

INÉS GRAU GARCÍA

MISLATA, ANALISIS EVOLUTIVO Y PAISAJISTICO *

A los ojos de un observador extraño, Mislata podría pasar por un barrio o suburbio de la inmediata ciudad de Valencia, cuando no como un núcleo absorbido por sus apetencias territoriales. Precisamente tiene algo de eso y de lo contrario. Si es casi un municipio satélite, ha resistido y discutido las presiones de la gran metrópoli, incluso en el terreno fronterizo, no del todo dilucidado.

Un felato —ya olvidado— pudo estimular cierta industrialización, y más aún, el auge del comercio, actividades que se libraban de ciertos impuestos y de la carestía del suelo de la capital. Pero es el aspecto residencial el que justifica un gran crecimiento de aluvión y reflujo a base de inmigrantes, en mayoría procedentes de provincias limítrofes: en 1970 solamente uno de cada tres habitantes era nativo del municipio. El término está a punto de ser cubierto por el área edificada; pronto la agricultura será un recuerdo.

LA SITUACIÓN DEL SIGLO XIX

El desarrollo urbano

El crecimiento urbano durante este siglo fue lento y tendió a conservar los tres núcleos de casas que ya existían en el anterior. El primer plano, en que puede apreciarse con alguna claridad la estructura urbanística de la población, es el que mandó realizar el general Suchet¹ durante la invasión francesa de 1812. En él pueden verse todas las pequeñas poblaciones que rodeaban a Valencia, entre ellas la de Mislata, las casas diseminadas, las acequias e incluso las plantaciones de moreras, abundantes en esta época en la localidad.

* Este trabajo fue redactado en 1975, por lo cual todas las referencias actuales tienen que retrotraerse a la citada fecha.

¹ Mapa reproducido ap. SUCHET, L. G., *Mémoires du Maréchal Suchet, duc de l'Albufera sur les campagnes en Espagne, depuis 1808 jusqu'à 1814*, Paris, Anselin, 1834, 2 vols.

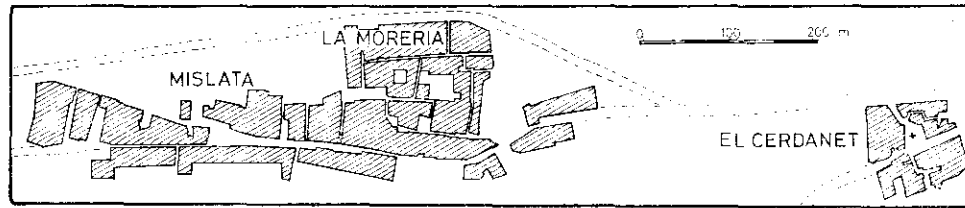


Fig. 1.—Los tres núcleos originarios de la actual aglomeración de Mislata. La situación corresponde a mediados del siglo XIX, en que se habían fundido ya Mislata y la Morería.

Los aludidos tres núcleos de casas eran los siguientes: a) El que tenía como centro la iglesia parroquial. Esta fue comenzada a levantar en 1704 y finalizó su construcción en 1775, en el mismo emplazamiento que la primitiva iglesia parroquial del siglo XVI. b) El caserío edificado en torno al castillo de la Morería, cuya fecha de construcción se desconoce, aunque se sabe que los señores de Mislata habitaron en él hasta el siglo XVII. En este siglo erigieron su casa solariega en la plaza Mayor. Los restos del castillo de la Morería perduraron hasta comienzos del siglo XX. c) El núcleo centrado en la Creu Coberta, llamado el Cerdanet. El historiador Sanchis Sivera² nos habla de que, a principios del siglo XVII, ya existía una aglomeración formada por diez casas entre Mislata y Valencia, que pertenecían al doctor Micer Cerdán de Tallada, de quien tomó el nombre del Cerdanet el caserío.

Los dos primeros ya estaban unidos a través del llamado Porxo; pero el Cerdanet, aún a finales del siglo permanecía aislado. Los tres núcleos quedaban al sur de la carretera de las Cabrillas, mientras, al otro lado de la misma, existían tan sólo casas diseminadas. A lo largo del siglo fueron construyéndose otras a lo largo de la carretera, pero sin ninguna continuidad. Fue a finales del siglo cuando, al otro lado de la carretera de Madrid, por las Cabrillas, surgió el caserío, de una forma más o menos continuada y sistemática. También a finales del siglo se levantaron diversas viviendas en las cercanías de la Creu Coberta y a ambos lados del camino viejo de Xirivella.

El plano de Sucías Aparicio, del año 1911, que aparece en su *Historia del reino de Valencia*³, corresponde a la realidad urbanística de Mislata de los últimos años del siglo XIX y primeros del XX. En él pueden verse los dos núcleos separados a que ya he hecho referencia y la línea continua de viviendas al otro lado del camino Real (calle Valencia). Al sur de la carretera de Madrid por Requena, o de las Cabrillas (calle de San Antonio), y el camino Real, el terreno existente entre los dos núcleos de viviendas y la vía del ferrocarril era objeto de cultivo, así como toda la extensión situada más al sur de la vía.

El desarrollo del pueblo en la zona más elevada se debe a razones de salu-

² Citado por MOYA CASALS, E., en su *Monografía histórica del pueblo y antiguo señorío de Mislata*, premio extraordinario de los Juegos Florales de 1955, p. 114, cap. XIII.

³ SUCÍAS APARICIO, P., *Historia del reino de Valencia*, 1911, p. 124.

bridad, menor humedad del suelo y a la barrera artificial que constituía la carretera de las Cabrillas, influida la concentración por cuestiones viarias y no existir una necesidad perentoria de terreno, al no crecer en exceso la población.

La población

Dentro de la primera mitad del siglo XIX pueden distinguirse dos etapas: En el primer cuarto del siglo destaca un aumento demográfico, mientras en el segundo cuarto sobreviene un descenso, cuyas causas fueron las malas cosechas y diversas enfermedades contagiosas, que asolaron al conjunto del País Valenciano. No vuelve a alcanzarse la cifra de población del primer cuarto del siglo hasta el año censal de 1887, en que se registraron 1.260 habitantes de hecho. De 1887 hasta finales del siglo la población aumenta, especialmente en el corto intercensal de los tres últimos años.

Población en el siglo XIX

1795 . . .	965 habitantes	(A. J. Cavanilles)
1848 . . .	724	» (P. Madoz)
1857 . . .	1.116	» (Censo oficial)
1877 . . .	1.215	» » »
1887 . . .	1.260	» » »
1897 . . .	1.334	» » »
1900 . . .	1.411	» » »

EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA Y URBANA DURANTE EL PRESENTE SIGLO

Desarrollo de la población entre 1910 y 1970

a) *De 1910 a 1940.*—Durante este período, la población experimentó un gran crecimiento, tanto vegetativo como real, pese a la desfavorable coyuntura de la guerra civil.

Población censal de hecho

1910	1.729 habitantes
1920	2.580 »
1930	4.962 »
1940	6.638 »

Este aumento no se debe sólo al crecimiento vegetativo, sino que existe una verdadera inmigración, a partir de la primera guerra mundial, hacia Mislata. En esta fuerte inmigración, la proximidad de la ciudad de Valencia comenzó a tener gran importancia, pues se incorporó a la recepción de inmigrantes por la ciudad, como si fuera un barrio periférico de ella, al tiempo que se iba industrializando y perdiendo valor la agricultura, hasta entonces su principal fuente de riqueza.

