



URBANISMO Y PAISAJE

2015-2016

CATARROJA

Lola Aguilar - Matilde Alonso - Lluís Candel - Carmen Blasco - Juan Colomer
Pilar de Insausti - Alfred Esteller - Carlos Esteve - Ana Gascón
Isamar A. Herrera - Francisco J. Martínez - Adolfo Vigil

CATARROJA

URBANISMO Y PAISAJE



Editorial
Universitat Politècnica
de València

Primera edición, 2021

Publicación del Taller de Urbanismo UP
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia

Editor:
Adolfo Vigil de Insausti

Autores:
Lola Aguilar Alonso, Matilde Alonso Salvador, Lluís Candel i Galàn, Carmen Blasco Sánchez, Juan Colomer Alcácer, Pilar de Insausti Machinandiarena, Alfred Esteller Agustí, Carlos Esteve Aguado, Ana Gascón Hernández, Isamar Anicia Herrera Piñuelas, Francisco J. Martínez Pérez, Adolfo Vigil de Insausti

Profesores del Taller UP en el curso académico 2015/2016
Pilar de Insausti Machinandiarena, Carmen Blasco Sánchez, Francisco J. Martínez Pérez, Matilde Alonso Salvador, Adolfo Vigil de Insausti, Paloma Martín Velasco, Jesús Rodríguez Pasamontes y Cristina Alonso Burgaz

Alumnos:
Urbanística 1, Urbanística 2. Urbanística 3 y Taller de Urbanismo y Paisaje
Taller UP. Curso académico 2015/2016.

Maquetación:
Adolfo Vigil de Insausti

de los textos: los autores
de las imágenes: los autores

de la presente edición:
Editorial Universitat Politècnica de València
www.editorial.upv.es

Distribución: pedidos@editorial.upv.es
Tel. 96 987 70 12

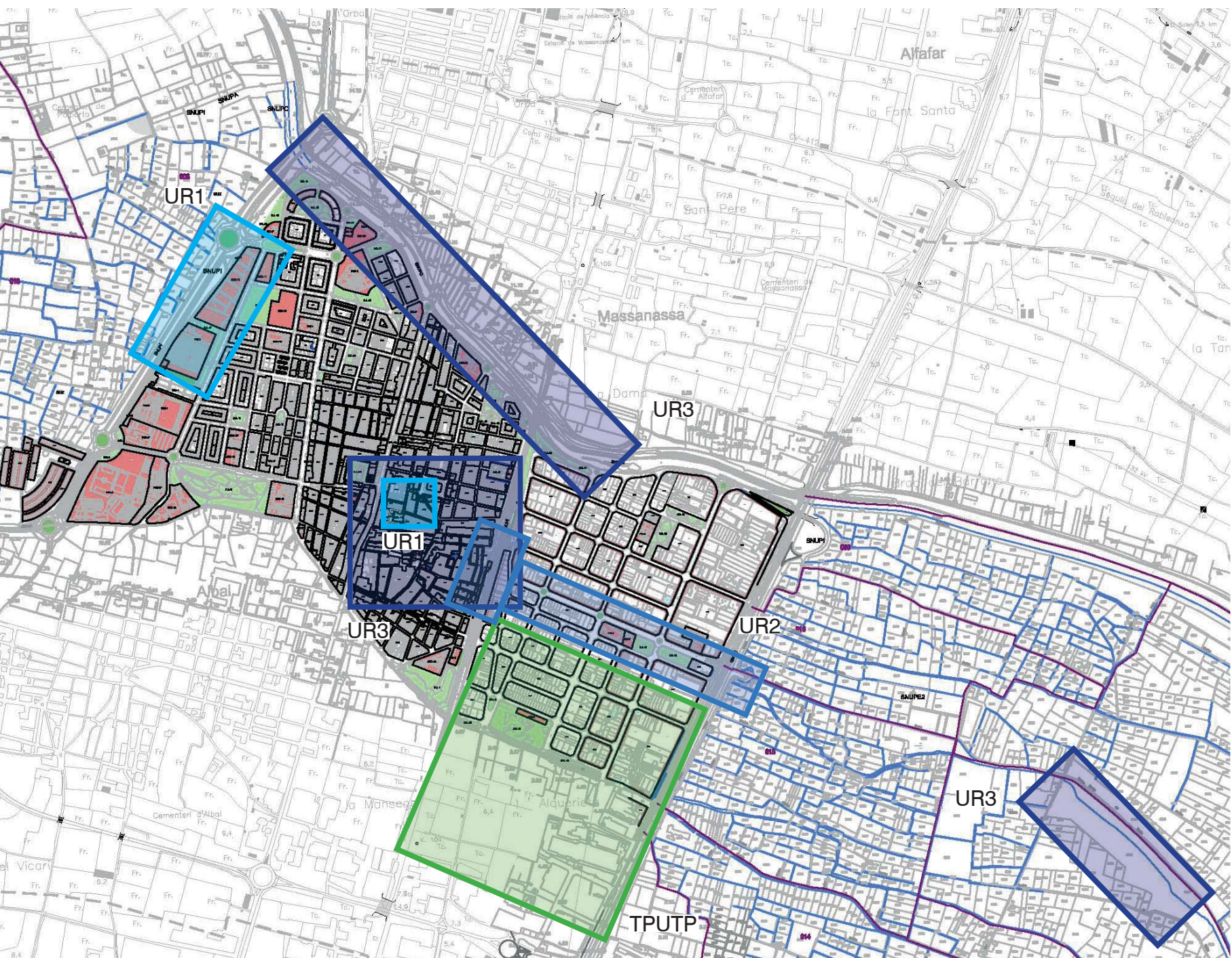
ISBN: 978-84-9048-552-1
Ref. editorial: 6691_01_01_01

Si el lector detecta algún error en el libro o bien quiere contactar con los autores, pueden enviar un correo a edicion@editorial.upv.es



Urbanismo y paisaje: Catarroja

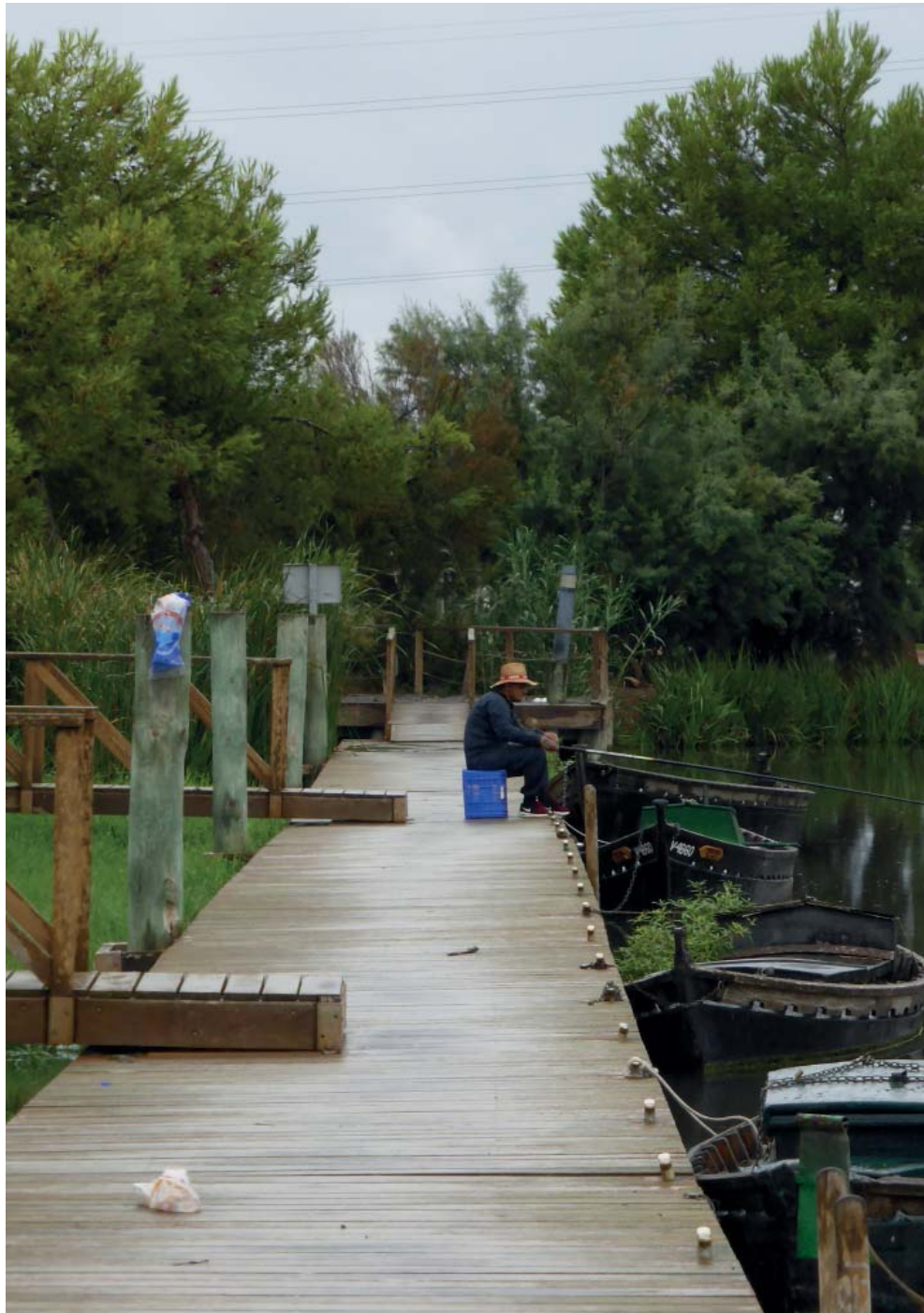
Se permite la reutilización y redistribución de los contenidos siempre que se reconozca la autoría y se cite con la información bibliográfica completa. No se permite el uso ni la generación de obras derivadas.



UR1: Urbanística 1. Troncal. Segundo curso / UR2: Urbanística 2. Troncal. Tercer curso
 UR3: Urbanística 3. Troncal. Cuarto curso / TPUTP: Taller de Paisaje y Urbanismo. Optativa. Quinto curso

ÍNDICE

PRÓLOGO	11
CAPÍTULOS	19
CATARROJA. UNA APROXIMACIÓN A SU EVOLUCIÓN URBANA Ana Gascón Hernández / Carlos Esteve Aguado / Francisco Juan Martínez Pérez / Carmen Blasco Sánchez	21
LOS ESPACIOS DE LAS VIVENCIAS URBANAS Francisco Juan Martínez Pérez / Carmen Blasco Sánchez / Ana Gascón Hernández	43
ESTRATEGIAS SOBRE UN FRAGMENTO URBANO Lola Aguilar Alonso / Matilde Alonso Salvador	65
VISIONES SOBRE TEMÁTICAS URBANAS Carmen Blasco Sánchez / Francisco J. Martínez Pérez	83
CATARROJA, EVOLUCIÓN EN L'HORTA Y RELACIÓN CON EL ENTORNO Adolfo Vigil de Insausti / Alfred Esteller Agustí / Isamar Anicia Herrera Piñuelas	99
ESTUDI I DESENVOLUPAMENT D'ACTUACIONS ESTRATÈGIQUES DE REGENERACIÓ URBANA PER A CIUTATS DE MIDA MITJANA, APLICAT AL CAS DE CATARROJA Lluís Candel i Galàn	117
TEJIDOS URBANOS DENSOS Y COMPACTOS: ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA AMBIEN- TAL DEL CENTRO URBANO DE CATARROJA Juan Colomer Alcácer	137
PANELES DE LOS ALUMNOS	153



Martí Raga Vázquez

Regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Catarroja

UNA NOVA POLÍTICA PER A UN NOU URBANISME

La crisi econòmica i el col·lapse del sistema financer no han estat suficients per posar fi al model d'urbanisme depredador i insostenible que hem patit durant més de 20 anys al País Valencià i a gran part de la Mediterrània. Per deixar enrere aquella etapa nefasta per a l'urbanisme i el paisatge ha estat necessari, també, el canvi polític en la majoria d'institucions valencianes.

