

2. ARQUITECTURA Y LUGAR.

2.1 ANÁLISIS DEL TERRITORIO.

2.1.1 INTRODUCCIÓN.

El proyecto se desarrolla en el barrio de la Creu Coberta, perteneciente al distrito de Jesús, barrio que se ha caracterizado hasta hace algunos años por ser una antigua zona industrial, donde los usos han evolucionado hacia una zona más residencial. Debido a la incompatibilidad de la industria con el medio urbano se ha derivado a un área donde existen tanto, edificios residenciales nuevos, como edificios obsoletos y abandonados de antiguos usos industriales. Por su antiguo uso industrial, en la actualidad, es una zona que carece de servicios y equipamientos para el desarrollo de la zona residencial.



El periodo de la industrialización fue una etapa floreciente para la ciudad de Valencia, y así lo demuestra los grandes conjuntos industriales que se fueron asentando, que aún se pueden apreciar en alguna zona de la trama urbana histórica, que originariamente era la periferia de la ciudad. Dentro de esos conjuntos hubo uno de gran relevancia para la historia local, y que aun hoy se puede apreciar parte de su retícula tanto por la gran superficie de las fábricas que agrupó, como por el alto valor arquitectónico que tenían muchas de esas edificaciones. Se trata de la zona industrial que agrupa cuatro de los más interesantes complejos industriales y fabriles de la historia de Valencia: la conocida fábrica Macosa (antiguos Talleres Devís); fábrica de Hierros Hijos de Miguel Mateu, la Fábrica de harinas Belenguer; y la antigua Fábrica de Cervezas el Turia.

Esta agrupación industrial tuvo un papel muy importante en la historia “reciente” valenciana, tanto por su valor histórico como parte de su historia industrial, por su valor social como parte de la memoria del trabajo y por el alto valor constructivo y arquitectónico de alguno de sus edificios.

Se puede observar en fotos aéreas de diferentes años las “señales” en la trama urbana de este tejido industrial que ha condicionado históricamente la ciudad de Valencia.

Recientemente las antiguas naves de Macosa sufrieron el derrumbamiento de parte de ellas, dejando solamente una de ellas en pie. Esto se ha debido a la construcción de la entrada del AVE en la estación Joaquín Sorolla.

2.1.2 HISTORIA DEL FERROCARRIL.

Con la invención de la máquina de vapor a principios del siglo XIX, aparece una nueva forma de ver y entender el transporte. La revolución industrial marca la necesidad de comunicar las grandes ciudades entre sí mediante ferrocarril y a éstas con otros grandes nudos de comunicación, como los puertos mercantes.



La primera línea de ferrocarril llega a la ciudad de Valencia en 1852, y une la actual plaza del Ayuntamiento (desde una estación que hoy día ya no existe) con el Grao (muy próximo al puerto). Dos años más tarde, se realiza la comunicación ferroviaria entre la ciudad de Valencia y Xàtiva.



La conexión del ferrocarril con Castellón (1862), con Llíria (1890) y la expansión de la ciudad de Valencia hicieron que fuera necesario alejar el nudo ferroviario del centro. Así pues, se construyen las estaciones del Cabañal en 1862, la de Pont de Fusta en 1892, la de Aragón en 1902 (demolida en 1974) y finalmente en 1917 la Estación del Norte, que sustituye a la anterior ubicada en la plaza del Ayuntamiento.



Tras la riada en 1957, se planifica el desvío del río Turia mediante el “Plan Sur”, 1973. Esto hace necesario remodelar las arterias ferroviarias, concentrando las líneas en la Estació del Nord. Se eliminan las estaciones de Aragón y de Jesús, y en 1991 se soterran las vías del Cabañal. Se elimina el ferrocarril de vía estrecha de Nazaret, mientras que el del norte se transforma en una línea de tranvía en 1994.



En los últimos años, ha habido necesidad de eliminar las barreras urbanísticas que el ferrocarril en superficie. La llegada del AVE hace necesaria una nueva actuación que incluirá el soterramiento de todas las vías férreas y una nueva Estación Central. Todo eso permitirá, la construcción del Parque Central con más de 20 hectáreas de zona verde. Un gran paso que permitirá continuar con la expansión de la ciudad.