Movimiento demográfico (1910-1940)

Años	Nacimientos	Defunciones	Crecimiento vegetativo	Crecimiento real	Saldo migratorio
1910-1920	—	—	—	851	—
1920-1930	1.275	776	499	2.382	1.883
1930-1940	1.433	845	588	1.676	1.088

Entre 1920 y 1930 al crecimiento vegetativo positivo se suma una muy considerable inmigración, lo cual se repite —si bien un poco atenuado— en el decenio siguiente, pese a las circunstancias desfavorables de la guerra civil.

b) *De 1940 a 1970.*—En la década de la postguerra —si no se trata de irregularidades estadísticas—, el aumento de la población fue muy escaso con relación a la década que le precedió y a la que le siguió. En cambio, en las dos últimas décadas, el aumento ha sido espectacular.

Población censal de hecho

1940	6.638 habitantes
1950	6.970 »
1960	10.931 »
1970	20.020 »

Movimiento demográfico (1940-1970)

Años	Nacimientos	Defunciones	Crecimiento vegetativo	Crecimiento real	Saldo migratorio
1940-1950	1.617	961	656	332	—324
1950-1960	2.099	982	1.117	3.961	2.844
1960-1970	3.663	1.167	2.496	9.089	6.593
<i>Totales</i>	<i>7.379</i>	<i>3.110</i>	<i>4.269</i>	<i>13.382</i>	<i>9.113</i>

De 1940 a 1950, el aumento de la población es debido, sobre todo, a que el crecimiento vegetativo (la natalidad dobla la mortalidad: 33'4 contra 16'7 ‰) es positivo; pero el crecimiento real es menor que el vegetativo a causa de la pérdida por emigración. En cambio, en las décadas siguientes, la inmigración supera ampliamente el crecimiento vegetativo. La diferencia entre nacimientos y defunciones justifica un aumento de 3.613 habitantes, mientras que el saldo migratorio resulta ser de 9.437, bien destacado en la figura 2. Este movimiento —común a casi todos los núcleos de la «Gran Valencia»— explica que la composición de la población de Mislata se reparta aproximadamente en tres tercios: uno de los autóctonos del municipio (30'6 ‰), otro del País Valenciano (31'8 ‰) y el resto de otras provincias y extranjero. De la aportación provincial, las más importantes, según el censo de 1970, eran las de Cuenca (18 ‰), Albacete (9 ‰), Teruel y Ciudad Real⁴.

⁴ El Departamento de Geografía está llevando a cabo en estos momentos una amplia investigación sobre la población inmigrada de todos los municipios de la «Gran Valencia».

Desarrollo urbano durante el presente siglo

a) *Primer período: Desde 1900 hasta 1940.*—Es en estos años cuando Mislata realmente comienza a operar un cambio en su estructura urbana, funda-

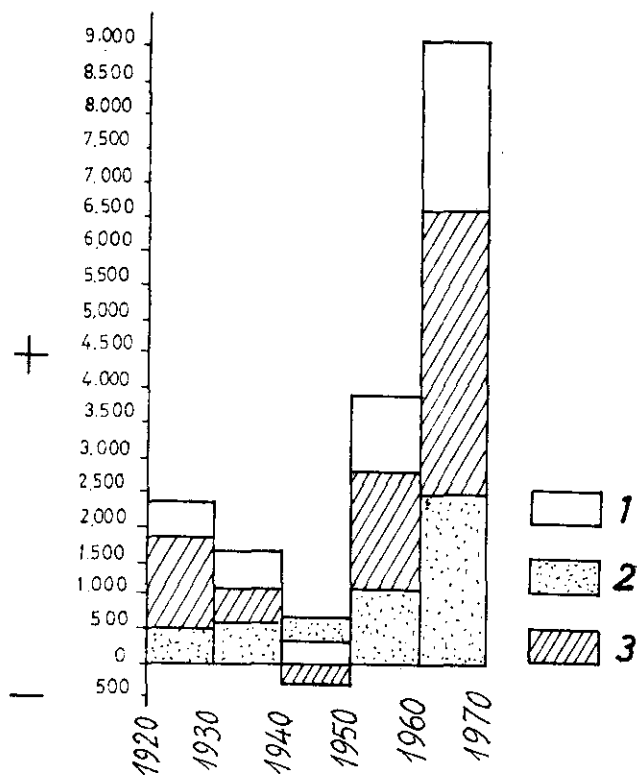


Fig. 2.—Tabla de excedentes de población entre 1920 y 1970: 1. Crecimiento real. 2. Crecimiento vegetativo. 3. Saldo migratorio. Destaca, con el crecimiento vegetativo, la enorme importancia de la inmigración en los últimos veinte años.

mentado en el gran crecimiento demográfico debido, como se ha dicho, a la inmigración, que, a su vez, fue causada por la aparición en Valencia y su comarca de gran número de nuevos puestos de trabajo.

El desarrollo urbano del municipio no es coherente, sino más bien polinuclear. Surgen grupos de nuevas viviendas, separados los unos de los otros y, en algunos casos, completamente independientes.

El plano de 1929 es el primero de los disponibles, en el que puede verse, con toda claridad, la estructura urbana de Mislata, destacando, por una parte, el caserío inmediato a los antiguos núcleos, y por otra, los grupos de viviendas periféricas aisladas.

Entre las viviendas aglomeradas en torno al viejo pueblo destaca el grupo cercano a la Creu Coberta, a uno y otro lado del camino viejo de Xirivella, teniendo como eje la calle de Colón, y el situado entre el camino de Real de Montroi (Calvo Sotelo), la calle Gómez Ferrer, la calle Mayor o Blasco Ibáñez (José Antonio) y la calle de Valencia. Puede observarse en el plano que estas calles están perfectamente delineadas, donde anteriormente sólo existían campos de cultivo. Forman parte del núcleo central de la población las viviendas construidas a uno y otro lado de la calle San Carlos y San Vicente, algunos edificios en calles paralelas a las anteriores (Murillo, Hernán Cortés y San Jaime) y en la calle José Pomer, esquina a San Antonio. Al otro lado de la calle de San Antonio podemos ver cómo también surgen nuevos edificios, a lo largo de la misma y penetrando hacia el río, a lo largo de la calle de Favara (Padre Llan-sol) y de Felipe Bellver.

El núcleo de viviendas, llamado Barrio Nuevo, actualmente unido a la población, se encontraba completamente separado en aquellos años y situado entre la carretera de Real de Montroi (Calvo Sotelo) al SE; la Séquia de Mislata, al N, y los campos de cultivo, al W y S. Como posteriormente veremos, este grupo de casas fue construido entre 1920 y 1930, formado por 70 viviendas, que constaban de planta baja y piso, con patio posterior adjunto. Además de las viviendas, existían tres edificios destinados a otros usos. El conjunto de construcciones estaba alineado a lo largo de tres calles.

La mayoría de viviendas construidas durante estos años constaban de planta baja y piso, a excepción del ensanche de Calvo Sotelo-José Antonio-Valencia, donde alcanzaron mayor altura, con planta baja y dos o tres pisos. Los edificios de planta baja y piso eran clara mayoría, sobre todo en el segundo decenio. En la década siguiente, la distribución varía a favor de los de un piso; en esta variación influyen los construidos en el Barrio Nuevo, dedicados a viviendas obreras. Las razones de esta modalidad respondían al criterio del Ayuntamiento, que, ante la gran afluencia de inmigrantes y la urgente necesidad de proporcionarles viviendas, optó por la construcción extensiva. En cambio, los empresarios particulares preferían hacerlas de planta baja y dos pisos.

En lo referente a las zonas verdes, destaca un jardín de grandes dimensiones, situado entre la calle Blasco Ibáñez (José Antonio) y ferrocarril Valencia-Liria (Gregorio Gea). Además de esto, numerosas viviendas del casco antiguo disponían, en su parte posterior, de un pequeño jardín.

