

El término de Bétera, con una superficie de 75,67 km² pertenece a la comarca del 'Camp de Turia', situada en la provincia de Valencia (España), a una altitud de 120 metros y a una distancia de 18 kilómetros de su capital y a 23 kilómetros del mar. El municipio tiene, en la actualidad 21.868 habitantes (Datos del Padrón de Habitantes a Fecha: Febrero 2012). Consta de un núcleo urbano central, el de Bétera, con varios núcleos de población en el resto del término municipal, con varias urbanizaciones en cada uno de ellos. Se sitúa en las últimas estribaciones de la vertiente sur de la Sierra Calderona, limitando con la comarca de 'L' Horta de València'. Sus límites son, al norte, las poblaciones de Náquera y Serra; al este, la de Moncada; al oeste, las de La Pobla de Vallbona. San Antonio de Benagéber y L' Elcano; al sur, las de Paterna, Godella y Valencia. Comunicada con la capital a través de las carreteras de Valencia-Burjassot-Torres Torres, la de Valencia-Ademuz y otras municipales, así como con los ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, que permiten el acceso al centro mismo de Valencia, y que hacen posible una buena comunicación del municipio con su entorno. En cuanto a los medios de transporte que comunican la población podemos destacar: - Estación Bus S.A. Línea 230. Valencia-Bétera-Náquera-Serra. - Metro (FGV) Línea 1. El término de Bétera, con una superficie de 75,67 km² pertenece a la comarca del 'Camp de Turia', situada en la provincia de Valencia (España), a una altitud de 120 metros y a una distancia de 18 kilómetros de su capital y a 23 kilómetros del mar. El municipio tiene, en la actualidad 21.868 habitantes (Datos del Padrón de Habitantes a Fecha: Febrero 2012). Consta de un núcleo urbano central, el de Bétera, con varios núcleos de población en el resto del término municipal, con varias urbanizaciones en cada uno de ellos. Se sitúa en las últimas estribaciones de la vertiente sur de la Sierra Calderona, limitando con la comarca de 'L' Horta de València'. Sus límites son, al norte, las poblaciones de Náquera y Serra; al este, la de Moncada; al oeste, las de La Pobla de Vallbona. San Antonio de Benagéber y L' Elcano; al sur, las de Paterna, Godella y Valencia.



Friedrich Nietzsche

EL VÍNCULO VERDE - TODA UNA TEORÍA DEL ANTEPROYECTO

Llegará el día -muy pronto quizá- en que se reconozca lo que le falta a nuestras grandes ciudades: lugares silenciosos, vastos, espaciosos, para la meditación; lugares con elevadas y largas galerías para los días de lluvia y de sol, o los cuales no lleguen el ruido de los coches ni de los pregones ni de los vendedores ambulantes; y donde no se permitiría la oración en alta voz del sacerdote; algo que expresará lo que tiene de sublime la meditación y el alejamiento del mundo. Pasaron los tiempos en que tuvo la iglesia el monopolio de la reflexión, en que la vida contemplativa era siempre ante todo vida religiosa. Todo lo que la iglesia ha edificado expresa ese pensamiento, pero los monumentos de la iglesia hablan en lenguaje demasiado patético y demasiado estrecho, son los lugares de las relaciones suprarrestres para que nosotros, impíos, podamos meditar allí. Queremos traducirnos a nosotros mismos en piedras y en plantas, queremos pasearnos por nosotros mismos cuando creásemos por esas galerías y esos jardines.