La consciència crítica col·lectiva postcrisi sumada a una nova classe política dirigent han propiciat que l'urbanisme pose la mirada en la reforma urbana interior, en la sostenibilitat, en l'aprofitament públic i plural dels espais urbans o en la recuperació del patrimoni.

La nostra València n'és un exemple: l'urbanisme ja no pretén construir una ciutat inabastable o infinita, sinó recuperar-la per a tots. S'ha posat en valor l'horta com a ecosistema productiu, s'ha dissenyat una política de mobilitat més plural i més ecològica (més europea!), s'ha apostat pel patrimoni arquitectònic urbà i no per construir bulevards de huit carrils que no por

ten enlloc i la política d'habitatge (inseparable de l'urbanisme) s'adreça a la rehabilitació i recuperació de vivendes ja existents i no a la construcció de barris fantasmes.

Catarroja no era aliena a esta tendència destructiva basada en l'especulació. El PGOU de 2011 podria ser el paradigma d'este destrellat: fet a mida del PAI Nou Mil·lenni, pretenia duplicar la població de Catarroja urbanitzant un milió de metres quadrats d'horta.

Des de 2015, com tants altres municipis i el mateix País, aquells que hem tingut la possibilitat d'assumir responsabilitats polítiques en esta matèria, hem decidit capgirar la tendència i fer front a l'urbanisme des d'una nova perspectiva: la sostenibilitat i la participació.

En la mateixa línia que el nou Ajuntament de Catarroja, els treballs que arreplega este volum del taller d'Urbanisme i Paisatge de l'Escola d'Arquitectura de la UPV no han projectat noves urbanitzacions, sinó que s'han centrat a corregir les deficiències que els anteriors gestors públics havien permés (i en alguns casos propiciat deliberadament) i a buscar les solucions per a la protecció i l'ordenació de paisatges i paratges naturals com el barranc de Xiva o el Port de Catarroja a l'Albufera.

Amb esta col·laboració conjunta (entre organismes públics!) estem fent els primers passos d'un camí que ens ha de portar necessàriament cap a una redefinició del model urbà i de territori de Catarroja i que enllaça amb altres iniciatives de les regidories d'Urbanisme o Medi Ambient, com el programa de reforma interior Carrer a Carrer, el projecte de Corredor Verd que connectarà el centre urbà amb la mateixa Albufera o la nova avinguda Diputació, recorvertida en passeig i que suposarà la culminació d'un nou eix per a la mobilitat alternativa urbana.

La importància dels treballs que en este volum es presenten resulta capital per a l'Ajuntament de Catarroja: el futur més immediat de l'urbanisme municipal passa per l'elaboració d'un nou PGOU que recupere els barris històrics de la degradació provocada per dècades d'abandonament conscient, que aposte per la reforma interior i l'aprofitament sostenible urbà, que actualitze els catàlegs de patrimoni local i que incloga plans especials per a l'horta, el Port i la marjal.

En eixe sentit, seria molt recomanable que cap dels regidors d'Urbanisme de Catarroja dels pròxims 20 anys perda de vista este volum i les propostes que conté.



Pilar de Insausti Machinandiarena

Coordinadora del Taller

TALLER UP

URBANISMO Y PAISAJE

Cultura urbanística e historia urbana

El espacio urbano constituye un campo de estudio y experimentación vasto y complejo, con una larga tradición que siempre ha tenido que atender a factores de distinta índole (sociales, culturales, económicos, entre otros), con el fin de garantizar condiciones de desarrollo coherentes en nuestras ciudades. El conocimiento del origen y transformación de estos fenómenos es imprescindible para extrapolar los conocimientos asimilables a nuevos procesos evolutivos. Nuestro bagaje cultural avala la capacidad del arquitecto para cambiar la realidad mediante sus propios recursos, no sólo a través del esfuerzo por entender, describir e interpretar las problemáticas urbanas en tiempos distintos, sino también al proponer e intervenir sobre su materialidad actual. Las intenciones, las ideas y los compromisos para mejorar la ciudad no se pueden quedar sólo en las conciencias; también pueden ser destinatarios de una forma urbana que será la expresión particular de nuestra capacidad para hacerlos realidad. El proyecto urbano articulado con la historia de la ciudad y la cultura urbanística se convierte en referencia e instrumento ineludible.

Regulación de los procesos de intervención

La ciudad actual no será un punto de partida inamovible pero sí un referente indiscutible a la hora de abordar cualquier interpretación o forma de intervenir sobre ella. Las aglomeraciones urbanas asumen hoy nuevos papeles y compiten entre ellas por mantener una dinámica en expansión que se puede resumir en una continua extensión sobre los territorios inmediatos y en un aumento de su dominio por la acumulación de población.

Situación que no siempre se aborda desde las premisas que sustentan la práctica del Urbanismo, desde la organización de estrategias territoriales, de la planificación del suelo, la ordenación de los tejidos urbanos, la incorporación de las infraestructuras, servicios y equipamientos básicos, el tratamiento del espacio público y la necesidad de armonizar todas aquellas relaciones funcionales y formales que inciden sobre la calidad medioambiental y paisajística de nuestro medio, incluida la protección de ciertos ámbitos territoriales. Se trata de no renunciar a controlar los procesos de cambio y mejora del espacio que nos es propio, a racionalizarlos y a priorizar las intervenciones en función de unos valores y anhelos colectivos.

Las competencias fundamentales del arquitecto van más allá del mero objeto arquitectónico y de caer en el eufemismo del proyecto de edificación como creación de cuerpos autosuficientes y autónomos. Su función social va asociada a la regulación de los procesos que inciden sobre el desarrollo del espacio urbanizado, sea cual sea su escala –urbana o territorial– y nivel de complejidad; y a la racionalización del conjunto de influencias e implicaciones entre diferentes espacios que permiten percibir una realidad coherente y un conjunto espacial ordenado.

Modelos de actuación: recomposición urbana y medio ambiente

Al debate actual sobre ciudad compacta o ciudad dispersa se suma el de actuar sobre el greenfield o sobre el *brownfield*, sobre terrenos no transformados por la urbanización o sobre suelo urbano sin uso, infrautilizado y soporte de actividades ya obsoletas.

Son dos cuestiones que inciden sobre una misma dualidad: apostar cara al futuro por el desarrollo de la ciudad actual favoreciendo su compactidad sobre unos límites estables o apostar por la extensión territorial. El modelo

de crecimiento compacto supone: en negativo, crecer hacia arriba o hacia abajo si aumentan sus necesidades (Manhattan); y, en positivo, priorizar la recomposición de sus tejidos mejorando su estado actual. La extensión territorial implica: en negativo, transformar el paisaje natural e incidir en costes añadidos de transporte, servicios y condiciones medioambientales; y, en positivo, permitir la descongestión de las ciudades tradicionales y la reubicación de funciones de difícil integración; en este caso, a través de intervenciones nucleares, reguladas y estructuradas dentro del territorio y no como extensiones aleatorias del espacio urbanizado, puntuales y dispersas. Es muy difícil no apostar por lo positivo de ambas, por la simultaneidad de los dos modelos ya que ambos pueden ofrecer conjuntamente un desarrollo coherente y regulado de la vida urbana.

Eso no significa que las prioridades no estén del lado de utilizar el brownfield antes que el greenfield, en igualdad de condiciones, y de asumir un mayor grado de implicación y compromiso con nuestro patrimonio urbano construido. Debe prevalecer su renovación y recomposición antes de abandonarlo a su suerte y optar por nuevas periferias o extensiones territoriales gratuitas. Las nuevas formas de desarrollo de las ciudades ponen de manifiesto la necesidad de establecer líneas docentes mixtas vinculadas a los modos de expansión de la ciudad y a la recomposición de tejidos pre-existentes utilizando y reinterpretando los modelos de la disciplina urbanística. En este sentido, el aprendizaje del Urbanismo estará mucho más vinculado con las prácticas profesionales de los futuros arquitectos.

Espacio público

La configuración del espacio público tiene una larga genealogía que se expresa en distintos periodos a través de la propia práctica urbanística y de manuales especializados. Una visión rápida nos haría empezar por reconocer algunos valores asumidos cuando se inician procesos de codificación formal, de especialización funcional de los espacios libres y de complementariedad entre espacio público y privado, que culminan en el siglo XVIII. Desde entonces, no se puede entender el espacio público y privado por separado. El interés último de ambos dependerá de sus propias implicaciones. El espacio abierto da forma y calidad al edificado y se sirve de él para definir la escena urbana junto a otros ingredientes. El edificado se moldea en función de la necesaria claridad y el destino del público,

beneficiándose de la actividad, visibilidad y accesibilidad estratégica que le aporta. Esa superposición hace que cada uno refuerce las características del otro y que compartan, en el tránsito entre lo público y lo privado, infinidad de espacios intermedios que enriquecen la vida colectiva. En el siglo XX la modernidad propondrá una revisión definitiva del papel de los espacios públicos. La ciudad verde será el veredicto definitivo que sentencie las estrategias de futuro.

Ciudad y espacio público son dos conceptos trabados. No podemos transformar suelo sin pensar que el espacio público puede ganar o perder aquellas cualidades conferidas por nuestra cultura a lo urbano. Estamos inmersos en una dimensión territorial de la urbanización en la que muchos asentamientos no llegan a alcanzar la condición de urbanos, y es así por la forma de edificar, pero sobre todo por la carencia de espacios públicos o por la insustancialidad de los mismos. También sufrimos algunos procesos de reforma o reurbanización en nuestros centros en los que no siempre se aprovechan las condiciones del espacio inherentes a un proceso histórico cargado de significado.

El espacio público es la componente más sensible de nuestro medio y el que arrastra a la ciudad a un determinado destino. Para ser consecuentes con sus valores urbanísticos y sus logros sociales se han de priorizar una serie de cometidos, empezando por su vitalidad que dependerá de las formas e intensidades de uso a que se destine y de su capacidad de respuesta frente al impulso de las demandas colectivas. Y, también, por sus atributos físicos y la estructura de relaciones espaciales que define en la ciudad. Aspectos que ordenan su identidad y la calidad última del escenario que percibe y comparte generación tras generación.

Paisaje y urbanismo

La conservación del paisaje es una cuestión que ya no puede aplicarse exclusivamente a determinados enclaves específicos, reconocidos por sus valores estéticos excepcionales, ni tampoco a aquellos otros dedicados tradicionalmente al disfrute contemplativo o al contacto con una naturaleza felizmente reencontrada. Hoy afecta de hecho a todos los paisajes, incluyendo aquellos calificados con anterioridad como banales, que conforman de hecho el marco cotidiano de vida en cualquier población. Hoy el paisaje

ha dejado de ser un mero contexto: el simple trasfondo decorativo del escenario urbano o bien el limitado escenario del edificio o del monumento. Pero tampoco puede entenderse simplemente como una parte más del sistema territorial, sino que debe constituirse en instrumento privilegiado que permita aprehender, comprender y administrar el medio físico en toda su integridad.