La vía férrea, en la actual calle de Gregorio Gea, constituía una barrera artificial, pero efectiva, para el desarrollo, a uno y otro lado de la misma, de nuevas edificaciones, sobre todo, en el lado sur. En el plano de 1929, más allá de la línea tan sólo podemos ver algunos chalés, rodeados de jardín, ubicados en el ángulo que forman la calle Calvo Sotelo (carretera de Real de Montroi)

y Gregorio Gea (ferrocarril), y que hoy en día subsisten. Estas viviendas secundarias fueron construidas, con independencia del centro urbano, por habitantes de la capital, que pasaban largas temporadas en ellas, favorecido su emplazamiento por la proximidad del tren, lo despejado de la zona y la mayor altitud.

b) *Segundo período: Desde la guerra civil hasta 1973.*—En los veinte años que transcurren de 1930 a 1950, el ritmo de crecimiento del número de viviendas se duplica. El grueso de las construidas en estos años está situado, como puede verse en el plano de desarrollo urbano (fig. 3), en las calles de Pío X, San Miguel, Marcelino Oreja y parte de la calle Dos de Mayo, todas ellas comprendidas entre el final de la avenida de Calvo Sotelo y el camino viejo de Xirivella. Algunas se levantan en la manzana entre la calle Capitán Cortés y San Jaime, y por último, en la calle Colón y en la de Martínez Anido.

Aunque no he podido utilizar el nomenclátor de 1940, basándome en el aumento demográfico de 1930-40 y en el de 1940-50, puede aproximarse a cuál de las dos décadas pertenece el mayor crecimiento. En la década de 1930-40, la población pasa de 4.962 habitantes a 6.638, es decir, aumenta en 1.676 habitantes, mientras que en la década siguiente sólo aumenta en 332 habitantes. Habría que suponer que las 771 viviendas que se construyeron en este período corresponden, la mayoría de ellas, a la década de 1930 a 1940, pero las anomalías del censo de 1940 no permiten conclusiones tajantes.

Comparando las cifras totales que proporcionan los nomencladores de 1950 y 1960, se puede ver que el número de viviendas aumentó en 1.221. En el período 1960-70, ambos años inclusive, se construyeron un total de 4.057 viviendas, y entre 1971 y 1973, otras 1.797, lo cual supone un total de 5.854 viviendas en el período 1960-73. Las viviendas acabadas en los últimos catorce años pertenecen a 277 edificios, levantados entre 1960 y 1970, y 95, entre 1971 y 1973.

En los últimos años, el número de viviendas por edificio ha sido mayor, sufriendo un incremento en altura; la media va siendo de cuatro a cinco plantas, y los que superan esta altura siguen siendo una minoría. En ambos períodos, el número de edificios subvencionados supera la mitad de los construidos, acercándose, en el lapso 1971-73, al 75 % del total.

LOS LÍMITES TERRITORIALES DEL TÉRMINO

Mislata, durante el presente siglo xx, ha progresado, cada vez más, hacia el casco urbano de la capital y ha ido reduciendo sucesivamente su huerta. El término actual ocupa una extensión superficial de 195 Ha (el Plan Sur, de desviación del río, ha privado al municipio de 25 Ha). Limita al N y E con el municipio de Valencia; al S, con el de Xirivella, del que se halla separada por el nuevo cauce del río Turia; al W confina con Quart de Poblet. El único apoyo natural a sus límites es el antiguo cauce del Turia. En cambio, el corte

artificial del nuevo cauce del río (Solución Sur), aísla una pequeña parte del término municipal del conjunto.

La frontera territorial entre los municipios de Valencia y Mislata ha sido discutida largamente y continúa actualmente en litigio. En el plano realizado por el Ayuntamiento de Valencia en 1929, la línea de separación entre ambos municipios otorga al de Valencia aproximadamente la mitad de la superficie construida de lo que tradicionalmente se consideraba perteneciente al municipio de Mislata y que comprendía los barrios de la Morería, la Creu Coberta y parte del llamado barrio de Torrent.

Posteriormente, la zona reivindicada por el Ayuntamiento de Valencia y, por lo tanto, conflictiva entre ambos municipios se ha reducido al señalado barrio de la Creu Coberta. Por su parte, el Ayuntamiento de Mislata, en los planos de alineaciones y zonificaciones de 1950, 1965 y en el plan parcial de ordenación urbana de 1969, señala como pertenecientes a su municipio estos barrios anteriormente citados. Actualmente, y a pesar de las múltiples reuniones celebradas entre ambas corporaciones municipales, no se ha llegado a un acuerdo.

PROCESO EVOLUTIVO EN LAS PRINCIPALES VÍAS Y EN LOS DIFERENTES BARRIOS

Principales arterias

Son las calles de San Antonio, Calvo Sotelo y Gregorio Gea. En ellas, el proceso de sustitución y nuevas construcciones es el mayor y más evidente. Frente a un total de 1.297 viviendas habitadas, fueron construidas, entre 1950 y 1973, 1.407, es decir, quedan bastantes en reserva. La calle de San Antonio (carretera de Madrid) es una continuación de la calle Valencia, y en ella pueden encontrarse los inmuebles de mayor número de plantas (siete) y los de mayor calidad. El número de viviendas anteriores a 1950 es pequeño y, en su mayoría, se encuentran próximos al viejo núcleo. Las 1.407 viviendas nuevas forman parte de un total de 32 edificios, 23 de los cuales son subvencionados. En la avenida de Calvo Sotelo, de 457 viviendas habitadas, la mayoría son posteriores a 1960. De los 21 edificios posteriores a 1960, 16 son subvencionados y totalizan 427 viviendas.

La avenida de Gregorio Gea es una calle de Mislata que ha experimentado uno de los mayores crecimientos en cuanto al número de edificios construidos a partir de 1960, en atención, sobre todo, a la prevista supresión del ferrocarril Valencia-Liria, que por allí transitaba, y a su definitiva eliminación actual. Esta vía férrea, que formaba una barrera artificial, dificultaba sobremanera la expansión de la población a partir de ella. Lo que se ha producido en los últimos años no es una sustitución, sino una edificación de nueva planta. Asimismo, el Ayuntamiento, al planear en su zona central un espacio ajardinado, revaloriza esta avenida, que se convertirá, por el momento, en la única propicia al paseo y al esparcimiento de la población. La mayoría de las viviendas