El crecimiento urbano es el proceso natural en el desarrollo de una ciudad. La ciudad ha crecido pero no se ha mantenido una proporción equilibrada entre áreas libres y áreas edificadas por lo que se ha llegado a una gran contradicción: la carencia de áreas y zonas verdes en la ciudad es extraordinaria; cuando constituyen las mayores necesidades de los habitantes de esta. Si analizamos las zonas verdes de Bétera, (véase Memoria Descriptiva > El lugar > Bétera > Zonas verdes), nos damos cuenta que prácticamente la mitad de la superficie de espacios verdes existentes en la ciudad ocupan jardines y parques privados, sin acceso o con un acceso limitado para los ciudadanos. Eso se debe, a que desde sus principios, Bétera ha sido un pueblo de carácter residencial donde las familias de aristocracia valenciana pasaban los veranos o algunos meses del año. La ubicación de casas veraniegas está relacionada con el desarrollo vial y a partir de los años noventa, con la construcción de ferrocarril. Muchos de esos chalets, como Casa Nebot o Masía de Morris, se sitúan actualmente dentro de la trama urbana de la ciudad. El único proyecto del espacio verde en Bétera fue, ya mencionado, el paseo de Alameda al norte del casco urbano. Iniciado en 1888 con su nombre original Paseo de la Font, nació de la aspiración de prolongar la antigua alameda existente en los alrededores de la fuente y convertirla en un agradable lugar de recreo. Actualmente, después de sufrir varias modificaciones espaciales, es un lugar casi exclusivamente reservado para el flujo y estacionamiento de vehículos. El aumento significativo de la población y la necesidad de urbanización de terrenos cercanos dio el principio al planeamiento de la trama de Ensanche. La expansión del ensanche de Bétera se desarrolla en dos fases temporales: la primera, llamada pre-Ensanche entre los años 1880 y 1891 y la segunda entre los años 1892 y 1900. Como resultado de este proceso se planteó un trazado urbano con una planimetría reticular de calles y manzanas (véase Memoria Descriptiva > El lugar > Bétera > Crecimiento urbano del Siglo XIX-XX). Pero las zonas verdes, que han estado presentes en la ciudad desde sus inicios, han sido en este siglo cuando más se han olvidado. Lamentablemente, los Decretos Reales aprobados en 1867 y 1877 que contemplaba el Ensanche, se preocuparon muy poco por los espacios verdes, en sus realizaciones el verde prácticamente no existió. Se destaca la importancia de las zonas verdes en Bétera por la respuesta a una encuesta ciudadana sobre las mejoras del municipio, realizada en abril del año 2013:

Limpieza	9,4 %
Parques y jardines	20,7 %
Paseos urbanos	17,5 %
Deportes	14,5 %
Cultura	15 %

La actualidad de este tema se percibe en la presencia de las zonas verdes como parámetro de sostenibilidad en las distintas relaciones de indicadores que, a nivel mundial, se están realizando; de todos ellos destacamos la Primera generación de Indicadores Comunes Europeos, elaborado por el Grupo de Expertos sobre Medio Ambiente Urbano, de la Dirección General de Medio Ambiente de la UE. Según este Informe Técnico, la existencia de zonas verdes públicas figura entre los cinco indicadores principales obligatorios para la sostenibilidad de las ciudades europeas (Expert Group On The Urban Environment, 2001).



Potación de zonas verdes públicas: 15 m²/habitante recomendada por el Reglamento CEE



9 m²/ha Potación mínima de zonas verdes públicas exigida por OMS



Potación de zonas verdes públicas: <4 m²/habitantes en caso de Bétera

EL ÁRBOL

Aunque ya ni se diga, los árboles fueron hechos antes que los hombres. Aunque es verdad que se pensó, la razón por la que fueron hechos antes no fue para que los hombres tuvieran sustento... que lo tuvieron. Ni fue, aunque se dice, para hacerlos más fuertes. Ni para que respiraran mejor. Realmente hubo una razón, el hombre necesitaba que le hablaran de paz, que le dieran ejemplo de paz. Lo necesitó desde el primer día de la creación... y aún hoy sigue necesitándolo. El árbol le habló de paz al hombre. Serio, estable, generoso, flexible, vigilante, desnudo, callado (a veces rumoroso), fecundo hasta que desaparece... el árbol nació para interpretar este mensaje de amor. Y todavía no se ha encontrado mejor intérprete.