2.1.3 PARQUE CENTRAL

2.1.3.1 INTRODUCCIÓN.

Las obras de Urbanización del Parque Central de Valencia tienen como principal objetivo la recuperación para la ciudad de Valencia de las 63 hectáreas actualmente ocupadas por instalaciones ferroviarias e industrias obsoletas que se desarrollan en alineación norte-sur desde el Bulevar Sur hasta la Estació del Nord.

Esta extensa superficie se ubica en una zona céntrica de Valencia, dividiendo la misma en dos frentes urbanos históricamente desconectados. La nueva urbanización volverá a unir estos barrios, tan cercanos como incomunicados, desplazando el centro de gravedad urbano de Valencia hacia esta zona actualmente tan degradada.

El principal foco de interés de la urbanización resultante será el largamente esperado Parque Central de Valencia, un parque urbano de 23 hectáreas diseñado para resultar un nuevo hito en el centro de la ciudad que cambiará su fisonomía, mejorando tanto la calidad de vida de sus ciudadanos como la imagen que la nueva ciudad resultante pueda proyectar al exterior en el futuro. Pero no será el único. La nueva urbanización generada integrará definitivamente los barrios actualmente segregados por las vías ferroviarias, mejorando sus dotaciones y aportándoles nuevas zonas verdes diseñadas de forma cuidadosa y coherente con el propio Parque Central. Con esta actuación se tendrá la oportunidad de desarrollar un nuevo barrio cuyos estándares respondan a requerimientos de futuro como la sostenibilidad y la calidad de vida.

Para poder desarrollar la totalidad de las obras necesarias será imprescindible el sote-rramiento previo de las actuales vías ferroviarias hasta la nueva Estación Central, así como la eliminación de algunas infraestructuras como el Túnel de las grandes Vías o el viaducto de Giorgeta. Estas obras se irán desarrollando por fases o zonas de trabajo, de forma que sea posible ir disponiendo de zonas completas de urbanización a medida que las obras ferroviarias se van desarrollando y se vaya produciendo la liberación sucesiva de los actuales suelos ferroviarios.

2.1.3.2 ÁMBITO.

El ámbito de la actuación corresponde con una extensa zona de terrenos en el interior de la ciudad que va desde la Es-tació del Nord junto al Centro Histórico, hasta el Bulevar Sur, quedando delimitada en sus lados este y oeste por los límites de los Distritos de l'Eixample, Extramurs, Jesús y Quatre Carreres.

Actualmente el área a urbanizar se encuentra ocupada par-cialmente por las vías de acceso a la Estació del Nord y Joaquín Sorolla, y por un conjunto de edificios de servicios ferroviarios, entre los que se encuentran la propia estación Sorolla o edificios que con el paso del tiempo han ido per-diendo su función.

Recorriendo las actuales vías hacia el sur encontramos una zona Industrial que se desarrolló cuando esta zona de la ciudad estaba en la periferia del tejido urbano. En la actua-lidad es una zona prácticamente abandonada, que impide una adecuada conexión de las calles que la rodean.



2.1.4 NAVE DEVIS-MACOSA.

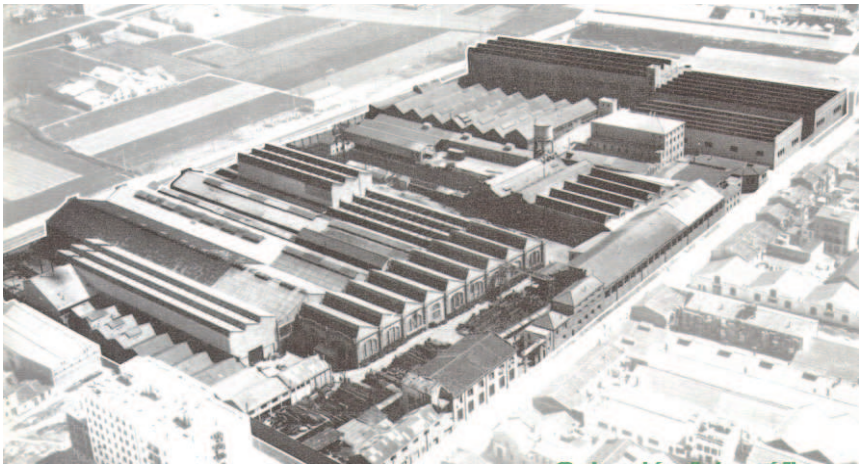
2.1.4.1 ESTUDIO HISTÓRICO.