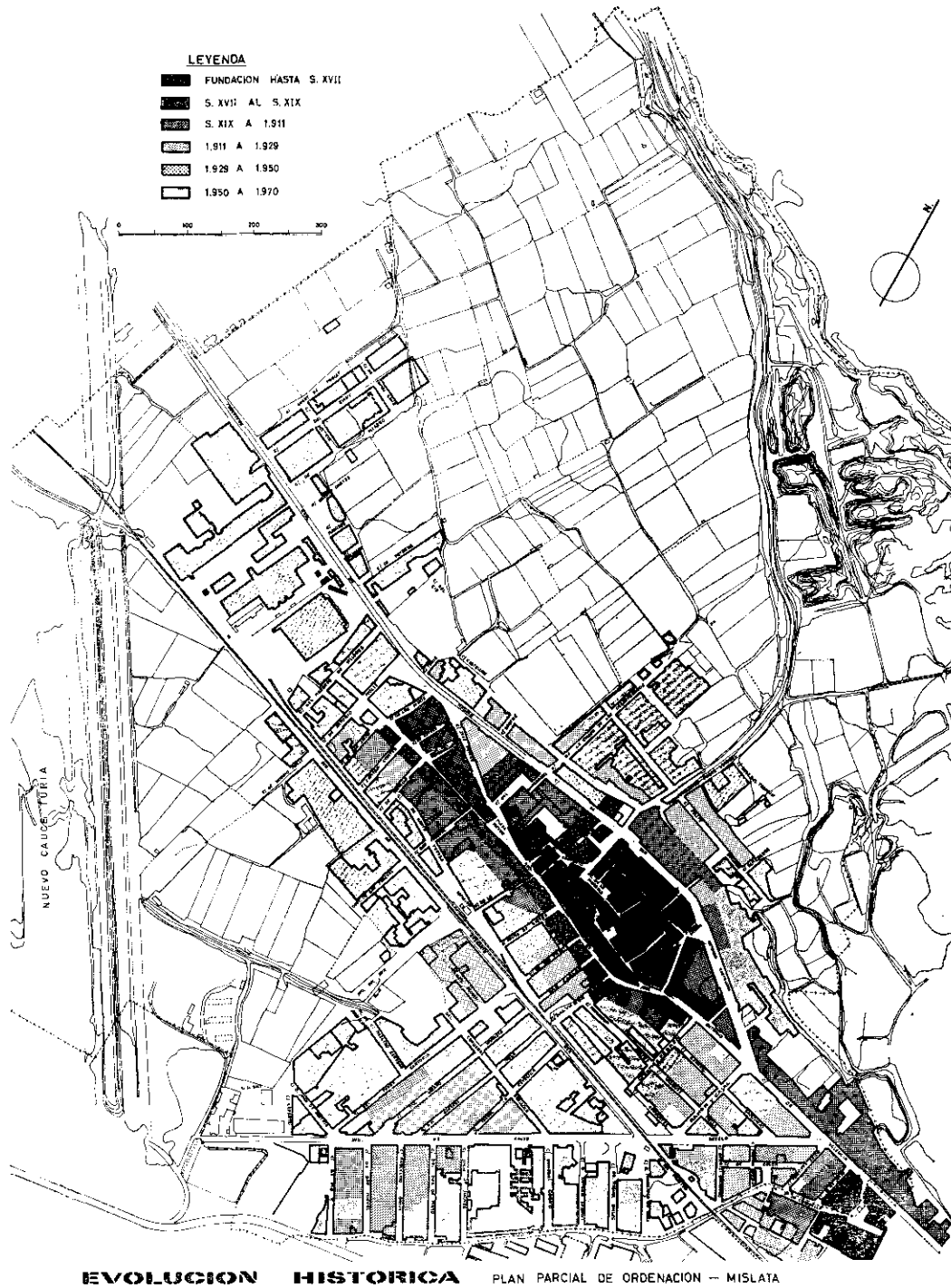


Fig. 3.—Desarrollo de un pueblo lineal bajo la influencia de los caminos y el parcelario.

en ella existentes son subvencionadas: de un total de 35 nuevos edificios, 25 tienen esta prerrogativa. El número de viviendas construidas entre 1960 y 1973 es de 563, y todas están habitadas, excepto una.

Antiguas carreteras.—Las dos calles que veremos a continuación tienen unas características distintas de las anteriores en cuanto a la sustitución de sus edificios o a la construcción de nuevos. Estas son la calle Valencia y el camino viejo de Xirivella.

La calle de Valencia es la carretera que comunica directamente con la capital; constituye una prolongación sin solución de continuidad con ella y presenta unas características especiales. Si se penetra en la población desde Valencia, puede observarse claramente una elevación del terreno, correspondiente a una terraza fluvial. En la parte derecha, la línea de edificios es continua y forma una barrera artificial que impide la expansión de la población por este lado. A la izquierda, esta barrera no existe, pero, en ambos lados, la renovación del caserío ha sido escasa. En el período 1960-1973 tan sólo han sido construidos dos edificios, con un total de 56 viviendas y ambos próximos al comienzo de la calle de San Antonio. La mayoría de los inmuebles de la calle constan de planta baja y uno o dos pisos, y fueron levantados a principios de siglo, por lo que presentan un deficiente estado de conservación.

El camino viejo de Xirivella, antiguamente compartía su importancia como vía de comunicación con la actual calle de Calvo Sotelo (Camino de Real de Montroi). Actualmente, el hecho de que constituya el límite sur del término municipal hace que una acera pertenezca a Mislata y la otra a Valencia. La calzada se divide, a su vez, entre ambos municipios y la Dirección General de Obras Públicas, lo que supone que continúe sin pavimento adecuado. Hasta 1930 tan sólo existían casas en este camino desde la Creu Coberta hasta la confluencia con el ferrocarril; el resto, por lo tanto, de los edificios son posteriores a esta fecha. A pesar de no estar asfaltado, su proximidad a la avenida del Cid (carretera nueva de Madrid) hizo que, en el período 1960-73, se construyeran en él nueve edificios, ocho de ellos subvencionados, con un total de 155 viviendas.

Barrios tradicionales

El núcleo antiguo está formado por las siguientes plazas y calles: plazas del Conde de Aranda, de la Escuela (Caídos), Mayor (Caudillo) y Mediodía; calles de San José, San Pedro, Rosario, San Martín, San Cayetano, Molino, Buen Pastor, Convento, Barranco, Marcos Porta, Emparrado, Esteve, Angeles, Porche, Madre Micaela y parte de la avenida de José Antonio.

Este núcleo antiguo ha sufrido una evolución muy lenta y conserva el trazado morisco en la mayoría de sus calles. El proceso de sustitución de los edificios ha sido escaso al quedar dificultado el tránsito, debido a la estructura viaria.

El número total de viviendas que abarca el núcleo antiguo es de 519. Aque-

llas construidas a partir de 1960 son 261. Esta cifra contradice, aparentemente, lo dicho, por la inclusión de la calle José Antonio y la de José Pomer. En la primera de ellas ha habido sustitución en algo más de la mitad de sus edificios a causa de su importancia como arteria y por la localización en ella de numerosos comercios. En la segunda, el factor comercial no es, ni mucho menos, similar al de la anterior, pero su papel como vía de comunicación entre la carretera (San Antonio) y la plaza del Caudillo (Mayor) es importante. El cambio comenzó en el año 1965. Existe un mayor número de viviendas construidas que habitadas.

El barrio de la Creu comprende las manzanas situadas entre las siguientes calles: Valencia, Calvo Sotelo, Camino viejo de Xirivella y Palleter, es decir, calles de la Cruz, 18 de Julio, Martínez Anido, Colón, Pintor Sorolla y Aparisi y Guijarro.

Todas estas calles tienen como característica común la poca densidad y la escasa renovación o sustitución en sus edificios. En cuatro de ellas: Cruz, Colón, Pintor Sorolla y Aparisi y Guijarro, no ha sido construido ninguno desde 1950 hasta ahora; los más modernos son los levantados entre 1930 y 1950. Tan sólo en dos calles, Martínez Anido y 18 de Julio, se han levantado dos edificios en la primera y otros dos en la segunda (dos de ellos subvencionados). La mayoría de los inmuebles de estas calles constan de planta baja y dos pisos.

Reciben el nombre de barrio de Torrent las viviendas situadas a uno y otro lado de la avenida de Calvo Sotelo, camino hacia aquella población. Entre la citada calle, el camino viejo de Xirivella y la calle del Palleter están las siguientes: San Francisco de Asís, Miguel Quiles, Antonio Aparisi, General Goded, Juan de Juanes, Dos de Mayo, Marcelino Oreja, San Miguel y Pío X. Todas ellas son paralelas entre sí y perpendiculares a Calvo Sotelo y camino viejo de Xirivella.

Entre 1930 y 1950 se edificó un núcleo de viviendas, en aquella época separadas del casco de la población, en las calles Dos de Mayo, Marcelino Oreja, San Miguel y Pío X. Dos de ellas han sufrido poca sustitución: en la de Marcelino Oreja, de un total de 50 viviendas habitadas tan sólo 10 viviendas son recientes, y en la calle de San Miguel, de un total de 23 viviendas habitadas, se construyó un solo edificio de renta libre y de 8 viviendas.

En las otras calles, las construcciones son posteriores a 1950, y la mayoría constan de planta baja y tres o cuatro alturas, llegando algunas de las más próximas al nuevo cauce del río o a la avenida del Cid a tener seis plantas.

En las siete calles restantes, el número de edificios construidos de 1960 a 1973 es de 40. No se ha producido sustitución, sino que han ido formándose las nuevas manzanas.