Las nuevas demandas sociales colocan hoy al paisaje en calidad de grandioso testigo, en soporte idóneo capaz de reflejar, a través de su apariencia, el valor real de las decisiones políticas adoptadas. Capaz de manifestar en sí mismo el impacto imprevisto de determinadas acciones, tanto públicas como privadas, el paisaje refleja fenómenos y actitudes que ya no resultan indiferentes para nadie. Las políticas públicas sobre el paisaje formuladas en los últimos años, señalan claramente las demandas sociales acerca del mismo, y proponen como respuesta medios de intervención que permitan, o impongan, su correcta gestión en el conjunto de estudios territoriales. La preocupación por el paisaje está simultánea y progresivamente integrada, de modo cada vez más intenso, en todos aquellos dominios de la intervención pública susceptibles de asumir un impacto en el marco de la vida cotidiana o en el entorno.

Hasta hace poco sólo soportado, hoy el paisaje de las sociedades occidentales es un patrimonio deseado. Sin embargo, a este voluntarismo paisajista corresponden a menudo actitudes contradictorias, que implican un deseo más o menos consciente de manipular la apariencia del territorio, alejando el efecto paisajista de sus causas para asegurar la pervivencia y el valor de planteamientos teóricos. Pero a su vez, dichas actitudes también sirven para expresar claramente el deseo de la actual sociedad, que quiere reconocerse a sí misma en su entorno, retomando el control sobre el mismo para reinscribir la especificidad de aquello que se es y el lugar donde se vive.

Hoy la problemática del paisaje ya no se reduce, tal como expresan las sociedades post-industriales, a la valoración de un ámbito concreto, es decir, a la importancia de un lugar elegido. Cuando actualmente un colectivo se interroga sobre el futuro de los paisajes que le afectan, ya sea a escala urbana, metropolitana o comarcal, los valores que más le interesan y el grado de calidad que defiende se refiere a un *continuum* territorial.

Esto supone un verdadero reto para el arquitecto que trabaja en la temática del paisaje, ya que necesita ampliar su esfera de acción habitual y cambiar de escala: pasar del lugar al territorio, es decir, renunciar a un sitio limitado y mensurable, considerado como un espacio idóneo para la creación artística, y abordar un todo muy complejo recalificado como paisaje. Por lo tanto, dicho arquitecto debe afrontar esta complejidad sin generar cortocircuitos, es decir, produciendo respuestas formales inmediatas. Hay que insistir en que esta complejidad se inscribe en el corazón del paisaje moderno, que debe comprenderse y mostrarse como el reflejo del funcionamiento de un territorio que implica múltiples vectores. A raíz de ello, implicar al arquitecto en el ámbito del paisaje se ha convertido en una consideración indispensable en toda política del territorio que tenga en cuenta las interdependencias y las interacciones. En este nuevo contexto, como ya se ha indicado, su papel e intervención se estructura en torno tanto a la complejidad como a la diversificación.

En este renovado contexto, la figura del arquitecto se aproxima de hecho a la de un mediador, alguien capaz de reunir los elementos que permiten el conocimiento de los paisajes haciendo entender formas y dinámicas, concibiendo representaciones y formulando proposiciones proyectuales en las que basar adecuadamente, tanto una valoración calculada de dichos paisajes, como el porvenir del territorio. Por otra parte, su misión también se acerca a la del buscador, ya que mediante su proyecto debe proponerse sacar a la luz los procesos naturales y sociales que determinan las formas del paisaje y su evolución, aprehendiendo, a través del análisis de los agentes sociales, la naturaleza de los lazos simbólicos que unen el hombre a su espacio. En último extremo, el arquitecto debe ser sobre todo un proyectista capaz de imaginar nuevas posibilidades espaciales, partiendo del conocimiento concreto de los elementos que integran el paisaje, para llegar finalmente a una expresión creativa idónea.

Metodología

La aproximación al análisis de las cuestiones urbanas y territoriales y al conocimiento teórico de la ciudad y el paisaje, se abordará desde la

práctica con una necesaria puesta al día de los problemas específicos del contexto socio-cultural y medioambiental en el que nos movemos. Serán los retos y objetivos establecidos en las prácticas los encargados de palear las reflexiones teóricas que se vayan suscitando. Estas serán las bases de nuestra metodología de trabajo. Al proponer ejercicios prácticos que ofrezcan la posibilidad de realizar reflexiones teóricas, se aprovecharán las sinergias de la combinación ordenada de la teoría y la práctica para motivar y mantener el pulso en las aulas incitando a la curiosidad y al estudio fuera de ellas.

Las escalas de trabajo serán las encargadas de ordenar los tres marcos fundamentales, tanto del análisis, como de las intervenciones: territorial, urbano, y local. La visión secuencial y los equilibrios compositivos estarán presentes en cada una de los ejercicios que se realicen en el taller UP. Tanto para la materialización del espacio público más inmediato, como para la ordenación de los volúmenes edificados y la armonización del paisaje.

Los escenarios físicos de desarrollo de los trabajos de las asignaturas en los distintos niveles que fija el plan de estudios se establecerán de modo preferible sobre espacios reales de nuestro contexto metropolitano que se inscriban en zonas de reconocimiento accesible con transporte público; pero podrán inscribirse en otros contextos reales pautados por acontecimientos de actualidad que puedan despertar el interés en los estudiantes: bien por una curiosidad sociológica, o bien por una necesidad de aprendizaje aplicable a las asignaturas de carácter proyectual. En este sentido, tendrán cabida, desde los trabajos de recomposición urbana más reales y cercanos, lo que se augura será la práctica profesional de las nuevas generaciones de arquitectos, hasta los escenarios más críticos, de contraproyecto, en donde la aplicación de la teoría nos alumbre sobre las oportunidades perdidas y las repercusiones negativas que puede ocasionar una mala práctica, para formar al estudiante dentro de los valores éticos que precisará mantener a lo largo de toda su vida profesional.

CAPÍTULOS

- **CATARROJA. UNA APROXIMACIÓN A SU EVOLUCIÓN URBANA**
- **LOS ESPACIOS DE LAS VIVENCIAS URBANAS**
- **ESTRATEGIAS SOBRE UN FRAGMENTO URBANO**
- **VISIONES SOBRE TEMÁTICAS URBANAS**
- **CATARROJA, EVOLUCIÓN EN L'HORTA Y RELACIÓN CON EL ENTORNO**
- **ESTUDI I DESENVOLUPAMENT D'ACTUACIONS ESTRATÈGIQUES DE REGENERACIÓ URBANA PER A CIUTATS DE MIDA MITJANA, APLICAT AL CAS DE CATARROJA**
- **TEJIDOS URBANOS DENSOS Y COMPACTOS: ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA AMBIENTAL DEL CENTRO URBANO DE CATARROJA**



Ana Gascón Hernández / Carlos Esteve Aguado / Francisco Juan Martínez
Pérez / Carmen Blasco Sánchez

CATARROJA. UNA APROXIMACIÓN A SU EVOLUCIÓN URBANA

1. Evolución de los fotogramas aéreos de Catarroja

Aunque en su origen el asentamiento urbano de Catarroja se desarrolló en torno al núcleo de la iglesia, los planos históricos de la ciudad ya revelan la importancia de dos grandes ejes territoriales entre los que se seguirá desarrollando la urbanización: el Camí Real de Madrid, detallada su construcción en la cartografía del siglo XVIII, y la vía férrea a partir del siglo XIX. Mientras este segundo actuaba como límite urbano, sólo aparecen unas pequeñas instalaciones aisladas donde años después crecerá el polígono industrial, el primero iba atrayendo la urbanización y fue descentralizando el crecimiento urbano. Esto hará que el núcleo se vaya expandiendo a norte y sur y a ambos lados del Camí Real y vaya ganando terreno a los campos y huertas, e incorporando en su trama acequias y caminos locales transversales cuyo destino último era, en la mayoría de los casos, la Albufera.

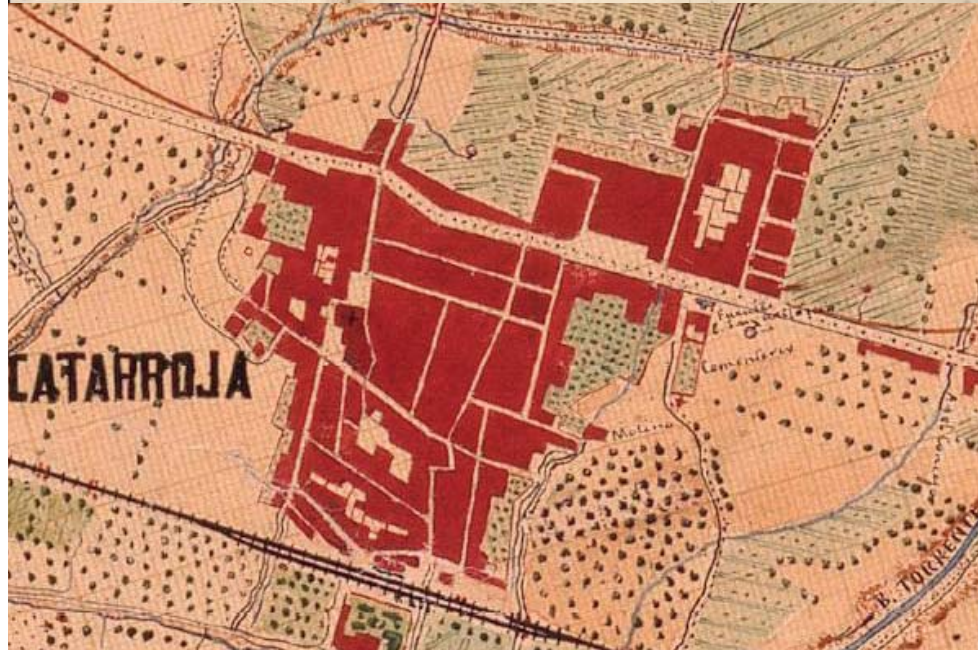
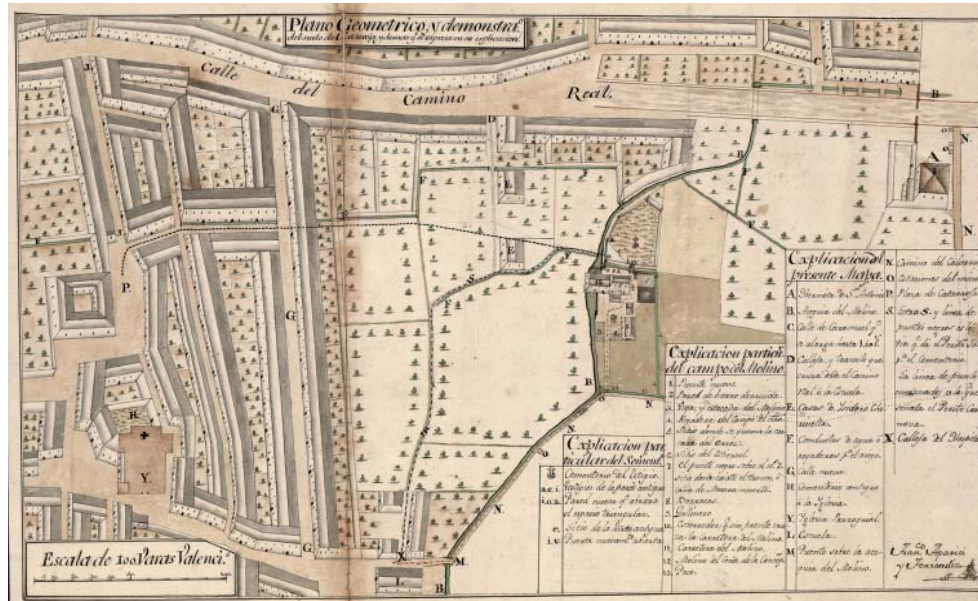


Fig. 1. Plano de Valencia de 1882 (Cartografía Histórica de Valencia)

Fig. 2. Plano de la villa de Catarroja de 1793 recogidos en la publicación "Catarroja, Historia, Geografía y Arte" de AA.VV. 2015

https://issuu.com/ayuntamientocatarroja/docs/catarroja_volumen1



Fig. 3. Fotograma aéreo de 1946 con la estructura de comunicaciones principal superpuesta. Fuente: Elaboración propia a partir de imagen del IGN

El salto en el tiempo hasta el vuelo aéreo americano de 1946 (Fig. 3) ya muestra el grado de consolidación del núcleo urbano. Se desarrolla en torno a varios ejes de comunicación y líneas territoriales: por un lado, el Camí Real de Madrid, ya comentado, que une Valencia con Madrid y sobre el que se desarrollan diversas poblaciones, entre ellas Catarroja; y por otro lado las huellas de la actividad rural y de los accidentes geográficos, caminos y barrancos, cuya dirección hacia la Albufera dan cuenta de la relación directa de la población con la huerta y los cultivos vinculados a ella. De hecho, el crecimiento demográfico de la población irá ligado al aterramiento progresivo de la Albufera para dar paso a cultivos de arroz. Estos ejes de desarrollo dan lugar a una estructura urbana bastante ordenada, con ejes perpendiculares y nuevos polos de atracción (plaza mayor, mercado, juzgados, etc.)

