

ANTONIO LÓPEZ GÓMEZ

## EL TRÁFICO URBANO EN VALENCIA

### INTRODUCCIÓN

Los aforos realizados en las principales calles valencianas<sup>1</sup>, permiten definir con bastante precisión las grandes corrientes del tráfico automóvil. En esta nota preliminar nos ceñimos sólo al movimiento normal, no se consideran, salvo excepción, las aglomeraciones en determinados lugares y fechas, como los puentes del NE. y calles aledañas en días de fútbol o durante las diversas ferias de muestras, los accesos exteriores en festivos, etc. Sin duda la reciente supresión de las últimas líneas de tranvías y las obras viarias anejas al Plan de desviación del río Turia van a ocasionar importantes cambios, los cuales estudiaremos cuando tengamos los datos correspondientes.

Un análisis más detallado habría de tener en cuenta, además, el problema de la congestión determinado por la superficie de calzadas y condiciones de estacionamiento (hasta ahora sólo hay en construcción avanzada un estacionamiento subterráneo en la plaza de la Reina), el tipo de vehículos y su utilización, número de éstos por barrio, líneas de autobuses, etc.; así como la distribución de la población y las actividades, que determinan de manera esencial la circulación<sup>2</sup>.

De todas formas las cifras absolutas de paso de carruajes y la velocidad comercial son ya un excelente indicador y el primero a considerar en este problema, cada vez más serio, del tráfico urbano. Además, en unas breves líneas indicamos previamente el marco urbano en que tiene lugar ese movimiento<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Verificados por la sección de Tráfico, han sido facilitados por don Manuel Jordán, a quien expresamos nuestro profundo agradecimiento. Corresponden a un día medio de 1966.

<sup>2</sup> Sobre estos problemas, referidos a Madrid, vid. nuestro trabajo "Transportes urbanos en Madrid". *Estudios Geográficos* (Madrid, C. S. I. C.), 1969, XXX, pp. 5-105.

<sup>3</sup> Vid. J. HOUSTON: "Geografía urbana de Valencia", trad. A. López Gómez, *Estudios Geográficos*, 1957, XVIII, pp. 151-68. A. LÓPEZ GÓMEZ: "La región valenciana" (cf. pp. 576-82), en *Geografía de España y Portugal*, dirigida por M. de Terán, t. IV, 2, pp. 281-439. Barcelona, Montaner y Simón, 1966.

El casco viejo de Valencia, aproximadamente circular, está delimitado por las calles junto al río y las de Colón, Játiva y Guillem de Castro; es el perímetro de la muralla medieval, derribada en la segunda mitad del siglo pasado. Salvo en el SE., las calles mantienen, en su mayoría, el trazado antiguo, son angostas y, con frecuencia, quebradas. En buena parte es zona de gran concentración humana<sup>4</sup> y economía media o modesta, la actividad se ciñe a las calles principales: comercios y pequeños talleres artesanos. Corresponde esencialmente al distrito administrativo de Catedral y parte de Patriarca; el número de vehículos es bajo, 6 por cada 100 habitantes.

En el sector SE. del casco viejo se han realizado modificaciones importantes con la plaza central triangular —hoy llamada del Caudillo—, la calle de la Paz, la iniciada avenida del Oeste, así como ensanchamientos parciales, alineaciones, renovación del caserío, etc. Aquí se encuentra hoy el centro de la ciudad, en la plaza y calles adyacentes se acumulan los comercios, oficinas públicas y privadas, bancos<sup>5</sup>, espectáculos, etc.: pero en todo el sector (la mayor parte del distrito administrativo de Patriarca), la población es menos densa, de mayor nivel económico y con alto índice de vehículos, 13 por 100 habitantes.

Excepto en este último sector, la circulación es poco intensa en el casco viejo. En las vías principales, 4.000 a 6.000 vehículos al día, 1.000-2.000 en las calles secundarias. Según los escasos datos de velocidades, éstas son variables por la irregularidad de las calles, 6-7 kilómetros hora en los sitios angostos, pero sube hasta 15 kilómetros hora en otros más despejados.