La parte del barrio de Torrent, situada al norte de la calle Calvo Sotelo, forma un triángulo con la de Gregorio Gea, y comprende las siguientes calles: Isabel la Católica, General Mola, Obispo Irureta, Padre Santonja, Cardenal Benlloch, Literato Azorín, Maestro Serrano, Don Juan de Austria, Lepanto, El Salt, avenida Sur, plaza de Juan XXIII, continuación San Pascual y con-

tinuación Antonio Molle. En este triángulo pueden distinguirse dos grupos en cuanto al inicio de construcción:

a) Manzanas edificadas entre 1911 y 1924 que integran el triángulo comprendido entre Cardenal Benlloch, avenida de Calvo Sotelo y Padre Santonja. Estas viviendas fueron el resultado de la elevación demográfica que experimentó la población con posterioridad a la primera guerra mundial. Construidas con ayuda estatal, constaban tan sólo de planta baja y piso y un patio particular posterior. En el momento de su construcción estaban casi aisladas del resto del pueblo; pero de los primitivos inmuebles quedan pocos, ya que un buen número de ellos ha sido sustituido por edificios normalmente de cuatro alturas.

b) Posteriormente a 1960 comenzó la edificación de nuevas fincas, que continuaron estas manzanas entre Cardenal Benlloch y Gregorio Gea, con un total de 89 edificios.

También pertenecen a este segundo grupo las manzanas del extremo meridional del barrio, que suponen 1.141 viviendas nuevas a partir de 1960. Las continuaciones de San Pascual y Antonio Molle están actualmente ocupadas por fábricas y talleres, aunque en el plan figuren como zona de viviendas.

El alargado conjunto de calles existente entre Gregorio Gea, Calvo Sotelo, José Antonio y Angeles no recibe ningún nombre específico por parte de la población, pero podemos designarlo como Centro-Estación. Cabe distinguir en este polígono tres categorías: las calles que han sufrido numerosas sustituciones en diferentes épocas, aquellas que las han experimentado después de 1960 y las que casi no las han sufrido. Esta zona de la población es la que ha experimentado, a lo largo del siglo, una mayor renovación edilicia, debido a su céntrica situación y a no estar afectada por las dificultades viarias del núcleo antiguo.

El grupo de manzanas del extremo este, formado por las calles General Sanjurjo, Vázquez de Mella, Cervantes y Ramón y Cajal fue levantado anteriormente a la guerra civil, por la iniciativa privada, que respondía a una fase de gran crecimiento demográfico. No se asemejan a las de otros barrios en lo que se refiere a la categoría de las viviendas, por ser estas últimas más espaciales, de mejor calidad y de mayor número de alturas: dos y tres. Apenas han experimentado sustitución alguna, pues, excepto en la calle Cervantes, la más próxima a Gregorio Gea, no ha sido construido ningún edificio desde 1950. En la calle Cervantes han sido levantados, de 1960 a 1973, tres edificios.

En las calles Gómez Ferrer, Fernando Sastre y Salvador Giner no ha habido sustitución, sino, en su mayor parte, nuevas edificaciones, a partir de 1960. En las calles de San Carlos, San Vicente, Matías Ruiz y Primo de Rivera, tampoco la sustitución ha tenido efecto, pues en ellas pueden verse edificios en su mayor parte anteriores a 1950 y más antiguos; tan sólo en la calle de San Carlos, en 1971, fue construido un edificio de seis viviendas.

En el resto de las calles paralelas y transversales a Gregorio Gea, más que cambio, ha habido edificación de nueva planta, completando manzanas y aproximándose al trazado del ferrocarril; de todas ellas, la calle de Santa Teresa,

afluyente a la estación, es la que ha experimentado una mayor renovación: un total de once nuevos edificios entre 1960 y 1973. Al otro lado de la calle Angeles, los edificios de la calle Pinos son recientes; las dos calles más extremas, Antonio Molle y Marqués de Villores, comparten la misma tendencia que las anteriores, es decir, una mayor construcción en las zonas cercanas a Gregorio Gea, aunque iniciada ya a partir de 1950.

En la zona norte de la población, las calles paralelas a la de San Antonio se dividen en dos grupos distintos: el más antiguo, situado frente al casco viejo (la Morería), y el más reciente, al extremo este de la misma calle, frente a las industrias más representativas de la población.

a) El núcleo más antiguo, barrio de Manises, está formado por las calles de Virgen de los Desamparados, Madre Ràfols, Doctor Fleming, Víctor Pradera, prolongación Padre Llansol, Felipe Bellver, Almenares y Braç del Fraudí.

Comenzó la construcción de viviendas en este sector hacia principios de siglo; experimentó un aumento entre la primera guerra mundial y la guerra civil, sobre todo en dos manzanas de viviendas situadas en la calle de Felipe Bellver y algunos edificios al principio de la calle Virgen de los Desamparados; el resto de los edificios son posteriores a 1950.

La calle Virgen de los Desamparados es la que mayor desarrollo ha experimentado, pues en ella han sido construidos, desde 1960, ocho nuevos edificios que totalizan 113 viviendas, mientras que los diez inmuebles de la calle de Felipe Bellver sólo totalizan 35 viviendas. En las calles Padre Llansol y Víctor Pradera se han producido sustituciones. En la de Madre Ràfols, todos los edificios son posteriores a 1950; en la calle del Doctor Fleming tan sólo existe actualmente un edificio (1965) con 12 viviendas.

b) En el sector más reciente, barrio del Quint, las calles más importantes son las perpendiculares a la de San Antonio (Quint y Pizarro) y las paralelas del Cid y de Tomás Sanz, esta última, una de las más recientes, con un solo edificio terminado y varios en construcción. La calle del Quint inauguró las construcciones del barrio hacia finales de 1964. En las calles de Hernán Cortés, Manises y Burjasot sólo existen edificaciones en su embocadura a la calle de San Antonio, aunque está proyectada la construcción en ellas.

Es esta zona en donde más posibilidades de terrenos para su extensión tiene Mislata, por supuesto eliminando la poca zona de huerta que aún le resta al municipio.

ANÁLISIS PAISAJÍSTICO

Análisis de Lynch

Para describir el panorama que Mislata ofrece se han seguido los conceptos y metodología que ofrece Kevin Lynch en su obra *La imagen de la ciudad*⁵.

⁵ KEVIN LYNCH, *La imagen de la ciudad*, Buenos Aires, Ed. Infinito, 1966, 208 pp., cf. pp. 47 y 49.

Las denominaciones (o «elementos») introducidas las define Kevin Lynch del siguiente modo:

Sendas.—Son los conductos que sigue el observador normal ocasional o potencialmente. Pueden estar representados por avenidas, calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas.

Bordes.—Son los elementos lineales que el observador no usa o no considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, límites de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados. Estos bordes pueden ser fronteras más o menos penetrables, que separan una zona de otra, o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan dos sectores.

Barrios.—Los barrios o distritos son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes. en cuyo ámbito el observador entra mentalmente y que son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica. Siempre identificables desde el interior, también se los usa para la referencia exterior en caso de ser visibles desde fuera. Los habitantes de la ciudad utilizan los barrios con carácter diferenciador, con preferencia a sendas y bordes u otros elementos.

Nodos.—Son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede tener acceso un observador, y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser, ante todo, confluencias, sitios de ruptura en el transporte, cruces o convergencias de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. El concepto de nodo está vinculado con el de senda, ya que las confluencias son típicamente la convergencia de sendas, acontecimientos en el recorrido.

Mojones.—Son otro tipo de punto de referencia; pero en este caso el observador no entra en ellos, sino que le son exteriores. Por lo común, se trata de un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una colina. Algunos mojones están distantes y es característico que se les vea desde muchos ángulos y distancias, por encima de las cúspides de elementos más pequeños y que se les utilice como referencias radiales. Otros son fundamentalmente locales, siendo visibles únicamente en localidades restringidas y desde determinados accesos.