MACOSA ha conformado el conjunto arquitectónico industrial más importante dentro del tér-mino municipal de la ciudad de Valencia. Dichas construcciones datan de principios del siglo XX de la mano de la empresa valenciana Devís, que en 1947 se fusiona con la empresa catalana La Material, pasando a denominarse Material y Construcciones S.A. (MACOSA). En 1970 llega a ser considerada la segunda empresa de su sector en España, lo que hace que se reoriente al exterior en 1978. A finales de 1989, la multinacional GEC-Alstom firma un acuerdo con MACOSA y nace la Mediterránea de Industrias del Ferrocarril S.A. o Meinfesa

En estas instalaciones, bajo los nombres históricos de Construcciones Devís y MACOSA, se ha venido desarrollando una importante historia industrial en lo que se refiere a la cons-trucción ferroviaria y equipos industriales. En las naves de la calle San Vicente se ha construido gran parte de la obra metálica de los pantanos de toda España, así como las grúas que han equipado los puertos españoles.

En octubre de 2008, el Ayuntamiento de Valencia, la Sociedad Valencia Parque Central y Par-que Central Agente Urbanizador S.L (actual propietario), firman un convenio para la cesión del suelo de las naves en desuso a la Sociedad Valencia Parque Central con el objetivo de facilitar las obras del Canal de Acceso, así como agilizar el saneamiento del área antes de su urbanización integral.

En diciembre de 2009, finalizan las obras de demolición de las naves industriales de la antigua fábrica de Macosa, con excepción de la nave de maquinaria, considera como elemen-to protegido, que será conservada como muestra de la arquitectura industrial valenciana.





2.1.4.2 ACTUACIONES PREVISTAS.

La única nave que queda actualmente en el área ocupada antiguamente por la industria MACOSA se ha decidido mantener dentro del solar de equipamiento en el que se encuentra. Parte de la nave (dos crujías) deberán demolerse, así como reconstruirse posteriormente el muro de cierre hastial actual, ya que parte de la nave está fuera de ordenación y ocupa parcialmente suelo de un futuro vial.

Se ha elaborado un presupuesto para actuar además sobre la nave de forma que se elimine cualquier elemento que pueda generar un potencial riesgo para las personas y reconstruyendo el muro hastial antes mencionado. No se han incluido más labores en el presupuesto actual, a la espera de que el futuro usuario del solar decida acometer estas obras y se disponga de la información de detalle necesaria para su reconstrucción, parcial o total, en función del uso futuro que se le asigne.

La fachada desmontada y reconstruida está compuesta por ladrillo cerámico macizo de diferentes espesores, con pilastras, arcos y remates de cornisa. Habría que proceder a ejecutar cortes y adarajas en esquinas para posterior enjarje de reconstrucción de fachada.



2.1.4.3 LA PARCELA

Actualmente y tras los trabajos de demolición, únicamente, nos encontramos en pie con la nave de maquinaria, que será restaurada como símbolo de la arquitectura industrial valenciana.

La fotografía muestra la situación actual del emplazamiento y las dos superficies que fueron ocupadas por las dos factorías en su día. La Factoría principal, con una superficie de 36.720 m2, es la que se muestra a la derecha donde se mantiene la antigua fábrica de mecanización y la Factoría II, a la izquierda (18.280 m2), separadas por el molino de Vicente Belenguer.

Según información obtenida, Macosa comenzó su actividad industrial en un suelo sin pavimentar, que poco a poco con las remodelaciones realizadas pasó a contar en su superficie adoquines y, posteriormente, algunas zonas con pavimento. Actualmente, se siguen apreciando adoquines y el pavimento se muestra algo deficiente.