En 1946 ya existía la línea ferroviaria que unía Alicante y Valencia, un eje que empezó a configurar el límite de crecimiento de la población en su vertiente este. Al suroeste, en cambio, la rambla y caminos asociados (coincidentes en una parte de su trazado con la línea de término) serán las trazas que configuren el borde último urbano, mientras que el resto de orientaciones la ciudad se encuentra en pleno proceso de expansión.

En esta época, la continuidad edificatoria entre diferentes poblaciones a lo largo del Camí Real (línea blanca) y la Vía Augusta (línea amarilla) empieza a ser evidente y a marcar una tendencia de crecimiento urbano, aunque elementos naturales como el barranco de Xiva o la Rambleta (norte y sur respectivamente, líneas en color verde) todavía marcan el paso de una población a otra.



Fig. 4. Fotograma aéreo de 1956 con la estructura de comunicaciones principal superpuesta. Fuente: Elaboración propia a partir de imagen del IGN



Fig. 5. Fotograma aéreo de 1973 con la estructura de comunicaciones principal superpuesta. Fuente: Elaboración propia a partir de imagen del IGN

Esta evolución urbana no experimenta grandes cambios en los siguientes años, tal y como se aprecia en el vuelo americano de 1956 (Fig. 4), en el cual los límites naturales siguen conformando el borde urbano. En cambio, años después, como se observa en el 1973 (Fig. 5), ya se produce el salto o superación de estos límites a norte y oeste, con tipologías edificatorias más actuales y bloques de viviendas. También empieza a ser evidente la conurbación entre Catarroja y Albal a partir del Camí Real y la actual Avenida de les Corts Valencianes de Albal. Sin embargo, el hecho de mayor trascendencia va a ser la creación de una nueva línea territorial de primer orden, la pista de Silla (representada con doble línea). Su trazado conformará un nuevo límite de crecimiento, coincidiendo con el límite del parque natural de la Albufera, cuya relevancia y momento histórico propiciará el desarrollo del tejido industrial de la población. Hasta el momento, la industria incipiente se había desarrollado de forma anexa a la población, a lo largo de la Vía Augusta o Camí Vell de Russafa, con alguna ramificación por los actuales Camí del Bony y el Camí del Port. Con la aparición de la V31 una serie de edificaciones y naves de mayor envergadura empiezan a buscar la proximidad de la nueva vía.



Fig. 6. Fotograma aéreo de 1986 con la estructura de comunicaciones principal superpuesta. Fuente: Elaboración propia a partir de imagen del IGN

Con el paso de los años, como vemos en el vuelo de 1986 (Fig. 6), el crecimiento del núcleo residencial e industrial no experimenta importantes crecimientos, destacando únicamente la aparición de edificaciones puntuales que no marcan todavía una tendencia de crecimiento.

El salto cronológico hasta el vuelo del año 2000 (Fig. 7) pone de manifiesto el importante desarrollo industrial de la población, se colmata la urbanización en el espacio entre ejes (barranco de Xiva, vías de ferrocarril, Rambleta y V31) con una ocupación muy superior al periodo anterior. Esta colmatación también es visible en el tejido residencial, aparecen nuevos espacios que completan el núcleo, como el parque al sur de la población, el crecimiento hasta el barranco, que hasta ahora había permanecido libre de edificación, y la nueva urbanización hacia el oeste, que en ese momento supone el único frente urbano del término municipal que puede seguir expandiéndose. Este nuevo paso en la evolución urbana de Catarroja pone de manifiesto, por un lado, el fuerte carácter industrial que la población empieza a tener, y por otro, los nuevos bordes urbanos que forman los límites de crecimiento: la V31 y la CV-400, a este y oeste respectivamente. En



Fig. 7. Fotograma aéreo de 2000 con la estructura de comunicaciones principal superpuesta. Fuente: Elaboración propia a partir de imagen del IGN

este momento, los ejes que tuvieron relevancia en años anteriores pasan a estar embebidos en la trama urbana teniendo, eso sí, una importante presencia. Los límites norte y sur, los límites del término municipal, pasan a ser los límites definitivos de crecimiento de la población.

Como se observa en el vuelo más actual (2015) (Fig. 8), la población tiende a completar y edificar los espacios que quedan entre las infraestructuras de comunicación y los límites de término, dando lugar a una industria con una ocupación prácticamente total y a un área residencial con pocos vacíos disponibles para nuevos desarrollos. Además, se consolida una conurbación evidente con los municipios colindantes, tanto del tejido industrial como del residencial, diferenciados sólo por los ejes territoriales que han venido marcando las pautas de crecimiento a lo largo de estos últimos años.



Fig. 8. Fotograma aéreo de 2015 con la estructura de comunicaciones principal superpuesta. Fuente: Elaboración propia a partir de imagen del IGN

2. Evolución de los documentos de planeamiento de Catarroja

Como ya se ha comentado, hasta mediados del siglo XX, Catarroja no experimenta un desarrollo significativo en suelo residencial. Nos encontramos en esos momentos con una Catarroja donde existen tres sectores diferenciados, ligados al Camí Real, que conecta el municipio con la ciudad de Valencia. La zona Centro, en torno a la Plaza del Mercado; el Raval, al oeste del Camí Real; y Barraques, al este del Camí Real y vinculada a la Albufera.

Sin un planeamiento urbanístico aprobado, el suelo residencial de Catarroja fue creciendo en dirección este (Ferrocarril) y norte (barranco del Poyo o Chiva), y también su suelo industrial, al otro lado del ferrocarril, tuvo un crecimiento remarcable, debido a su cercanía con la ciudad de Valencia.

La ciudad de Valencia estuvo, desde mediados de siglo XX hasta los años ochenta del mismo siglo, tratando de aprobar un documento de planeamiento que abarcara su área metropolitana. Se creó un ente para tal fin (Gran Valencia) y se redactaron diferentes documentos (el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Cintura, aprobado el 27 de julio de 1946 y el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca aprobado el 30 de junio de 1966). Todos ellos tenían incidencia en el término municipal de Catarroja, enclavado dentro del área metropolitana de Valencia.

“Cada urbe constituye una entidad colectiva, con existencia suya propia, independiente y autonómica, unida solo a la gran vida de la humanidad, por medio de las vial trascendentales que recogen y transmiten la vialidad urbana al sistema viario universal, ó bien recogiendo y transmitiendo desde esta a la urbe el movimiento que -le viene de los demás puntos de la actividad social del universo”. Ildefonso Cerdá¹

2.1. El desarrollo a partir del primer documento de planeamiento general

En la década de los 80 del siglo XX, Catarroja inicia la redacción de un planeamiento urbanístico propio, que se sustancia definitivamente en la aprobación del Plan General de 1988. Este plan suponía un gran avance que permitía por primera vez tener una visión de conjunto de su término municipal. Este plan se llevó a cabo recogiendo las determinaciones de la Ley del Suelo de 1975 de ámbito estatal.²

El Plan del 1988 clasifica el suelo en urbano, urbanizable programado y no programado y no urbanizable, siguiendo los criterios generales de la ley de 1975 en lo que respecta a las condiciones a cumplir. En concreto en el Suelo Urbano encontramos las áreas consolidadas alrededor del centro que ya existían en la fecha, además de las partes ya edificadas del polígono industrial. Como suelo urbano separado del continuo urbanizado se incorpora la zona ocupada por el cementerio y la zona donde se ubican las instalaciones deportivas municipales. Al oeste y pegado a la CV-33 nos encontramos otro sector de suelo urbano industrial.

Dentro del suelo urbanizable nos encontramos como urbanizable programado el sector noroeste del casco urbano (sector Chimenea) y el sector al

suroeste del casco urbano sector Villa Carmen), y como suelo urbanizable general toda la parte comprendida entre los sectores de suelo descritos anteriormente y la nueva infraestructura viaria que prevé el Plan al oeste (CV-400).

El suelo no urbanizable lo conforma el resto de suelo del término municipal (alrededor de tres cuartas partes). Así pues, nos encontramos con dos grandes áreas de suelo no urbanizable y una tercera de menor dimensión. La primera comprende el sector de suelo agrícola situado al oeste del término municipal, abarcando todo el término hacia el oeste desde la infraestructura viaria proyectada (CV-400). Este sector se clasifica como suelo no urbanizable de protección agrícola. El segundo sector ocupa toda la extensión de suelo hacia el este del término municipal desde la Pista de Silla³ (V-31). Este sector está inmerso en el ámbito del Parque Natural de la Albufera de Valencia (aunque en el año de aprobación del Plan todavía no se había calificado a la Albufera como Parque Natural) y se clasifica por el Plan como suelo no urbanizable de protección ecológica. El tercer y último sector de suelo no urbanizable, de dimensiones mucho menores a los anteriores, lo encontramos en el área sur del polígono industrial.

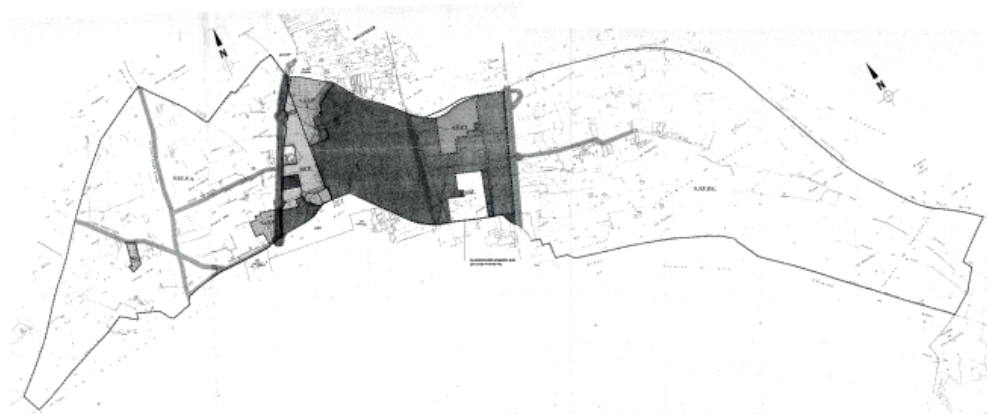


Fig. 10. Plan General de Catarroja aprobado en el año 1988. Fuente: Terrasit. Generalitat Valenciana. <http://terrasit.gva.es/es/content/planeamiento>

El Plan de 1988 y sus consiguientes modificaciones han sido los instrumentos que han marcado el crecimiento de Catarroja hasta prácticamente la actualidad. Veamos pues cual ha sido el grado de desarrollo de este Plan.