Análisis de la ciudad de Mislata

Sendas.—Las más destacadas son las siguientes, por orden de importancia, en cuanto a su percepción más fácil, tanto para el peatón como para el automovilista:

- a) Calle Valencia-San Antonio (carretera de Madrid a Castellón).
- b) Avenida Calvo Sotelo (carretera de Real de Montroi).
- c) Avenida de Gregorio Gea (antiguo trayecto del ferrocarril Valencia-Liria).

Dos de las sendas, carretera de Madrid y la avenida de Gregorio Gea, cru-

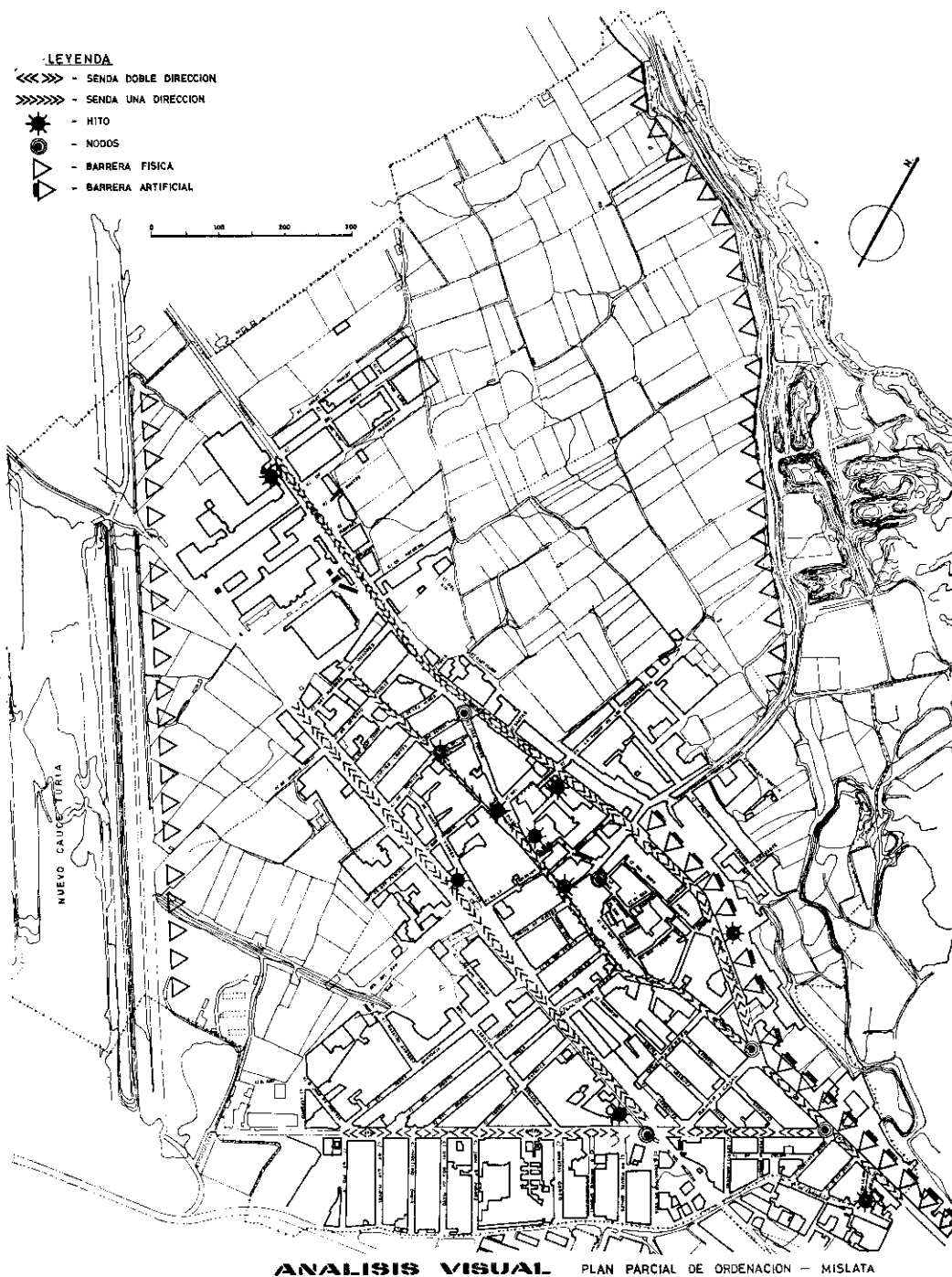


Fig. 4.—Corrientes y puntos destacados, de acuerdo con la terminología de Lynch.

zan el término municipal en toda su extensión en sentido latitudinal. La avenida de Calvo Sotelo, situada en un lado del término, discurre en dirección NE-SW. Veamos a continuación las características peculiares de cada una de estas vías:

a) *Calle Valencia-San Antonio*.—Esta vía de circulación o senda es la más antigua; en su mismo trazado actual o aproximado existía, durante la dominación romana, una vía que, partiendo de Valencia, y en dirección oeste, seguía por la actual Mislata hacia el interior. El nombre de la población de Quart de Poblet proviene del latino *Quartum Milliarium*. Actualmente todavía constituye el nexo de la capital, con algunas poblaciones de l'Horta (Quart de Poblet, Manises), además de otras más lejanas. El papel de enlace con Madrid se ha perdido prácticamente, al verse capturado el tráfico por el nuevo acceso inmediato de la avenida del Cid.

Una de las pretendidas significaciones del topónimo Mislata alude a la forma alargada de la población, y es que, desde un principio, las viviendas que constituían el núcleo fueron construidas a lo largo de esta vía, pero en su lado sur, hecho explicado por la mayor elevación del terreno. La construcción de viviendas en el lado norte dio comienzo a finales del siglo XIX o principios del siglo XX, y sólo han adquirido importancia en las dos últimas décadas.

Aunque la calle constituye una única senda, al observador que, proveniente de Valencia, llega al tramo inicial de la misma no le da esta impresión, pues lo desconcierta el recodo que realiza cuando cambia de nombre. Con anterioridad a este recodo, la bifurcación existente a mitad de la calle, que da origen a otra de las sendas principales (avenida de Calvo Sotelo), constituye un elemento de ruptura. La confluencia a la calle Valencia de la calle José Antonio, cuya circulación va en sentido contrario, es la que aclara cuál es la dirección a seguir. Esto se refiere, por supuesto, al observador automovilista. El peatón, al ser su marcha más lenta, dispone de más tiempo para dilucidar cuál es el camino correcto para seguir por la misma vía. Tan sólo después de pasar el segundo recodo, menos pronunciado, a la altura de la calle del Molino, puede percibirse claramente y sin confusiones la continuidad de esta vía.

Esta senda es bastante regular en la anchura de su calzada, pese al estrechamiento al final de la calle Valencia. Si resulta visualmente algo encajonada en sus primeros tramos, hacia el final del paso de la carretera por el término, esta sensación desaparece, a lo que contribuye el retraimiento de las viviendas, que deja más amplias aceras.

b) *Avenida de Calvo Sotelo (carretera de Real de Monroi)*.—Esta vía, por su importancia como senda, y por su antigüedad, ocupa el segundo lugar. A diferencia de la anterior, sigue un trazado rectilíneo. Tiene su comienzo a la mitad de la calle Valencia y sufre una interrupción importante cuando llega a la altura de Gregorio Gea. Su trayectoria no ofrece confusiones después del citado cruce.

El aspecto general que ofrece es de descuido, por la persistencia defectuosa del primitivo adoquinado, reparaciones a base de bacheo asfáltico y las huellas

del antiguo trazado de los raíles del tranvía. Si a esto añadimos el pésimo estado de las aceras, el cuadro no es demasiado halagüeño.