Las avenidas trazadas en el lugar de las antiguas murallas son bastante amplias y muestran diferencias de circulación según los lugares. Al lado del río aumenta el movimiento hasta 6.000-8.000 carruajes diarios, debido a los que desean evitar el centro y se mueven por una línea exterior; la velocidad llega hasta 20 kilómetros hora en algún sitio. En la parte occidental (Guillem de Castro) se dan las cifras más bajas, 2.000-3.000 (15 kilómetros hora) a causa de la menor densidad de habitantes y amplios espacios de antiguas instituciones benéficas que ahora se colman de edificios nuevos.

En el centro las condiciones son muy distintas al resto del caso antiguo. Destaca la plaza central con 12.500 vehículos y la calle de Játiva (6.400-10.600) con la estación de los ferrocarriles nacionales<sup>6</sup>; se debe, sin duda, a que canalizan el contacto entre el centro y el ensanche moderno mediante las calles de San Vicente y Ruzafa (15.000 y 9.000, respectivamente). Poseemos datos de dos calles afluentes a la plaza misma con 3.600 y 6.400, pero faltan de otras importantes. La velocidad oscila entre 10 y 15 kilómetros hora y aún

<sup>4</sup> MANUELA BALANZÁ: "La población del barrio del Carmen (Valencia)", *Saitabi* (Valencia, Fac. de Filosofía y Letras), 1963, XIII, pp. 287-313, cf. 310.

<sup>5</sup> V. ROSSELLÓ: "La banca y su trascendencia urbana en la ciudad de Valencia". *Saitabi*, 1962, XII, pp. 239-86.

<sup>6</sup> La antigua de Aragón, al otro lado del río, ya se utilizaba para pocos trenes; hoy está cerrada.

baja a 8 kilómetros en algún tramo (comienzo de Ruzafa, por ejemplo), pero sube a 14-15 kilómetros hora en calles rectas y amplias (Colón, Paz).

En conjunto, todo el espacio de la vieja Valencia posee pocas calles de cierta longitud y ninguna que cruce por entero. Los dos ejes N-S. aparecen en el plano con quiebros y angosturas: la moderna avenida del Oeste (barón de Cárcer) está detenida a la mitad y forma un verdadero saco de difícil salida, con lo cual baja bruscamente de 6.400 a 2.600 carruajes; el otro eje se halla prácticamente estrangulado junto a la catedral: sólo 1.000 vehículos y 7 kilómetros hora. En dirección E-W., entre la antes citada calle de la Paz y la de Quart, con 4.300 vehículos y 16 kilómetros hora; las intermedias son estrechas y quebradas, con escaso movimiento.

#### ENSANCHE Y PERIFERIA MERIDIONALES

Al Sur del casco antiguo se encuentra el ensanche moderno principal, en cuadrícula, con dos ejes en ángulo recto, las Grandes Vías del Marqués del Turia-Germanías y Ramón y Cajal-Fernando el Católico, cortadas hasta hace unos años por la estación del ferrocarril y luego comunicadas mediante un túnel de doble banda en cada dirección, ya insuficiente en horas punta. Las calles del ensanche son anchas y rectas, comercios y oficinas aumentan rápidamente, la población es de nivel económico medio o alto, especialmente en Marqués del Turia y adyacentes, más modesta hacia la periferia; el número de vehículos es de 6-8 por cien habitantes, salvo en la zona de Marqués del Turia (distrito Gran Vía), donde sube a 14'5. En su crecimiento, el ensanche ha englobado como barrios a los pueblos inmediatos de Ruzafa y Patraix, cuyo trazado irregular se aprecia aún en el plano, pero el caserío está transformado en su mayoría, especialmente en Ruzafa.

Como ejes periféricos, paralelos a las Grandes Vías, se hallan sendos tramos del Camino de Tránsitos. Fue ésta una gran realización decimonónica, en forma de ancho camino poligonal y exterior, con arbolado; tenía por misión evitar el cruce por la ciudad en la ruta hacia el puerto. Para el tráfico pesado de entonces —grandes carros— tenía la original solución de bandas de rodaje en acero que evitaban los daños en el pavimento; hoy han desaparecido y se ensancha la calzada. En el SE. y hacia el puerto son ahora grandes avenidas con numerosos bloques de altos edificios que reemplazan al modesto caserío anterior. Más allá, el desarrollo principal en la actualidad tiene lugar hacia el oeste, a lo largo del nuevo acceso de Madrid. En estos barrios el número de coches es aún reducido, 4'5 por 100 habitantes, pero está creciendo rápidamente.