Suelo urbano

En suelo urbano se han ido adaptando algunas manzanas completas tanto del suelo residencial como del industrial a través de estudios de detalle. De esta manera se ha llegado a un nivel de consolidación del suelo urbano cercano al cien por cien. Dentro del suelo urbano nos encontramos también con figuras de planeamiento encaminadas a la reforma del suelo pre-existente. Cabe destacar:

- El Plan Especial de Reforma Interior del Entorno de la Iglesia de San Miguel, del año 1995.
- La modificación del Plan General para reordenar la zona de la Estación de Renfe, del año 2000.
- El Plan de Reforma Interior de la Plaça del Hort, del año 2008.

Suelo urbanizable

Los sectores clasificados como urbanizable, tanto programado como no programado, se gestionaron rápidamente en los años posteriores a la aprobación del Plan General. Cronológicamente, se fueron aprobando los siguientes planes parciales:

- Plan Parcial Villa Carmen (no programado), al suroeste del municipio, que desarrolló suelo residencial de baja densidad, aprobado en 1988.
- Plan Parcial Sector 1 – Bony (programado), al norte del polígono industrial, que desarrolló y consolidó todo el tejido industrial al norte del polígono, aprobado en 1993.
- Plan Parcial Chimenea (no programado), al noroeste del municipio, que desarrolló suelo residencial de media densidad, aprobado en 1995.
- Plan Parcial Horteta (no programado), al oeste del municipio, que desarrolló toda el área de suelo restante al oeste del municipio hasta la CV-400.

Suelo no urbanizable

En suelo no urbanizable también se sucedieron diversos cambios a través de modificaciones del Plan General que reclasificaron suelo como urbanizable. Nos encontramos en concreto con dos áreas de suelo que reclasificadas han madurado de una manera dispar. En primer lugar, se reclasificó el sector de suelo no urbanizable ubicado al sur del polígono industrial y encerrado entre éste y el término municipal de Albal. Se desarrolló mediante el Plan Parcial Perereta, aprobado en el año 1996, y tuvo una ejecución relativamente rápida. Este sector ha supuesto la consolidación al este del polígono industrial.

En 2008 se aprobó la Homologación del Plan Parcial Nou Mil·leni, sector que supone una gran extensión de suelo residencial al oeste de la CV-400. Este sector sin embargo todavía no se ha ejecutado.

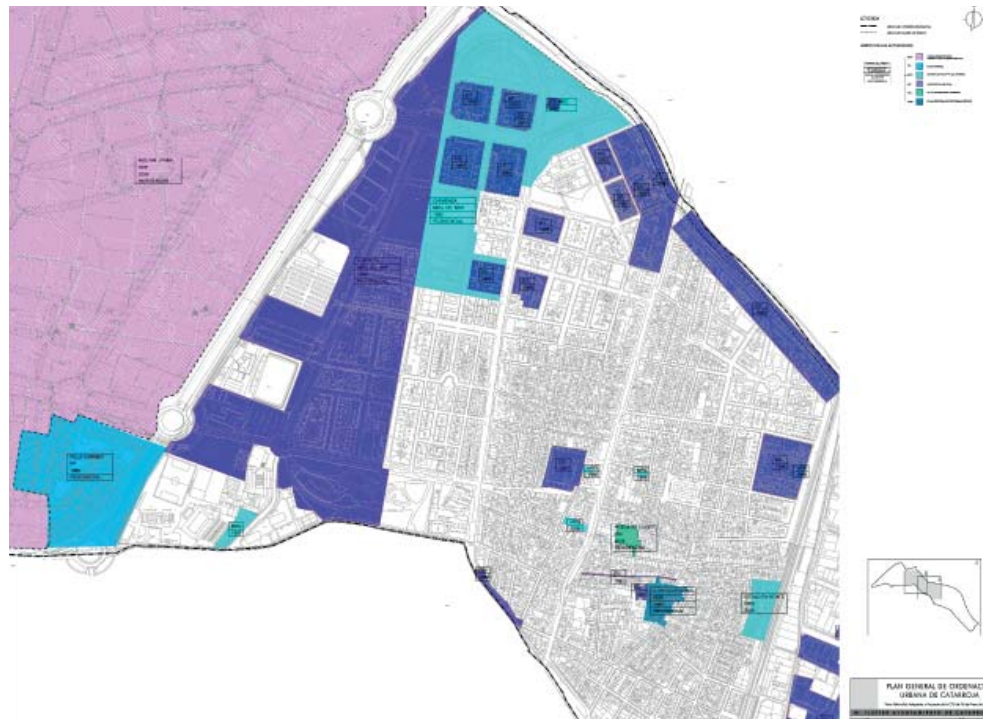


Fig. 11. Grado de desarrollo del Plan General de 1988. Fuente: Plan general de Catarroja de 2011. <http://terrasit.gva.es/es/content/planeamiento>

2.2. La aprobación del nuevo documento de planeamiento general

Tras algunos años de redacción, en 2011 se aprobó por la Comisión Territorial de Urbanismo el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Catarroja. Este nuevo documento, recoge algunas de las tendencias observadas en la mayoría de los municipios del área metropolitana de Valencia durante los primeros años del siglo XXI, que se centran en la provisión de grandes áreas de suelo urbanizable en previsión de un crecimiento exponencial de la población. La crisis global en la que se sumió España en 2008 afectó enormemente al sector inmobiliario, paralizándolo casi por completo, y dejando obsoletas algunas de las reclasificaciones de suelo urbanizable que se aprobaron con anterioridad.

Observemos pues cómo se clasifica el suelo en el nuevo Plan General (vigente en la actualidad).

Suelo urbano

El Plan clasifica como suelo urbano consolidado todo el suelo comprendido entre la carretera CV-400 al oeste y la Pista de Silla al este, además del sector residencial de Villa Carmen, al oeste de la carretera CV-400. El Plan únicamente clasifica como suelo urbano no consolidado el sector de la Plaça del Hort donde sigue vigente el Plan de Reforma Interior a la espera de su ejecución.

Suelo urbanizable

El Plan clasifica como urbanizable toda la superficie que comprende el Sector Nou Mil·leni, al oeste de la carretera CV-400. Este sector, destinado al uso residencial de densidad media-baja supone una extensión similar al clasificado como urbano consolidado. Se está prácticamente duplicando la extensión de suelo destinada al uso residencial. Cabe destacar que el área urbanizable está destinada a ejecutarse mediante un único sector, de tal manera que se debería ejecutar todo a la vez.

Suelo no urbanizable

El resto de suelo se clasifica como no urbanizable. El área de suelo al oeste del municipio a partir del sector Nou Mil·leni se clasifica como suelo no urbanizable de protección agrícola. El ámbito de suelo al este de la Pista

de Silla, ya en el Parque Natural de la Albufera, se clasifica como suelo no urbanizable de protección especial.

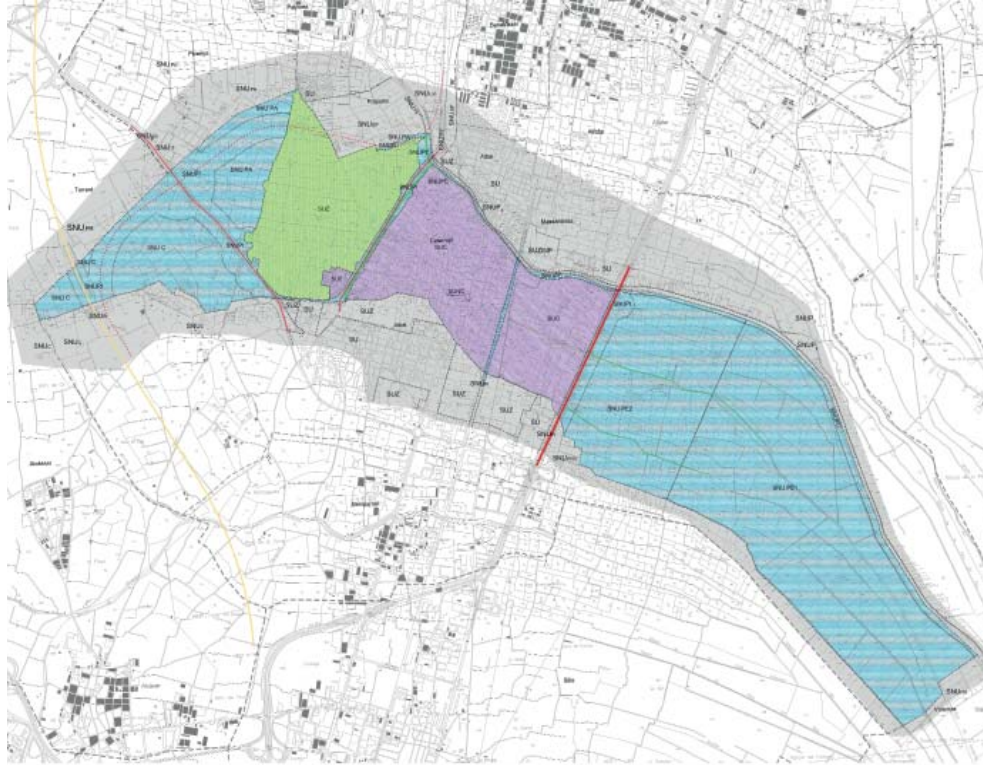


Fig.12. Clasificación del suelo en el Plan General de 2011. Fuente: Plan general de Catarroja de 2011. <http://terrasit.gva.es/es/content/planeamiento>

2.3. Las determinaciones de los instrumentos de ordenación supramunicipales

Catarroja, como el resto de municipios, tienen supeditadas sus competencias en planeamiento a las determinaciones que se aprueban mediante instrumentos de planeamiento de carácter supramunicipal.

La Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana de 2014 (LOTUP) dispone como planeamiento de carácter supramunicipal la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, los Planes de Acción Territorial, las Actuaciones Territoriales Estratégicas y los Planes Generales Estructurales Mancomunados. Atendiendo a los documentos

con incidencia en el término municipal de Catarroja nos encontramos con las siguientes disposiciones:

- Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, aprobada en 2011 y cuyas funciones son:

- a) Identificar las grandes oportunidades del territorio y proponer las acciones necesarias para su aprovechamiento racional y sostenible.
- b) Establecer los objetivos, principios y criterios que constituyen el marco de referencia de las decisiones con incidencia territorial.
- c) Orientar los procesos de planificación territorial y urbanística hacia la consecución del modelo territorial deseado por los ciudadanos.
- d) Definir las estrategias adecuadas para la ordenación y gestión de la infraestructura verde del territorio.
- e) Integrar de manera coherente y eficiente todas las actuaciones que tienen una proyección sobre el territorio, tanto las actuaciones sectoriales de las administraciones públicas como las actuaciones de iniciativa privada que tengan un interés general.

- Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana, revisión aprobada en 2015, con incidencia en el término municipal de Catarroja al disponer de zonas con distintos niveles de peligrosidad de inundación. Cabe destacar que en materia de prevención de inundaciones Catarroja ha elaborado su propio documento, el **Plan de actuación municipal frente al riesgo de inundaciones de Catarroja**.

- Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta. De este Plan había una primera versión en la que no se establecía ningún nivel de protección en el área de suelo urbanizable que comprende el sector Nou Mil·leni. Sin embargo, en el nuevo documento aprobado de 2018 sí que se establece una Protección Agrícola de Grado 3 y una banda de Zona rural común (figura13), además de clasificar esta área como Infraestructura Verde⁴ (figura 14).