Esta vía, que anteriormente al Plan Sur constituía una importante senda, después de su realización, y al ser interrumpida su continuidad, ha perdido gran parte de sus funciones como arteria de tránsito.

c) *Avenida de Gregorio Gea*.—Es la más amplia de todas las sendas, con dos calzadas de igual ancho, divididas por un futuro ajardinamiento central; cada una de ellas tiene una dirección para los vehículos, las aceras son amplias y es la única de las grandes vías cuya función corresponde a su apariencia. Todos los edificios existentes en la acera de los pares (N) son de reciente construcción y dedicados a viviendas; en la acera de los impares (S) alternan con los edificios industriales.

En el tramo más próximo a la calle Calvo Sotelo, la persistencia de unos chalés construidos en la primera mitad del siglo le confiere una nota peculiar.

d) *Otras sendas de categoría inferior*.—El camino viejo de Xirivella ha perdido mucha importancia como tal y su aspecto es bastante negativo. No ofrece demasiada continuidad: hasta su confluencia con la calle del Palleter, sigue dos direcciones distintas, pero a partir de la de San Francisco su trazado es más recto. En la mitad de la calle, y ya en el término de Valencia, los altos edificios de la avenida del Cid constituyen como una gran muralla, que hace más sombrío este camino.

Además de las sendas citadas, que son las más largas y amplias, existe otra de características completamente diferentes a las anteriores, pero de gran raigambre popular, que es la que de E a W. y con dos denominaciones diferentes (calle de los Angeles o de la Pelota y calle José Antonio), atraviesa el núcleo primitivo. Es más o menos paralela a la avenida de Gregorio Gea y a la carretera de Madrid. Si nos introducimos en dicha senda por la calle Marqués de Villores, que la cierra, vemos su continuación hasta llegar a la plaza Mayor (del Caudillo). Esta constituye su nexo de enlace con su prolongación, la avenida de José Antonio.

Centrándonos en la calle de los Angeles puede observarse el estrechamiento progresivo de su calzada y, sobre todo, de sus aceras conforme ésta se acerca a la plaza; en su último tramo tan sólo puede circular un vehículo, y por las aceras, una sola persona, con cierta holgura. Como ya dije, refiriéndome a las viviendas de esta calle, su sustitución ha sido escasa, por lo que conserva el aspecto típico de una calle de pueblo. Aun siendo la senda más estrecha, es una de las fisionómicamente atractivas, por la mayor uniformidad que le confieren sus casas.

En el centro de esta vía se encuentra la plaza Mayor o del Caudillo, que, como sus nombres indican, es el centro del pueblo, no por su situación geográfica actual, pero sí por su tradición y por su significado. La ubicación en ella de la más antigua iglesia parroquial, la cercanía, casi en el comienzo de la calle José Antonio, del Ayuntamiento, sito en otra pequeña plaza, y la presencia en aquélla del Colegio de las Hermanas de la Doctrina Cristiana, le concede el

carácter de centro cívico; este carácter se ve acentuado durante las fiestas, pues es allí donde, con este motivo, se concentra la población, cuando esta senda se convierte en zona de paseo, pues normalmente es menos utilizada con tal fin.

Cuando se construya en el solar donde estaba situada la Casa Gran (residencia de los barones de Mislata desde el siglo xvii) el nuevo edificio que albergará el Ayuntamiento, ésta perderá parte de su unidad actual, pues el discutible edificio proyectado, de siete plantas, con estructura moderna, constituirá un elemento discordante, aunque, por supuesto, mojón de importancia por la misma congestión que aportará.

La calle de José Antonio, aun teniendo continuidad con la de los Angeles, presenta unas características distintas, que le son conferidas por su función comercial. Estrecha en su primer tramo oeste, y con bastantes irregularidades en su anchura, debido a los entrantes y salientes que forman sus antiguas casas, cambia de dirección a la altura del convento de las Servitas del Pie de la Cruz. En el tramo este adquiere mayor anchura su calzada y aceras, y tanto por el mayor número de edificios como por su función comercial, cambia de aspecto ante los ojos del observador hasta el momento en que confluye con la calle de San Antonio.

En la Morería, la calle de San Martín, que va de la plaza de la Morería a la avenida de José Antonio, es más larga, junto con la del Buen Pastor. La impresión que recibe el viandante en la de San Martín es la de encontrarse en otro paisaje, por sus casas y, sobre todo, por la tranquilidad en ella reinante, pues, aunque hay acceso para la circulación rodada, al existir en ella tan sólo casas particulares de una planta y piso, el tránsito es muy reducido. La mayoría de sus calles o no tienen aceras o en ellas tan sólo cabe un viandante; la angostura de las calzadas tan sólo admite el tránsito de un vehículo en una dirección.

Al lado norte de la calle de San Antonio no existe actualmente ninguna vía de la importancia de las anteriormente citadas. Las dos calles más importantes de los dos núcleos existentes son la de la Virgen de los Desamparados y la del Quint. En la primera de ellas alternan edificios más antiguos —aunque su edad, todo lo más, se remonta a principios de siglo— y actuales. En la segunda, el aspecto exterior de las viviendas es bastante uniforme, sobre todo, en lo referente a la altura y a la calidad de los edificios de reciente construcción. Estas dos calles tienen en común el ser las más largas de sus núcleos respectivos y el tener la misma dirección, de S a N, con posibilidades de prolongación en dirección al viejo cauce del Turia.

Bordes o barreras.—En primer lugar citamos las de tipo natural, y en segundo lugar, las de tipo artificial.

Barreras o bordes naturales: Tan sólo existen dos, una, el antiguo cauce, aún en funciones, del río Turia a su paso por el municipio. Esta barrera coincide con otra artificial, que es el límite del término municipal de Mislata con el de Valencia. La otra es el barranco, que tiene su comienzo en la prolongación de la calle del Padre Llansol y que constituye el límite de las tierras cultivadas existentes al NW del término.

No fueron estas barreras naturales las que limitaron la construcción de edificios en el lado norte del término, sino otros factores condicionantes: la preferencia de la edificación, desde un principio, por la parte más elevada y más saludable que la más próxima al río. La necesidad de terrenos para el desarrollo urbano no comenzó a ser acuciante hasta bien adelantada la década de los sesenta. Fue en estos últimos años cuando las nuevas construcciones ocuparon, sucesivamente, los terrenos de cultivo en esta zona.

Barreras o bordes artificiales: Estas son más numerosas; algunas han desaparecido y otras tienden a desaparecer, pero han surgido otras nuevas.

Entre las barreras artificiales que han desaparecido se encuentra la ya varias veces citada línea del ferrocarril, que fue eliminada con motivo de la construcción del nuevo cauce. En consecuencia, la división que existía ha desaparecido, y el único testimonio que queda es el nombre de la calle de la Estación, que indica el lugar donde ésta se hallaba situada. A partir de este hecho, al mejorar la comunicación de automóviles y viandantes y eliminar las molestias en cuanto a ruidos y peligro que representaba, la edificación de la avenida actual y en sus calles adyacentes ha aumentado.

La nueva y más considerable barrera que ha surgido y que divide al término municipal en dos es el anteriormente dicho nuevo cauce artificial, de 165 m de anchura. No es visible desde el interior de la población, pero sí claramente desde lo alto del puente existente al final de la avenida del Cid (Valencia) y también desde el final de la avenida de Calvo Sotelo (Mislata), y a la altura del Hospital Militar, situado en el límite con Quart de Poblet. El terreno existente al otro lado del cauce, por su separación tan marcada del núcleo de la población, no tiene más posibilidades que ser dedicado a zona industrial, como, en parte, está sucediendo actualmente. Esta tendencia se ve reforzada por la contigüidad de la carretera nacional III, a Madrid, y por la proximidad del área industrial de la vecina localidad de Quart de Poblet.