Desbordado ya por el crecimiento urbano, el camino de Tránsitos quedará como excelente ronda interior y será sustituido por otra exterior en el Plan Sur<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> E. BURRIEL: "El Plan Sur de Valencia". *Estudios Geográficos*, 1968, XXIX, pp. 723-29.

Las Grandes Vías, de excelente empaque urbano, con doble calzada y andén central enjardinado, canalizan un intenso movimiento, aumentado por el túnel debajo de la vía férrea. Además del tráfico propio, es muy notable el correspondiente a los accesos de Madrid, Barcelona y numerosas localidades populosas de la Huerta, como demuestran los estudios de tráfico con origen o destino en Valencia<sup>8</sup>. Más allá del camino de Tránsitos, la circulación se concentra exclusivamente en las vías exteriores de acceso.

El trazado en ángulo de las Grandes Vías y de Tránsitos, con el obstáculo del ferrocarril, permite distinguir dos subsectores: Sureste y Suroeste.

*Sureste.* — El movimiento de 8.000 vehículos en los comienzos de Marqués del Turia, salta en seguida a 19.600 y, en Germanías —acceso al túnel—, a 23.000; obedece a los numerosos coches de aquellos barrios y a la confluencia, cerca del túnel, de la avenida de José Antonio (8.900) —entrada de Barcelona y camino por la costa hacia el Sur— y de Ruzafa (9.000) que comunica con el centro. La densa circulación y los cruces numerosos imponen velocidades bajas en la Gran Vía (11 kilómetros hora en Marqués del Turia y 9 kilómetros en Germanías), lo mismo que en Ruzafa (8 kilómetros hora), sólo llega a 16 kilómetros en José Antonio, con doble calzada y trazado diagonal. Las otras calles aforadas tienen movimiento mucho menor de 3.500 a 5.000 en las principales, de 700 a 2.000 en las secundarias; por este motivo y la amplitud de ellas, con esquinas de grandes chaflanes y excelente visibilidad, la velocidad es de 17 a 30 kilómetros hora.

En el camino de Tránsitos (Peris y Valero) el tráfico es denso, debido a los accesos directos de Barcelona y Alicante, varía entre 7.500 y 16.400 vehículos, según las desviaciones por las calles laterales; sólo baja a 4.600 en el tramo final. Aunque hoy es una ancha avenida, la velocidad es relativamente baja (12-13 kilómetros hora), seguramente a causa de los numerosos camiones. El inmediato acceso nuevo del Sur es muy concurrido, con 13.400 vehículos y, en seguida, velocidad de 80 kilómetros hora (máxima autorizada) debido a su primer tramo en forma de autopista con dos calzadas de banda doble. Se prefiere, generalmente, al acceso antiguo que bordea el Turia por la margen S., con 5.700 carruajes y 20 kilómetros hora y al cual afluye también un camino secundario hacia el puerto; este acceso sirve hoy esencialmente a las playas meridionales y núcleos costeros de Pinedo, Perelló, Perellonet, etc., en rápido desarrollo con grandes bloques de apartamentos. La congestión es grave en días veraniegos y el trazado se está modificando en relación con el Plan Sur.

*Suroeste.* — La gran vía Ramón y Cajal-Fernando el Católico tiene parecida función a la anterior. El primer tramo registra los 23.000 vehículos del túnel; luego hay una confluencia-difluencia múltiple, con una ancha

<sup>8</sup> En 1963 corresponderían a dicho tráfico 6.000 vehículos en Marqués del Turia, 10.000 en Fernando el Católico y 14.000 en la avenida del Cid. Ministerio de Obras Públicas. Dir. Gral. de Carreteras. División de Planes y Tráfico. *Estudios de origen y destino Valencia. 1963* 147 pp., cf. 54-59.