Nieto, 1999

Hay más que nunca está claro el insustituible papel ecológico del verde urbano frente a la simple proliferación de espacios abiertos (plazas pavimentadas, grandes avenidas), que esporjan la trama urbana pero no cubren las necesidades citadas. El árbol empieza a ser una pieza insustituible del entramado de la ciudad y con una función capital en el espacio urbano. El árbol, considerado 'arquetipo de la naturaleza', se ha hecho insustituible en las calles urbanas, como único elemento vivo en el desierto de asfalto y hormigón. El árbol es el 'otro' ser vivo que está en nuestro espacio experimentado; su espacio y el nuestro coinciden y se confunden. (López Lillo, 1969).

Hay más que nunca está claro el insustituible papel ecológico del verde urbano frente a la simple proliferación de espacios abiertos (plazas pavimentadas), que esporjan la trama urbana pero no cubren las necesidades citadas. El árbol empieza a ser una pieza insustituible del entramado de la ciudad y con una función capital en el espacio urbano.

Es un hecho que las legislaciones hablan de dotaciones necesarias y las recomendaciones internacionales amplían esos estándares. El libro del Medio Ambiente Urbano es contundente con los planes verdes y la crítica a los sistemas de planeamiento actuales que favorecen el uso y abuso del vehículo privado como única alternativa a las demandas individuales de movilidad. La Organización Mundial de la Salud, hace ya tiempo, recomendó para las ciudades la cifra de 9 m²/habitante. Aunque la CEE, en algunos documentos, ha señalado la conveniencia de alcanzar estándares de 10 a 20 m²/habitante.

En caso de Bétera, actualmente la dotación de espacios verdes públicos no alcanza ni 4m²/habitante y si sumamos a todo esto los espacios verdes previstos por el Plan General, tampoco llegará al mínimo de los 9m²/habitante. Independientemente de razones de tipo administrativo, el primer factor que imposibilita alcanzar cotas tan altas de espacios verdes son las vías de transporte, su principal competidor en la lucha por el espacio libre. En definitiva, el sistema de espacios verdes en ciudad y su planificación interactúan con el sistema de microclima urbano y con aspectos psicológicos ambientales, de gran importancia para el habitante de la ciudad, como es el medio ambiente urbano, el confort y, sobre todo, la calidad de vida que pueden llegar a tener los ciudadanos.

La propuesta de proyecto plantea aprovechar la configuración y la situación estratégica de la estación y de las vías del ferrocarril para crear un sistema de cinturón verde de la ciudad incorporando un nuevo eje verde que una el paseo de Alameda con futuros espacios verdes en el Este de la ciudad, previstos por el Plan General de Ordenación Urbana. Se trata, por tanto, de construir un gran parque lineal con la prioridad de crear áreas peatonales dignas en la ciudad, para los desplazamientos a pie, donde el espacio destinado al tren se incorpora en el verde y el flujo de vehículos se separa mediante el cuerpo del edificio de la nueva estación intermodal. El objetivo es integrar el parque y la serie de equipamientos que forman parte de la nueva estación, vinculándolo de forma directa a la zona del andén y creando un lugar de aprendizaje, numerosas posibilidades pedagógicas, puede convertirse en el punto de partida de múltiples actividades, apoyadas en equipamientos destinados a públicos diversos.