El comenzar la actividad industrial de fabricación de maquinara ferroviaria sobre un suelo sin pavimentar ha supuesto una vía de dispersión de la contaminación abierta durante muchos años de trabajo, lo que implica que el suelo pueda estar potencialmente afectado por hidrocarburos y/o aceites industriales, como son los aceites de corte y las taladrinas, así como de metales y cianuros, por el uso de baños de cianuros para la galvanización y/o limpieza de metales en la metalurgia.

Anteriormente, los terrenos eran de uso agrícola con numerosas acequias para el riego, clausuradas para la construcción de la fábrica de material ferroviario.

Además, la existencia de prensas para maquinaria pesada implica la presencia de importante cimentaciones, que habrá que tener en cuenta en movimientos de tierras posteriores.







2. ARQUITECTURA Y LUGAR.

2.3 EL ENTORNO. CONSTRUCCIÓN DE LA COTA 0.

2.3.1 INTRODUCCIÓN.

El tratamiento de la cota 0 es muy importante en el proyecto ya que disponemos de una gran superficie que debemos estudiar y trabajar para incorporarla a nuestro proyecto y que ayude a entender que la cota 0 y el complejo de coworking son fruto de un mismo proyecto y forman una unidad. Trabajamos la cota 0 de manera que exitan zonas verdes y zonas de pavimento duro, de manera que se creen diferentes ambientes a lo largo del gran espacio público. El mobiliario urbano y la vegetación también ha sido proyectada y pensada. La vegetación ayuda a la protección solar de las fachadas en la planta baja ya que éstas no disponen de ningún otro medio de protección solar.

El espacio exterior se abre por tres frentes principales, para que actúen como focos de atracción hacia el edificio, dos de ellos enfocados hacia la ciudad y el otro hacia el futuro parque central.

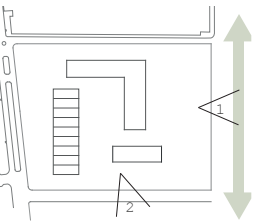
Por el lado opuesto al parque la parcela linda con la calle de San vidente, una vía importante para la articulación de la ciudad. Dando así la oportunidad de aprovechar al máximo el acceso tanto rodado como peatonal, incluso fomentar el uso de transportes alternativos como la bicicleta a través del parque.

En definitiva, este edificio no se plantea sólo como un espacio del trabajo colaborativo sino como un contenedor donde los ciudadanos pueden encontrar además un espacio de trabajo, un espacio cultural y educativo para la ciudad, albergando usos como los espacios expositivos, el archivo, etc.

El objetivo no es ser un límite para el barrio sino una prolongación del mismo.



2.3.2 VISTAS.



Para diseñar el espacio público y el espacio verde del proyecto previamente es necesario analizar qué elementos tenemos alrededor.

En las siguientes imágenes se muestra parte de los espacios que se incluirán en el proyecto del Parque Central de Valencia.

La información se ha sacado del Proyecto de urbanización de la unidad de ejecución del Parque Central de Valencia, propiedad del Ayuntamiento de Valencia.

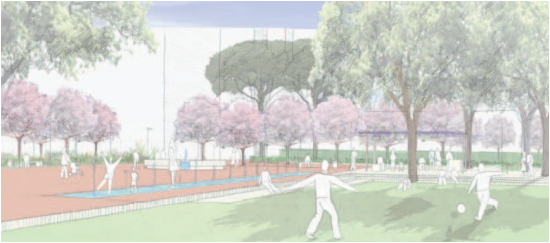
1. Bulevar Federico García Lorca.



El Bulevar es la mayor intervención de espacio público dentro del Barrio Sur y conecta por su extremo Norte con el Parque Central.

Se plantea un tratamiento lineal con una ruta peatonal continua de 7 metros de anchura desde la que se enfatizan puntos de atracción al peatón.

2. Jardín vecinal.



Jardines que actúan como espacios urbanos de actividad. Se interconexionan a través de paseos peatonales que guiarán a sus vecinos a descubrir los distintos espacios.

El objetivo es crear diferentes espacios, según la edad de los usuarios, con identidad comunitaria donde se incentive una actividad de carácter social y sostenible.