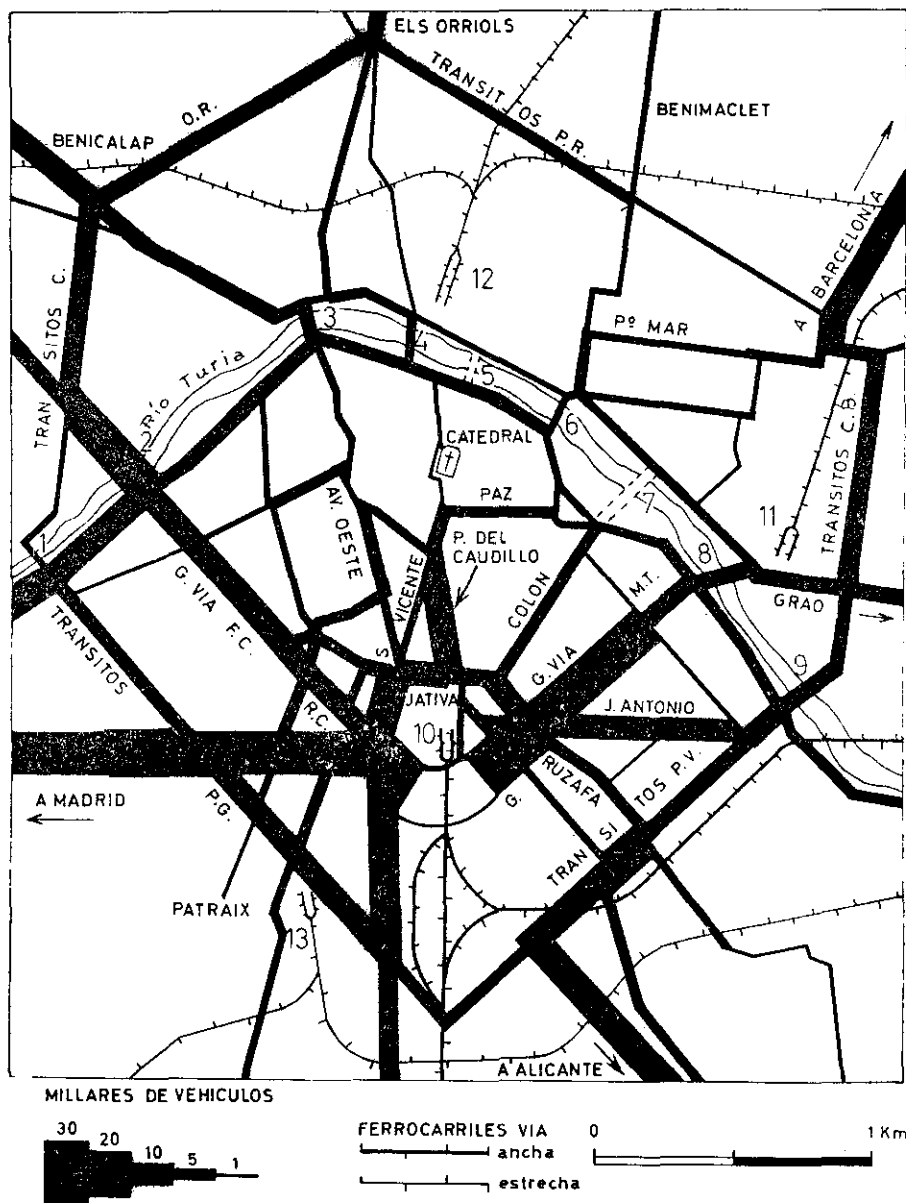


Fig. 1.—Intensidad de tráfico en Valencia. Día medio.—Gran Vía F. C., Fernando el Católico; R. C., Ramón y Cajal; G., Germanías; M. T., Marqués del Turia.—Camino de Tránsitos C., Campanar; O. R. Onésimo Redondo; P. R., Primado Reig; C. B., Cardenal Benlloch; P. V., Peris y Valero; P. G., Pérez Galdós.—Puentes: 1, Campanar; 2, Ademuz; 3, S. José; 4, Serranos; 5, Trinidad; 6, del Real; 7, Exposición; 8, Aragón; 9, Angel Custodio.—Estaciones: 10, Central; 11, Aragón; 12, ff. cc. eléctricos de Bétera, etc.; 13, íd. Villanueva de Castellón.

avenida diagonal (Pintor Benedito-San Francisco de Borja-San José de Calasanz) que se continúa por la del Cid —acceso de Madrid—, con más de 20.000 vehículos y velocidad de 15-16 kilómetros hora; el viejo Camino Real de Madrid, ahora mejorado, que representa el acceso del Sur de la Huerta, con 14.000 carruajes y (18 kilómetros hora) y San Vicente, hacia el centro, con 15.200. Por ello la Gran Vía misma baja bruscamente a 8.700, pero luego sube a 13.000 debido a la afluencia de otras calles (15 kilómetros hora).