Fig. 13. Propuesta de Zonificación del Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia. Aprobación en 2018. Fuente: Planos de Ordenación del PATODHV. Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. 2018

- Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (PATEVAL). Este Plan está en fase de redacción y supondrá, de aprobarse, el documento que marcará el futuro del planeamiento en Catarroja. Observemos lo que se expone en la resolución de inicio del Plan de 1 de julio de 2016:

“En este marco descrito, las principales propuestas del Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia son: La definición y caracterización de la infraestructura verde del territorio con los objetivos de conservar y poner en

proximidad, mejora de la calidad de los acuíferos, absorción de contaminantes atmosféricos, función de espacio libre metropolitano, etc. Por último, la infraestructura verde debe proporcionar calidad al territorio, orientando los posibles crecimientos hacia las zonas menos vulnerables y de menores valores ambientales, dejando cinturones verdes en torno de los núcleos urbanos y proporcionando alternativas viables a las extensiones de los núcleos. En segundo lugar están las propuestas en materia de sistema de ciudades. Aquí, el Plan trabaja en una doble dirección, identificando sectores de suelo planificados pero con una marcada insostenibilidad, y la definición y regulación de ámbitos estratégicos de carácter supramunicipal. En el primer caso se definirán los sectores de baja densidad alejados de los corredores de transporte público, aquellos que superan manifiestamente los índices máximos de la estrategia territorial o afectan a la infraestructura verde. En estos casos, se analizará la situación jurídica de cada sector y se actuará en consecuencia.”⁵

Visión de futuro

Parece sensato pensar que el suelo urbanizable clasificado en el Plan General actual de Catarroja no se va a desarrollar, atendiendo a los instrumentos de rango superior en elaboración y a las demandas actuales de suelo. A día de hoy, además, han aparecido diferentes normas que van a dificultar enormemente su desarrollo, desde la nueva legislación urbanística de la Comunidad Valenciana a la Ley de Evaluación Ambiental de ámbito estatal.

Las diferentes legislaciones con incidencia urbanística y sobre el suelo en su dimensión territorial han incorporado instrumentos que priorizan las actuaciones sobre el suelo urbano consolidado, reflejándose en actuaciones de regeneración, renovación o rehabilitación urbanas. El Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana de 2015 dispone las bases para la ejecución de actuaciones de dotación en suelo urbano, posibilitando así la programación de diferentes sectores a rehabilitar.

Más allá de si a Catarroja se le va a permitir crecer hacia el oeste, las actuaciones futuras deben ir encaminadas hacia una rehabilitación del suelo consolidado, permitiendo actuaciones que regeneren los diferentes sectores y los doten de los servicios necesarios, todo ello en justo reparto de beneficios y cargas. Ahora realmente se dispone de los medios para hacerlo.

Sí, pesa sobre nosotros la carga de la renovación, de modo que nos co-rresponde comprender las fuerzas que crean esa renovación dentro de nuestras personas y dentro de nuestra cultura, y condensar los planes e ideales que nos impulsan a la acción consciente. Si adquirimos conciencia de nuestro estado actual, en plena posesión de nuestros sentidos, en lu-gar de permanecer embotados, somnolientos, pasivos, como lo estamos ahora, daremos nueva forma a nuestra vida según un nuevo patrón, ayudados por todos los recursos que el arte y la técnica coloca ahora en nuestras manos.

Lewis Mumford, 1966

¹ CERDÁ, Ildefonso. Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona. Madrid: Imprenta Española, 1867. Reeditado por el Instituto de Estudios Fiscales, 1968-1971.

² Ley de Reforma de la Ley de Suelo de España de 1975 reformó la primera Ley del Suelo de España del año 1956. Ambas se refundieron mediante el RD 1346/1976.

³ La autovía V-31 supone el enlace con la ciudad de Valencia de los pueblos situados al sur de la ciudad. Comúnmente se le conoce como la Pista de Silla, municipio al que atravesaba hasta mediados de los años 90 del siglo XX.

⁴ La Infraestructura Verde se define en el Capítulo I del Título I del Libro I de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana.

⁵ RESOLUCIÓN de 1 de julio de 2016, de la consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se inicia el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia.

⁶ MUMFORD, Lewis. La ciudad en la historia.: Sus orígenes, transformaciones y perspectivas. Buenos Aires. Infinito. 1966.



Francisco Juan Martínez Pérez / Carmen Blasco Sánchez / Ana Gascón Hernández

LOS ESPACIOS DE LAS VIVENCIAS URBANAS

El espacio urbano a lo largo de la historia ha tenido una componente física que el hombre ha transformado según las necesidades e intereses de cada momento, pero también en esa configuración física se ha producido un uso social en el que los ciudadanos, de forma individual, han sido partícipes de una realidad espacial propia e independiente para cada uno de ellos. Esa doble vertiente, tangible e intangible, como entidad física transformable común y como lugar de experiencias individuales, se ha producido en cualquier ámbito, bien sea urbano o rural. Es cierto que, en el caso del ámbito urbano, la intensidad de transformación física ha sido mucho mayor y la concentración de personas lo convierte en un espacio más complejo en el uso individualizado. Sin embargo, en el caso de los espacios rurales o naturales la situación es asimilable, aunque con menos intensidad y en general mucha más amabilidad, a pesar de que algunos de los cambios hayan sido muy intensos. La mayoría de los espacios rurales han sufrido un proceso de transformación antrópica que les ha dado forma según las necesidades: cultivo, ganadería, producción, y otras, con una huella más intensa

como las infraestructuras. Han tenido que pasar muchos años para que los aspectos paisajísticos y medioambientales adquirieran un peso específico, consciente y asumido, en el que las experiencias sobre el espacio rural, de trabajo u ocio, se entendieran como factores de influencia en las personas que los disfrutaban.

En la ciudad esos espacios adquieren una intensidad especial. El entramado de situaciones y conflictos compartidos entre los ciudadanos compone esa realidad que supera la parte física para incorporar las vivencias personales. Por tanto, cuando reflexionamos sobre el espacio público desde la arquitectura debemos entender que además de las formas, composiciones, usos o referencias culturales y urbanas que empleamos, también el propio espacio, ya de forma autónoma, induce a cada individuo a usar, compartir, defender, disfrutar o recordar de forma única esos espacios. Todos recordamos espacios de nuestro pasado de los que guardamos un recuerdo por nuestras experiencias allí vividas, nuestras vivencias, término que acuñó Ortega y Gasset y define la RAE como: Hecho de vivir o estar vivo.

Vivir o estar vivo no significa lo mismo para cada uno de nosotros, el modo en que vivimos es una actitud personal que debe tener cabida en el espacio físico compartido. Como indica el filósofo Manuel Cruz (CRUZ, 2013):

“La ciudad no es el resultado mecánico de sumar fiestas e infraestructuras”¹

“...el buen gobierno de una ciudad (o la vida buena en ella, como prefieran decirlo) sería aquel (o aquella) que consiguiera que los distintos sectores que comparten el mismo espacio pudieran disfrutarlo de modo análogo. Porque para unos funcionalidad significa disponer de aparcamiento en un radio razonable, o la posibilidad de encontrar en las proximidades de la propia vivienda establecimientos de todo tipo (farmacias, panaderías, supermercados...), mientras que para, pongamos por caso, un anciano esa misma palabra tiene que ver con la cercanía de un ambulatorio, o con cosas que la persona joven, por definición, acostumbra a dejar de percibir, como la dificultad, con el tiempo que le ofrece el semáforo en verde, para cruzar una gran avenida. Para un niño, en cambio, la funcionalidad se traduce en la existencia de parques en los que jugar o de guarderías cercanas a su casa a las que poder asistir, y para las personas con movilidad reducida, en la ausencia de barreras y obstáculos

de todo tipo... La idea es bien simple: la ciudad es un gran invento, desde luego, siempre que sea capaz de encontrar este equilibrio. De lo contrario sigue siendo un invento, sólo que infernal.”²

Esa funcionalidad de la que habla Manuel Cruz se convierte con el tiempo en experiencias vividas que irán siempre vinculadas a cada uno de los ciudadanos. Por eso, entre otros motivos, los espacios públicos son tan importantes, porque en ellos ocurren las vivencias urbanas de los ciudadanos y confeccionan la memoria individual de cada uno de nosotros y la de nuestras ciudades.



Cambios en el uso de los espacios urbanos por parte de los niños

La escala local y los temas urbanos estructurantes

La ciudad es un hecho urbano complejo. Es el soporte de la sociedad con mayúsculas, aglutina el espacio público en el que se pueden desarrollar las relaciones humanas, con sus conflictos y sus complementariedades. Solo al confrontar las ideas se avanza, uno no aprende de sí mismo sino de los demás, y el espacio público es el lugar donde se puede producir el conflicto y el avance. Además, es el ámbito en el que la complementariedad puede ser máxima y permitir reconocerse dentro de una colectividad diversa.

Una ciudad con un espacio público rico es una ciudad rica en relaciones, en desarrollo y con futuro. La ciudad es el soporte del trabajo, del ocio, de las relaciones sociales, de la movilidad, de la economía, también de los sentimientos y, no atenderlos, es abandonarse y resignarse al letargo.

Muchas de las ciudades medias y pequeñas tiene pendientes algunos temas de carácter estructural que superan las determinaciones legalistas y las disputas incentivadas por un planeamiento que tiene como referente máximo la regulación de las plusvalías económicas, olvidando el verdadero objeto de trabajo que es la calidad de la ciudad, su tejido urbano. Junto a las visiones cuantitativas vinculadas al capital, deben existir también las cualitativas.

Otro de los grandes temas estructurales pendientes en estas ciudades es el reconocimiento de los barrios como estructuras urbanas independientes pero articuladas. Es necesario afrontar un reconocimiento profundo de las realidades individuales (estructura, centros y subcentros, lógicas internas, actividades y configuraciones urbanas independientes) para abordar los trabajos necesarios para la articulación y definición de una estructura urbana conjunta. Desde esos presupuestos, es necesario afrontar los problemas específicos de cada barrio, que manifiestan déficits comunes y realidades singulares. Entre otras:

- Obsolescencia de la edificación
- Degradación del espacio público
- Problemas de aparcamiento de residentes
- Procesos de gentrificación

- Desplazamientos de centros urbanos
- Evolución de las actividades las actividades comerciales generales y de proximidad
- Carencia de espacios libres y verdes
- Equilibrio de dotaciones y servicios públicos
- Ausencia de sistemas de participación ciudadana en la toma de decisiones

El urbanismo no sólo es gestión, es proyecto de ciudad, es proyecto urbano. El urbanismo no muere en el planeamiento. No podemos confundir las partes por el todo, la ciudad es compleja y precisa estrategias y acciones concretas, inscritas siempre en un marco legal. Un plan general no puede ser la coartada para el inmovilismo. Un documento generoso de planeamiento debe brindar oportunidades estratégicas para desarrollar la ciudad y no ser una guía inmóvil de crecimiento y transformación de plusvalías.

En la actualidad, hay un debate muy desarrollado ya sobre la dialéctica entre la recomposición urbana frente al crecimiento extensivo. Se impone de una forma evidente la apuesta por recomponer la ciudad desde dentro sin realizar crecimientos ni extensiones de la urbanización más allá de lo consolidado. Las últimas leyes nacionales enfocadas a la rehabilitación, regeneración y renovación urbana, la existencia de bolsas de viviendas vacías o la necesidad de readaptar los tejidos urbanos consolidados, así lo plantean. En la mayor parte de los países avanzados se ha abandonado el concepto de crecimiento ilimitado. La gestión de los suelos vacantes y su reincorporación de forma activa en la ciudad es la herramienta que se está siguiendo en la actualidad por los principales países de nuestro entorno. Completando esta apuesta, el suelo no utilizado con fines urbanísticos nos servirá como elemento cualitativo de relación con el entorno y el paisaje, creando nuevos espacios de vivencia para los ciudadanos.