Una barrera artificial que tiende a desaparecer es la existente a la entrada de la población desde Valencia, al lado derecho. Mientras al lado izquierdo existen ocho bocacalles, en el derecho no existe ni una sola. Se ha comentado la sensación de encajonamiento que se siente ante la imposibilidad de traspasar esta barrera hasta que se llega a la prolongación de la calle del Padre Llansol. Esta línea continua de casas, construidas la mayoría de ellas aproximadamente a fines del siglo pasado, no lo fueron de forma gratuita, pues la extensión del terreno hasta el límite del término no permitía más que levantar un edificio. Además, esta barrera artificial era reforzada por otra natural, el descenso brusco del terreno (borde de la terraza) y la proximidad del río. Por estos motivos no eran necesarias calles que no conducirían a ningún sitio. En la última parte de esta barrera, ya en la calle San Antonio, actualmente se encuentra la fábrica de papel Payá, sobre la cual está planificada la apertura de algunas calles.

El límite sur del término constituye una barrera artificial, pero las posibilidades de mayor número de nuevas construcciones en sus linderos son ya esca-

sísimas, ya que sólo quedan sin edificar unos cuantos solares cercanos al nuevo cauce.

Nodos.—Son los puntos más importantes en donde confluyen las principales sendas de la localidad, que ya hemos visto anteriormente. Son los siguientes:

a) Comienzo de la avenida de Calvo Sotelo en confluencia con la calle Valencia.

b) Punto de unión de la avenida de Calvo Sotelo con la de Gregorio Gea.

c) El más importante, a mi parecer, es la confluencia de la calle José Antonio y Ramón y Cajal con el principio de la calle de San Antonio.

d) Otro nodo de importancia, pero algo alejado de los dichos, es la confluencia de la calle de José Pomer con la de San Antonio.

Los tres primeros nodos forman a manera de los tres vértices de un triángulo. Las manzanas situadas dentro de este triángulo, principalmente los lados exteriores, constituyen el área comercial más importante. Los tres nodos son extrovertidos, es decir, que, situándose en ellos, se abren a los ojos del espectador una serie de posibilidades donde elegir.

El nodo situado en la confluencia de José Pomer con José Antonio también es extrovertido, pero sus posibilidades no son en sentido radial, como en los anteriores casos, sino en sentido lineal. Las posibilidades están en las calles Esteve, de los Pinos, Antonio Molle y José Pomer. En este sector de la calle de San Antonio, los edificios se retiran unos metros de la alineación general de la calle y queda una pequeña explanada, donde los autobuses que comunican la población con Valencia tienen el principio y final de trayecto. Por este mero hecho tendría importancia como nodo, pero, al quedar para tal fin un lugar más espacioso, refuerza su función.

Podría considerarse también como nodo la plaza Mayor, aunque la confluencia a ella de calles es escasa, tan sólo dos de alguna categoría. Luego veremos que, como hito, contiene elementos de mucha mayor importancia.

Un nodo desaparecido fue la antigua estación. Aunque ya no existe, el hecho de que las casas situadas en aquella zona se retranqueen con respecto a la alineación de toda la avenida le concede cierta particularidad.

Mojones o hitos.—Podemos distinguir entre aquellos mojones visibles a distancia por su altura y aquéllos que cumplen tal función por sus características peculiares dentro del conjunto.

Entre los primeros tenemos dos, visibles desde varias zonas de la población. En primer lugar, la torre de la iglesia, mojón típico en casi todas las ciudades no excesivamente grandes. Desde antiguo, las torres de las iglesias sirvieron de protección simbólica y, en segundo lugar, como punto de referencia. Esta torre, aunque no excesivamente alta, destaca en el paisaje urbano; de donde es percibida más claramente es desde la calle de San Antonio, por estar dicha calle situada unos metros más baja, y la iglesia, en el punto más alto. El otro de los mojones más visibles por su altura, pero sobre todo por su singularidad, es la torre existente en un extremo de la fábrica Vilarrasa (tableros y chapas), situada al final de la calle San Antonio. Se divisa desde el recodo

que describe esta calle a la altura de la del Turia. Sirve como punto de referencia para la continuación de la carretera hacia la vecina localidad de Quart de Poblet. Destaca desde toda la calle del Quint, que enfrenta con ella; también desde el exterior de la población, sobre todo, desde el puente sobre el nuevo cauce del Turia en la carretera a Madrid, y desde el territorio municipal más allá del nuevo cauce.

El segundo tipo de hitos es más numeroso, pues se hallan repartidos por toda la población. Tan sólo voy a enumerar los que considero más importantes. A la entrada de Mislata desde Valencia (paseo de la Pechina), la barrera artificial situada a la derecha constituye un mojón por su continuidad y por el estado decadente de las casas que allí se encuentran. También a la entrada desde Valencia, al lado izquierdo, aunque actualmente está oculta por las viviendas, la monumental Creu Coberta constituye un mojón de importancia, mayor antiguamente por ser más visible y por haber aglutinado un barrio. Es un punto conocido por la mayoría de los habitantes por su antigüedad y por su originalidad, aunque actualmente se encuentra algo descuidado. Ya en la calle de San Antonio, la larga fachada que ofrece la fábrica Payá, constituye otro punto de referencia.

Al lado izquierdo, y a partir de la calle del Molino, todas las calles transversales a la de San Antonio suben hacia el núcleo antiguo, situado en un rellano superior. La presencia, en esta calle del Molino, de unas escaleras es una nota peculiar, pues, aunque las otras también presentan algún desnivel, no resaltan tanto como en ésta. El pequeño jardín y la iglesia, que pertenece a la congregación de las Hermanas de la Doctrina Cristiana, destacan igualmente del conjunto del caserío. Siguen más adelante, llamando la atención en este lado, varios edificios de siete plantas, los más altos de Mislata.

El casco antiguo, en conjunto, viene a formar un hito por la singularidad de sus calles, de trazado moruno. El más importante es el pasadizo o Porxó, que une la plaza de la Morería con la avenida de José Antonio. Es un lugar muy conocido por su vetustez, su singularidad y por ser el camino más corto y expedito en todo el casco para pasar de la calle de San Antonio a la avenida de José Antonio. En el resto de las calles la orientación se ve dificultada por los continuos cambios de dirección de sus calles.

En la plaza Mayor o del Caudillo existen dos hitos de importancia: la iglesia parroquial de Nuestra Señora de los Angeles y, en la misma acera, el colegio de las Hermanas de la Doctrina Cristiana. Son dos edificios completamente diferentes, ambos destacables, aunque es mucho mayor el papel, como hito, de la iglesia, tanto desde el punto de vista arquitectónico como funcional.

Anteriormente a su demolición, la llamada «Casa Gran» era otro hito de alto valor histórico y de fuerte arraigo popular, por haber sido la casa solariega de los barones de Mislata y, posteriormente, sede del Ayuntamiento.

El actual Ayuntamiento, situado en la plaza de la Escuela o Caídos, constituye un hito por sus funciones, pero no por su aspecto exterior, pues, a no ser por el rótulo, podría pasar inadvertido como edificio público.

Siguiendo por la calle de los Angeles, desde la plaza del Caudillo, aproximadamente a la mitad, y en su lado derecho, se encuentra la plaza de Mediodía, a cuya entrada destaca una elevada torre, perteneciente a la Sociedad de Aguas Potables de Valencia, que otorga a esta plaza un punto de referencia importante.

Hacia el SE, en la esquina de Calvo Sotelo con Gregorio Gea, la existencia de unos chalés con jardín, al lado de una edificación en altura, hace que sirvan de mojón por su contraste con el entorno; ya dije anteriormente que estos chalés fueron el inicio de una zona residencial extensiva que no prosperó.

Por último, cercano al emplazamiento del cementerio viejo, el edificio de teléfonos, en la plaza de Juan XXIII, destaca por su aspecto exterior y por su función entre los edificios inmediatos, dedicados a viviendas.