Otras calles importantes de este sector oscilan entre 3.000-6.000, con 15-25 kilómetros hora; en las secundarias los datos son escasos y suponen entre 1.000 y 2.000. En cambio, junto al río, el acceso a Mislata y Manises supone una notable afluencia de cerca de 13.000 carruajes. Es pequeña la influencia del ferrocarril eléctrico de Villanueva de Castellón (SW. de la Huerta y parte de la Ribera del Júcar), con 13.437 viajeros diarios en estas fechas.

El camino de Tránsitos (Pérez Galdós) oscila aquí entre 7.000 y 11.400, con máximo entre los accesos exteriores citados antes. Efectivamente, éstos canalizan un gran movimiento: el de Madrid (avenida del Cid) 22.500 vehículos y sólo 16'5 kilómetros hora, el del Oeste de la Huerta 13.800 con 15 kilómetros hora, el del Sur 9.400 (33 kilómetros hora); los que comunican con la periferia urbana (Patriaix) y otros núcleos de la Huerta, quedan ya entre 1.000-4.000.

#### ENSANCHE Y PERIFERIA SEPTENTRIONALES

Al N. del Turia el desarrollo urbano ha sido mucho menor, el río representaba una auténtica frontera hasta hace poco, sólo en las últimas décadas ha comenzado la rápida expansión con grandes bloques de edificios. El arrabal principal estaba en el camino viejo de Sagunto, en buena parte ya transformado, la cifra de vehículos es de 5 por 100 habitantes. Después se realiza al NE. un barrio moderno en cuadrícula, entre los Jardines del Real (donde el antiguo palacio) y la estación del ferrocarril de Aragón (ahora ya cerrada); su eje actual es el magnífico Paseo al Mar, enjardinado, de marcada función universitaria, a la que se añade un gran campo de fútbol (!). En nuestros días se llenan los espacios aledaños de huertas, hasta el camino de Tránsitos, el cual forma a su vez, un anillo exterior de edificaciones en rápida transformación.

Más allá prosigue el desarrollo a lo largo de los caminos, enlazando con los núcleos inmediatos de la Huerta (Benicalap, Els Orriols, Benimaclet), que se urbanizan de prisa y empalman, a su vez, con otros más apartados, en forma de cadena casi ininterrumpida y con caracteres más rurales a medida que aumenta la distancia a la capital<sup>9</sup>; sólo es excepción el nuevo acceso

<sup>9</sup> A. LÓPEZ GÓMEZ: "Conurbaciones agrarias en la Huerta de Valencia". *Saitabi*, 1962, XII, pp. 231-37.