Hay que buscar, por tanto, áreas de oportunidad que permitan desarrollar actuaciones a medio y largo plazo que activen las distintas áreas urbanas, regeneren los tejidos y eviten la degradación de los distintos barrios. Los espacios hasta ahora degradados e ineficaces han de transformarse para

cambiar su entorno próximo. Actuaciones que tienen muchas escalas de intervención, desde la más reducida de una plaza, hasta la mayor de todo un barrio, proyectos que no deben tener un carácter especulativo, sino que se deben configurar como herramientas que el equipo de gobierno establece para que el propio mercado regenere la ciudad. Sin duda alguna, si no hay beneficio no habrá inversión, pero el concepto de beneficio no se limita solo a la obtención de réditos privados, también hay beneficios públicos. La ciudad y los ciudadanos han de estar por encima de cualquier otra variable y la decisión viene de la mano del papel regenerador que cada proyecto transfiere al conjunto de la ciudad.

Los centros históricos de muchas de estas ciudades han sido sistemáticamente maltratados y destruidos y, lo que hoy en día queda, en algunas ocasiones, constituye un recuerdo de lo que fue. Sin duda la recuperación y mantenimiento de sus características es un trabajo pendiente para ponerlo en valor. Sin embargo, el concepto de centro histórico está cambiando en muchas ciudades. ¿Dónde acaba lo histórico y dónde empieza lo contemporáneo? Depende del punto de observación.

Cada vez más lo histórico no está asociado a una fecha concreta y se entiende que hay espacios representativos de la ciudad que para muchos ciudadanos han jugado ese papel de espacio emblemático en el que han ocurrido acontecimientos personales y ciudadanos, algo que los ciudadanos reconocen como parte de sus vivencias y, por tanto, de su historia, individual y colectiva. Espacios como plazas, calles, jardines, parques, entornos culturales y deportivos, entre otros, merecerían más atención, no por su configuración actual, pero sí por las vivencias ciudadanas acumuladas sobre ellos. Algo habrá que hacer para que asuman su importancia urbana. Probablemente se han de convertir en los verdaderos hitos de una nueva estructura urbana que aporte los aspectos cualitativos que se han abandonado en las ciudades.

Ciudades, con una escala intermedia que deberían ser fácilmente transitables de forma peatonal. Si pudiéramos hacer unos recorridos peatonales de mayor calidad, en los que se ponga freno a los vehículos privados y se

apuesta por una defensa del peatón, tendríamos una ciudad más amable, una ciudad que algunos han definido como una ciudad paseable. Es evidente que la gente anda menos cuanto más difícil se le plantean los recorridos. El vehículo hay que controlarlo, no se autorregula y cada vez se apropia de más espacio público mostrándose como una necesidad sin límites. Es preciso tomar referencias de municipios equivalentes, estudiar ejemplos de actuaciones, aprender de la experiencia de otros y adoptar soluciones valientes que hagan avanzar a la ciudad de forma cualitativa.

Hay que pensar en las ciudades medias de forma seria, no son menos importantes que las grandes metrópolis, reflexionar como entidad física y tangible en la que los ciudadanos desarrollan sus vidas, superando las visiones reglamentistas, economicistas y localistas que solo miran los acontecimientos internos olvidándose de los cambios reales del contexto general y su repercusión en nuestra ciudad. Si miramos al futuro y actuamos, tendremos un futuro colectivo renovado.



Fuente: Google Earth

Propuestas para Catarroja

Uno de los ejercicios prácticos dentro de la asignatura troncal Urbanística 1 de segundo curso en el Taller de Urbanismo y Paisaje, ha centrado su atención en la recuperación de uno de esos espacios públicos referentes en la ciudad de Catarroja y que con los años ha ido degradándose hasta situaciones poco deseables. El conjunto formado por la Iglesia de San Miguel y su plaza, y la Plaza Vella que constituyen uno de los espacios públicos centrales de la ciudad. Sobre este ámbito multitud de acontecimientos personales y colectivos se han desarrollado, sobre todo teniendo en cuenta la existencia de la iglesia y el papel que ha encabezado como centro de efemérides sociales. Es por tanto un espacio singular y reconocible por los ciudadanos pero que en la actualidad se encuentra en un estado mejorable y supone un punto central para la dinamización del centro histórico de Catarroja. La invasión de los coches estacionados y los espacios en los que el peatón pasa a tener un segundo plano frente al vehículo son muy grandes, como así lo demuestran las imágenes adjuntas.



Fuente: Google Earth. Plaza Vella, Catarroja



Fuente: Google Earth. Entorno próximo de la Iglesia de San Miguel, Catarroja



Fuente: Google Earth. Plaza de San Miguel

Por tanto, la reflexión sobre la intervención en un espacio tan delicado debe pasar necesariamente por un respeto a su vinculación con elementos de primer orden en la ciudad (ejes estructurales, zonas verdes, equipamientos de escala, infraestructuras, etc.), asegurar las relaciones de continuidad/discontinuidad en la estructura urbana, articulando otros nodos principales de actividad de la ciudad. Para ello, es necesario profundizar en la búsqueda de huellas en el origen y evolución del tejido a intervenir, detectar los elementos originarios y las transformaciones. El objetivo es convertir ese espacio urbano en un elemento representativo de la ciudad, en un espacio de integración que aporta identidad. Las propuestas de los alumnos que ilustran este texto reflejan distintos puntos de vista sobre esos espacios y diferentes estrategias de recuperación, sin duda, mantienen unos patrones comunes fruto del análisis previo y la historia del lugar, pero formulan soluciones distintas para el entorno estudiado.



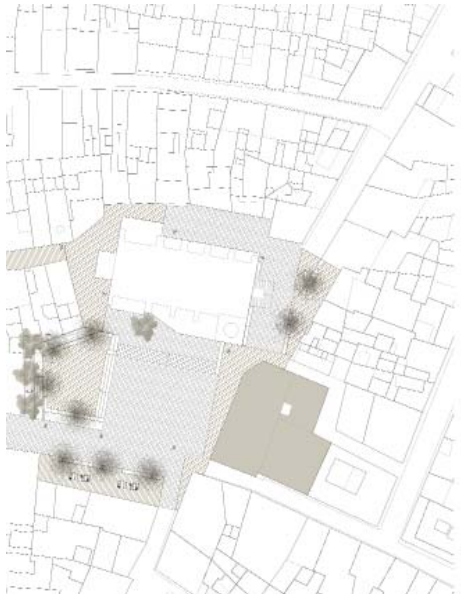
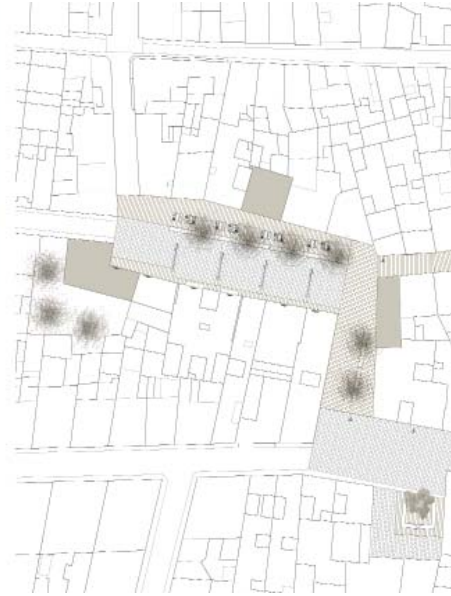
Propuesta de intervención en Plaza Vella. Autores: Josep Eixerés, José Antonio Martí, Manuel González



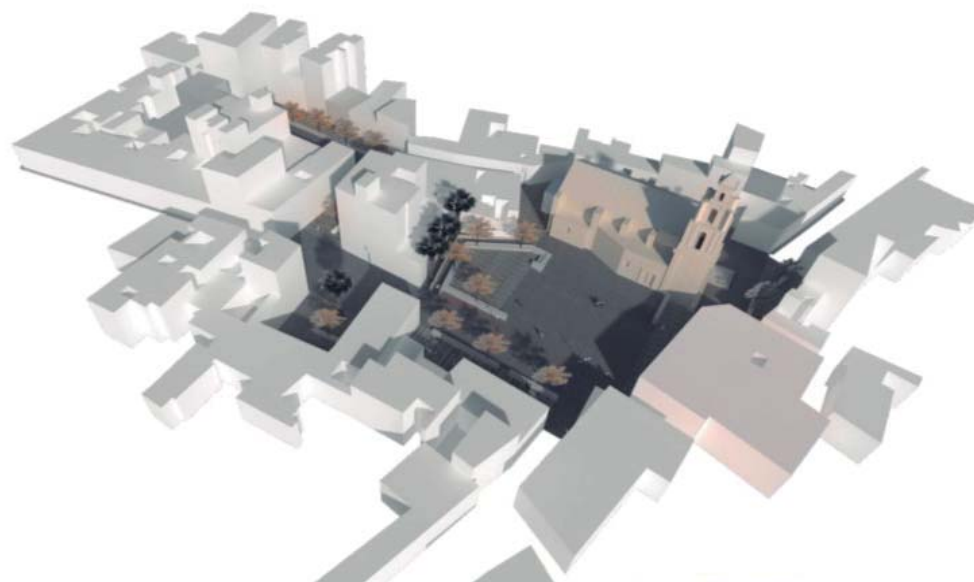
Propuesta de intervención en el entorno de la Plaza Vella y la Plaza de San Miguel. Autores: Hicham El Abti, Ferrán Folgado, Fernando García



Propuesta de intervención en el entorno de la Plaza Vella y la Plaza de San Miguel. Autores: Amelia Casanova, Mar Fernández, Pablo Gomar.



Propuesta de intervención en Plaza Vella. Autores: Josep Eixerés, José Antonio Martí, Manuel González



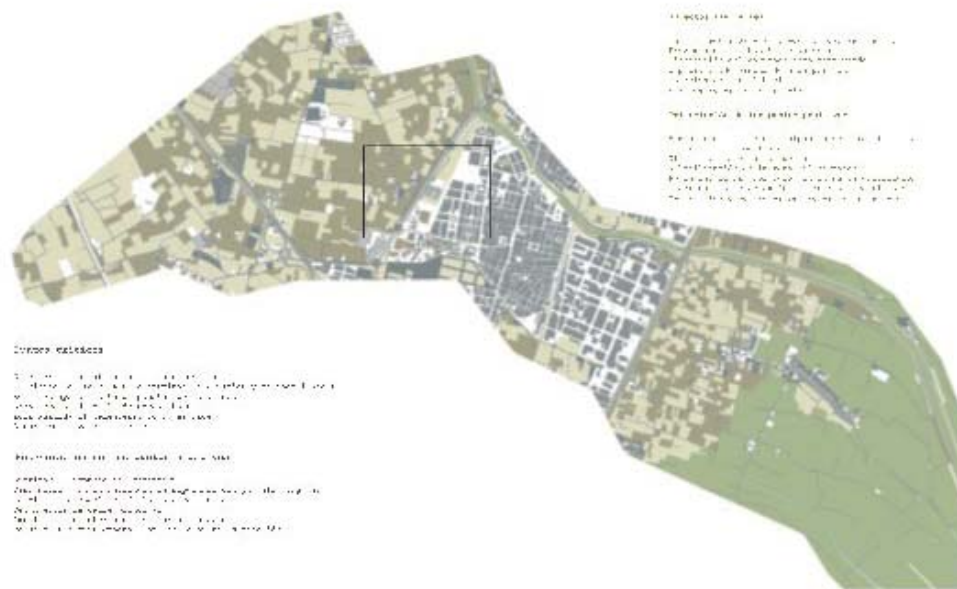
Propuesta de intervención en Plaza Vella. Autores: Josep Eixerés, José Antonio Martí, Manuel González



Propuesta de intervención en Plaza de San Miguel. Autores: Andrés Mayans, Paula Romero, Laia Salort

Propuesta de intervención en Plaza Vella. Autores: Paula Deante, Aarón Jara, Mario López

También el trabajo de estos alumnos puso el foco sobre otro espacio significativo de la ciudad, su borde urbano oeste. Un espacio incompleto, en cuanto a tejido residencial, con varios compromisos. Por un lado, completar la trama urbana residencial consolidada en su entorno con viviendas que respondan a los requisitos actuales de habitabilidad y espacios compartidos; y dar continuidad a los espacios públicos que llegan desde el centro de la ciudad. Por otro lado, dar respuesta a la localización del cementerio, ampliando su superficie, manteniendo los márgenes de protección normativos con espacios verdes y viales y asumiendo su papel de dotación pública de primer orden. Y, por último, resolver la fachada oeste de Cataroja frente a la CV-400, un eje viario con una intensidad media diaria muy elevada, lo que significa una exposición visual de su fachada a la gran cantidad de personas que transitan por la misma, y a la huerta, a un paisaje cultural asociado a la historia del municipio que debe permanecer vinculado de forma amable con su ámbito urbano una vez establecidos sus límites.