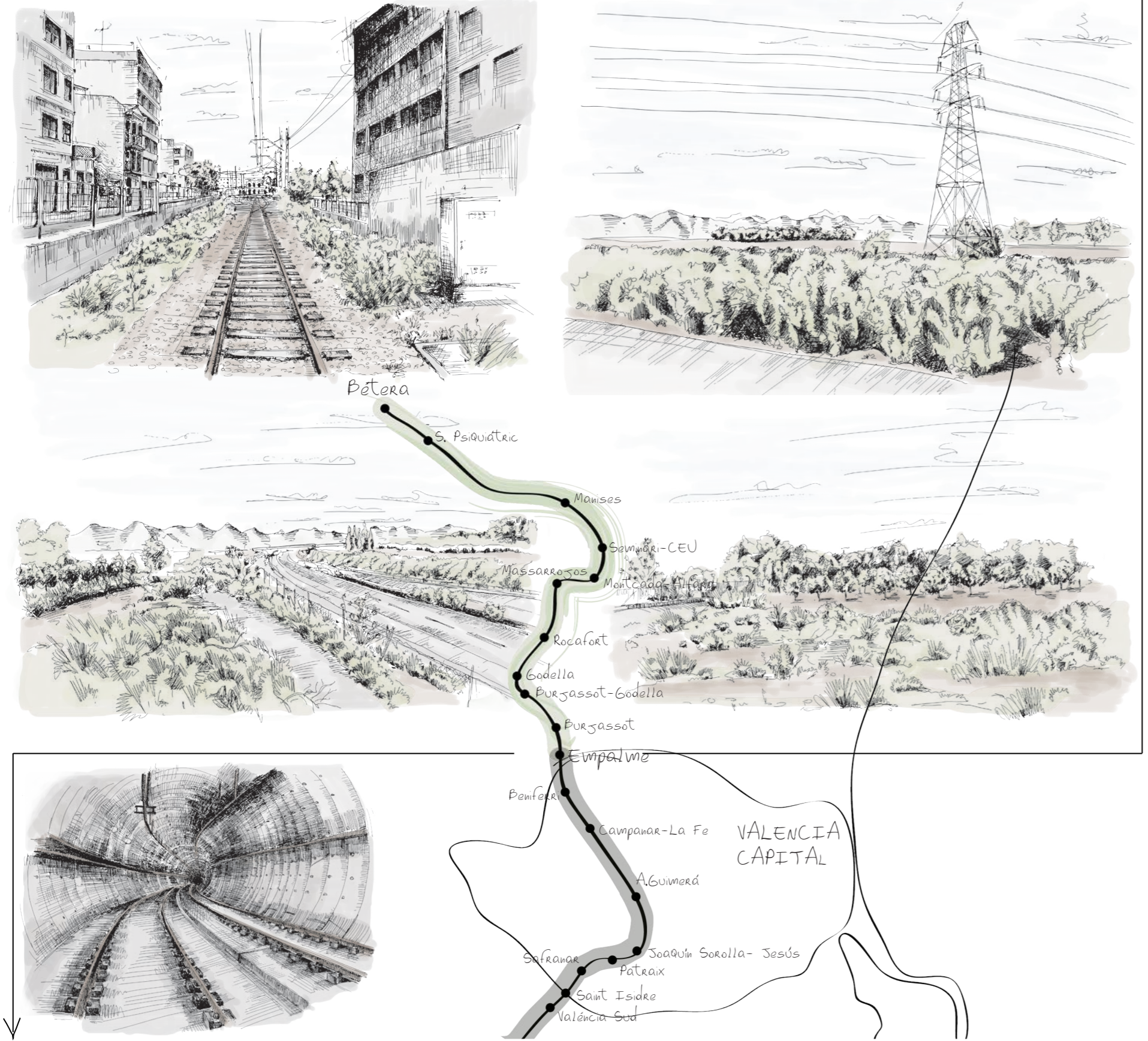
Parque El Suraveral

La Alameda

Zonas verdes proyectadas

Vínculo verde

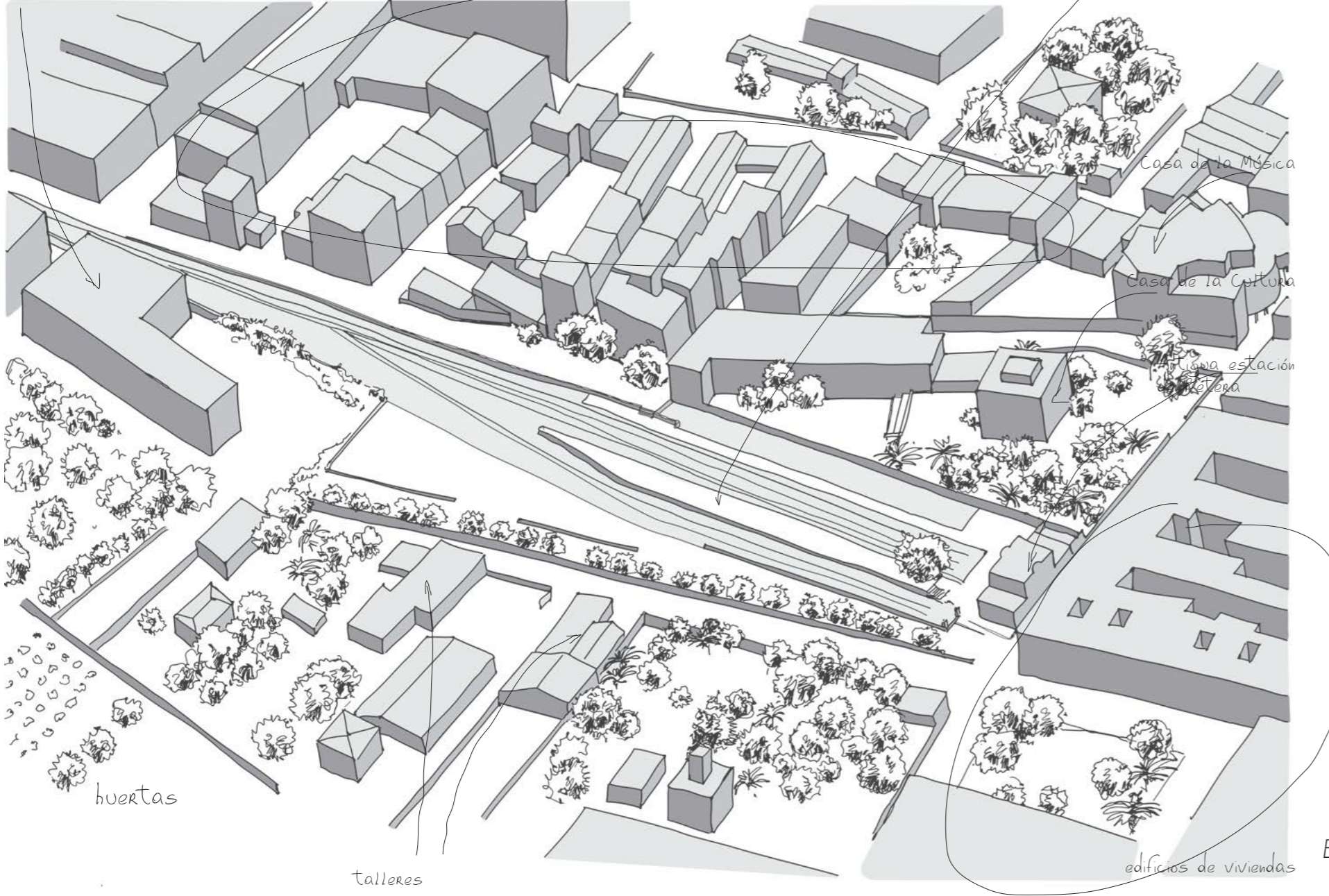
Cinturón verde



edificio de viviendas de nueva construcción

edificios de viviendas

andén



EL ANDÉN

Una plataforma elevada de embarque con la altura conveniente para que los viajeros entren en los vehículos y se apeen de ellos (trenes u otros medios de transporte), y también para cargar y descargar equipajes y efectos; sobre esta plataforma andan los peatones.

...un sinónimo de acera...

...un espacio diverso