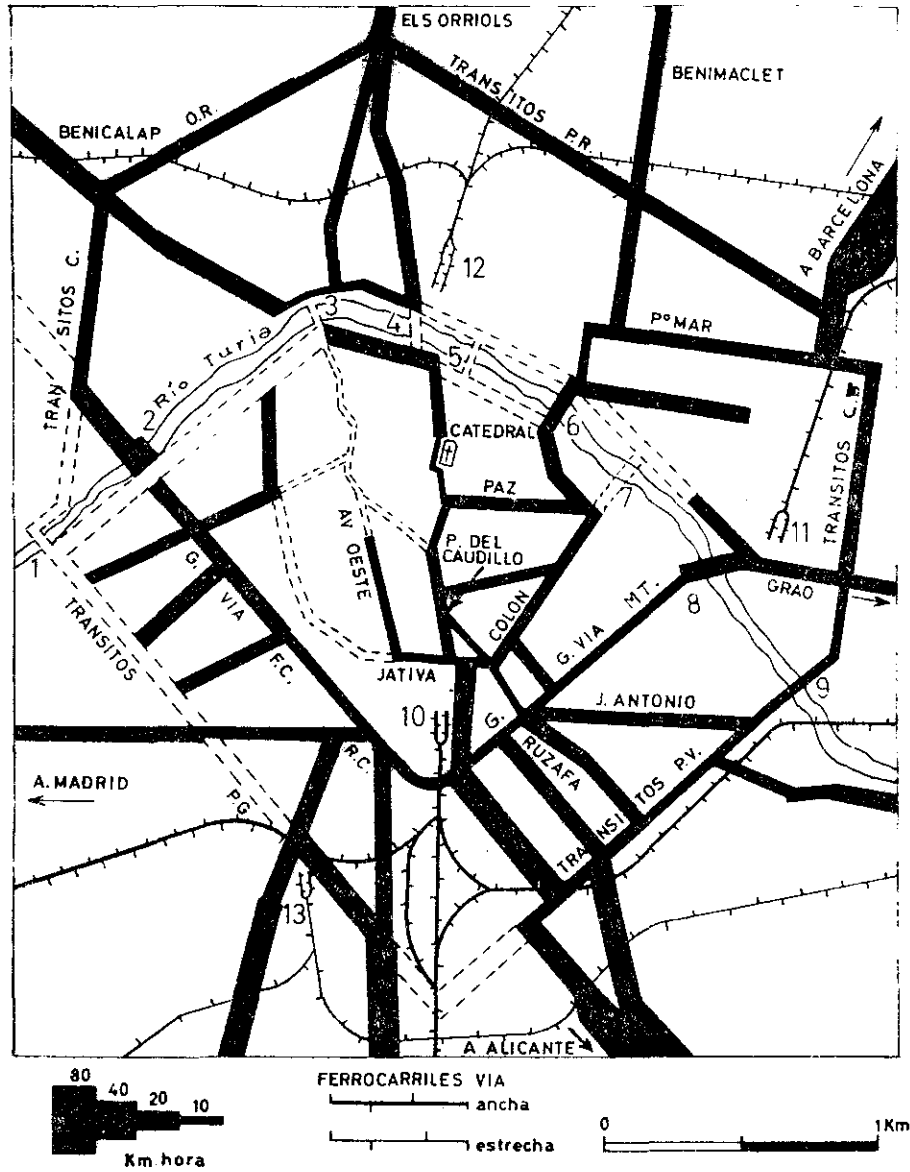


Fig. 2.—Velocidad media en Valencia.—Iguales signos que en esquema anterior.

de Barcelona por su reciente apertura. Hacia el Este, la avenida del Puerto es otro importante eje de expansión; junto al mar se encuentran los barrios del llamado Distrito Marítimo: El Grao propiamente dicho, El Cabañal, Nazaret (al lado S. del río), etc., con población modesta y 4 vehículos por 100 habitantes. En esta zona hay industrias grandes (astilleros, químicas) y numerosos talleres.

La comunicación entre este sector al Norte del río y el resto de la ciudad se realiza mediante nueve puentes (aparte de otro en el puerto) y dos pasarelas para peatones solamente. Siete de aquéllos, próximos entre sí, están situados al N. y NE., oscilan entre 4.000 y 7.500 vehículos y en total 27.500 (no hay datos del de la Trinidad), con velocidad de 12-13 kilómetros hora y hasta 18 kilómetros en el de Aragón, más amplio, pero con tranvías en la fecha en que se realizó el aforo; sin duda el movimiento habrá aumentado en los recientemente ampliados del Real y Angel Custodio; además se ha rehecho como puente para circulación automóvil la pasarela de peatones de la Exposición, reconstruida como tal después de la riada de 1957 (!) y ahora sustituida por otra.

Hacia el NW. sólo hay un puente grande reciente con paso de 17.000 carruajes y elevada velocidad de 36 kilómetros hora, y otro pequeño con 2.000.

La circulación paralela al río es reducida, 1.300-3.700, ya que los accesos del exterior hacia la ciudad cruzan directamente el Turia y el enlace lateral es más cómodo por el camino de Tránsitos. En cuanto a las estaciones ferroviarias, la de Aragón estaba casi paralizada y se ha cerrado en 1968; la de las líneas eléctricas comarcales a Liria, Bétera, Rafelbuñol y El Grao alcanzó 61.915 viajeros diarios en 1968, pero en gran parte acuden a ella a pie; además, los autobuses han hecho descender el movimiento de estos ferrocarriles. Un nuevo elemento de atracción de tráfico, que aún no podemos detallar —y objeto de muchas polémicas— será la reciente y gran estación de autobuses para reunir todos los servicios comarcales del norte, los cuales tenían antes sus terminales en las calles mismas de la ciudad.