2.3.3 LA COTA 0.

La posición de los jardines y las plazas viene dictada por el ritmo de espacios públicos contiguos al Bulevar. Así pues, para que nuestra pacela quede completamente integrada a esta secuencia proponemos una extensión del cinturón verde haciendo que se adentre en el patio Este del proyecto. Esta solución, además, favorece a la protección solar del edificio tanto en planta baja como en planta sótano.

Por otra parte, vemos que nuestro proyecto es parte de la transición entre el barrio y el Bulevar. Para evitar un cambio brusco entre la parte residencial y el Parque se generan pequeñas zonas verdes arboladas en el patio central del proyecto. Este espacio, a su vez, es la parte que articula las tres piezas del proyecto.



2.3.4 EL ELEMENTO VERDE.

Coincidiendo con la propuesta de arbolado del eje central, La estrategia para la elección del elemento verde se basa en la combinación de diferentes especies mediterráneas que se adapten a la climatología existente y no requieran niveles de riego elevados, De este modo el nuevo barrio será ‘verde’ aunque racional con el consumo de agua.

Intentaremos aproximarnos al eje con el uso de árboles similares a los propuestos en el Boulevard, así pues se leerá una continuidad y una clara conexión entre el proyecto del parque central y nuestra intervención.

1. JACARANDA

- Árbol caducifolio de rápido crecimiento.
- Tamaño medio de 6-10m de altura y de 4-6m. de copa.
- Ideal como árbol de sombra.
- Árbol resistente a las condiciones urbanas por lo que está indicado en plantaciones de alineación.
- Plantado en combinación con la flor de la Tipuana da un contraste interesante de floración violácea.
- En exposición soleada florece abundantemente.
- Escaso mantenimiento. No necesita ser podado para favorecer a su floración.



2. TIPUANA

- Árbol de rápido crecimiento.
- Tamaño medio.
- Ideal como árbol de sombra.
- Árbol resistente a las condiciones urbanas por lo que está indicado en plantaciones de alineación.
- Plantado en combinación con la flor de la Jacaranda da un contraste interesante de floración.
- Raíces muy agresivas, no se aconseja su plantación cerca de edificaciones.
- Resiste la sequía sin perder las hojas.



2. CIRUELO ROJO

- Árbol caducifólio.
- Tamaño medio, 8m de alto y 4 de copa, de forma esférica.
- Ideal como árbol de sombra.
- Árbol de temprana y abundante floración.
- Ideal para jardines y espacios pequeños.
- El color de su follaje contrasta con los verdes de otras especies.
- Puede soportar sequías medias.
- Requiere una pequeña poda de formación y de mantenimiento.



4. NARANJO AMARGO

- Árbol perennifolio.
- Tamaño pequeño de 3-5 metros de altura y de copa compacta y frondosa.
- Hojas persistentes verde oscuro brillante, elípticas, lanceoladas y olorosas.
- Flores blancas y muy aromáticas (flor de azahar). Florece a principios de la primavera.
- El alto valor ornamental del naranjo amargo resiste en el atractivo y alegre colorido de sus frutos, al denso follaje verde oscuro y a sus flores aromáticas.



5. PLÁTANO DE PASEO

- Árbol caducifolio de rápido desarrollo.
- Árbol muy grande, pueden sobrepasar los 40m de altura.
- Florece en primavera y los frutos maduran a finales de verano. Aparecen las flores sobre pedúnculos largos y son insignificantes.
- Magníficos árboles ornamentales, muy empleados como árbol de sombra en plazas y bulevares.
- Requiere poda de formación y mantenimiento, podando sólo ramas debilitadas, rotas, que se cruzan o enfermas.



6. EUCALIPTO

- Árbol perennifolio de gran altura
- Crecimiento muy rápido.
- Tronco retorcido y corteza lisa o caediza.
- Las hojas en su etapa juvenil son grandes y de color azul plateado, en su etapa de madurez son de color verde.
- Presenta flores blancas que al abrirse libera multitud de estambres de color amarillo.
- Los frutos son grandes cápsulas de color casi negro con una tapa gris azulada que contiene gran cantidad de semillas.