En este sector, las calles más importantes son las radiales que significan el comienzo de las carreteras. Destacan las dos del NW. con 6.300 y 17.000 (20-25 kilómetros hora), pero la mayoría de los últimos se desvían luego. Las tres del N. oscilan entre 1.500-4.000: Ramiro Ledesma (antes acceso de Barcelona), Sagunto (comienzo del viejo camino que confluye con la anterior) y Jaime Roig (hacia Benimaclet y Alboraya, en rápida expansión). Parecido movimiento hay en la barriada del Paseo al Mar, salvo en las siete ferias muestrarios que dislocan el tráfico incluso mediante pabellones portátiles en las calzadas, por lo cual se están concluyendo instalaciones nuevas fuera de la ciudad. Genuinas de este barrio son también las aglomeraciones provocadas por el campo de fútbol, generalmente nocturnas o en días festivos; merecerían un estudio detallado, pero aquí sólo indicaremos que suponen la llegada y estacionamiento por todo el barrio de unos 8.000 vehículos



en encuentros de importancia media, unos 10.000 en los de interés mayor y 14.000 en los más concurridos, en buena parte de fuera de la capital; el despeje es más brusco y se realiza, respectivamente, en 45 minutos, 1 hora 15 minutos y 1 hora 45 minutos. Aunque varía la proporción, según los casos, por término medio se cuenta un 92'5 por 100 de turismos, 1 por 100 de autobuses, 6 por 100 de motos y 0'5 por 100 de bicicletas<sup>10</sup>.

En este sector el camino de Tránsitos está más alejado del casco urbano y el movimiento es algo menor que en el S., entre 3.500 y 9.500 vehículos (16-19 kilómetros hora), también con numerosos camiones y las cifras más altas cerca de las carreteras principales del NW. y de Barcelona.

Quedan, finalmente, los accesos exteriores. En el NW. el reciente, llamado de Ademuz (Paterna, Liria, etc.), con 7.000, y el de Burjasot-Godella, Moncada, Bétera, etc., con 10.000 (23 kilómetros hora). El del N. de la Huerta (antiguo de Barcelona) ha bajado a 5.700, ahora es sólo local; el de Benimaclet-Alboraya, con 3.000 es ya casi suburbano; por último, el nuevo de Barcelona, con 12.600 es directo hasta Sagunto por la costa y separado de los pueblos, corresponde sólo al paso hacia el N. de la región valenciana, Aragón y Cataluña; el comienzo es en forma de autopista, pero con velocidad limitada a 60-80 kilómetros hora.

#### CONCLUSIONES

1. Dentro del viejo recinto valenciano destaca el centro actual y los pasos inmediatos hacia el ensanche (10.000-15.000 vehículos diarios), pero la velocidad es, en general, reducida (10-15 kilómetros hora). El resto del casco antiguo tiene menos movimiento: 4.000-6.000 en las calles principales.

2. La ronda de las antiguas murallas es de bastante importancia, con 5.000-8.000 y hasta 10.000 en algún sitio, salvo en el Oeste, donde baja a 2.000-3.000.

3. En el ensanche destacan las Grandes Vías, en ángulo recto, con 8.000-19.000, ya que canalizan gran parte del tránsito urbano y la mayoría del acceso de las carreteras principales. En el túnel que comunica los dos sectores de este ensanche (separados por la estación), se llega a 23.000 vehículos. La aglomeración impone velocidad baja: 9-15 kilómetros hora.

4. Sobresalen también las calles radiales que llevan hacia carreteras generales o comarcales, sobre todo las que encauzan hacia Madrid (20.000), Alicante (14.000), Mislata-Manises (13.000) y S. de la Huerta (9.400).

5. El camino periférico de Tránsitos tiene mucho movimiento, 7.000-12.000, especialmente de enlace lateral.

6. Los diversos puentes sobre el Turia, en el N., poseen tráfico mediano

<sup>10</sup> Datos facilitados por don Manuel Jordán.

o importante y en conjunto 27.300. Hacia el NW. uno sólo grande reúne casi todo el paso (17.000) ya que el otro es muy pequeño.

7. Al N. del río la expansión ha sido menor y destacan las vías radiales del NW. (6.300 y 17.000). El camino de Tránsitos es de menos movimiento que en el S. Los accesos de mayor tráfico son: el directo de Barcelona (12.600) y los del NW. (10.000 y 7.000), bastante menos los que relacionan con el N. de la Huerta (5.700).