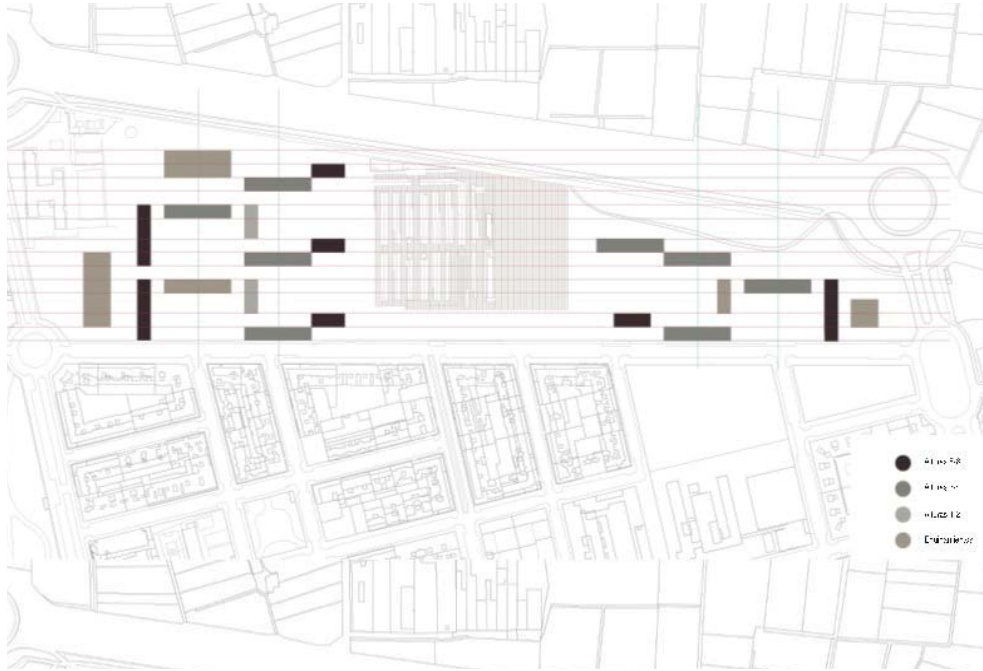
Emplazamiento de la zona de actuación Autores: Josep Eixerés, José Antonio Martí, Manuel González



Plano de estructura viaria. Autores: Josep Eixerés, José Antonio Martí, Manuel González.



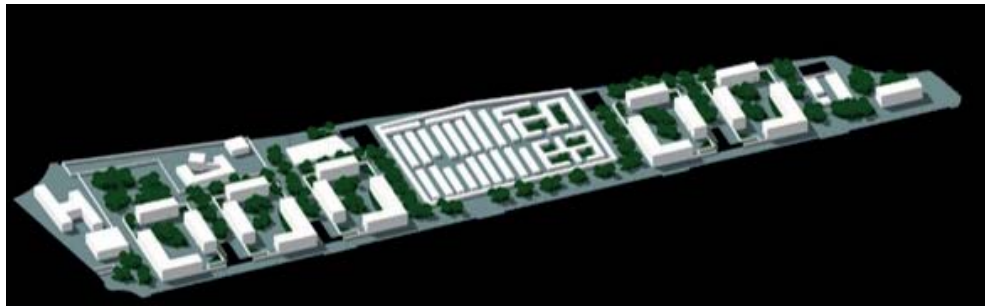
Maqueta de la propuesta de intervención. Autores: Andrés Mayans, Paula Romero, Laia Salort



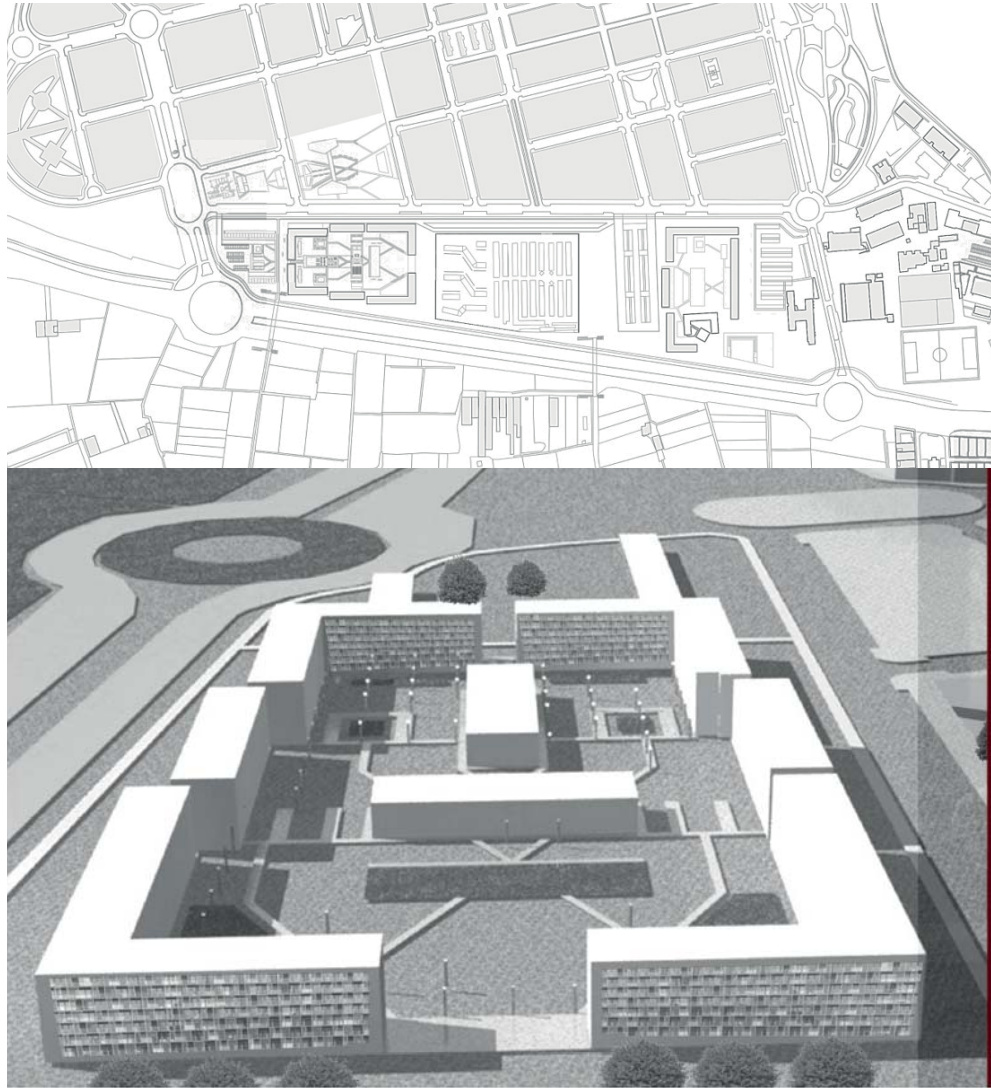
Plano de ordenación de los bloques a edificar y planta general de la propuesta. Autores: Josep Eixerés, José Antonio Martí, Manuel González



Volumetrías y desarrollo de las unidades de edificación. Autores: Josep Eixerés, José Antonio Martí, Manuel González



Maqueta de la propuesta de intervención. Autores: Carlos Delgado, Noemi del Pino González



Propuesta de intervención y volumetría. Autores: Luna Paz Contreras, Judith Garcia, Francisco Bernal, Jangveer Kaur



Propuesta de intervención. Autoras: Aina Juraco, Visitación Muñoz

Los proyectos van definiendo opciones distintas, pero siempre desde el respeto necesario a las preexistencias, e intentando aportar nuevas oportunidades a sus vecinos. Los temas de borde urbano constituyen el futuro urbanístico en cuanto son parte fundamental de las fachadas urbanas y de sus correspondencias con el paisaje territorial en el que se integran. Resolverlos como una transición colaborativa ciudad-territorio, será parte fundamental de los cometidos del desarrollo territorial y urbanístico de los municipios y de sus ámbitos regionales más próximos.

¹ Publicado por primera vez en Barcelona Metròpolis, nº76, otoño 2009

² Publicado por primera vez en Barcelona Metròpolis, nº73, otoño 2008

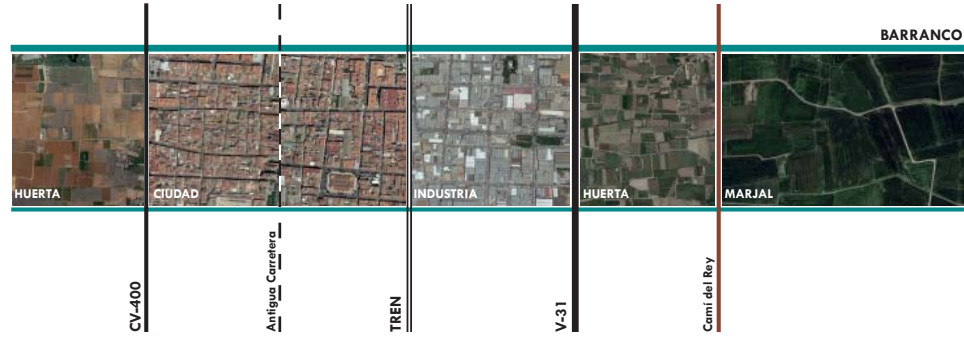


El Puerto de Catarroja. Acrílico sobre tela. 61x81 cm. Matilde Alonso Salvador, 2015

Lola Aguilar Alonso / Matilde Alonso Salvador

ESTRATEGIAS SOBRE UN FRAGMENTO URBANO

El término municipal de Catarroja tiene una sinuosa forma alargada que se extiende desde el oeste hacia el este para asomarse a la Albufera y de esta forma apropiarse, tanto de la diversidad paisajística, como de las distintas formas de cultivo que caracterizan el sur del área metropolitana de Valencia. Se trata de un terreno casi plano pero muy complejo, desarrollado entre dos barrancos que configuran dos límites curvilíneos con un gran potencial paisajístico: uno constituye su límite por el norte y otro por el sur. Sin embargo, en sentido transversal, se observa la existencia de tres marcadas trazas de puras geometrías rectilíneas que dividen el término de forma radical en cuatro partes completamente diferentes. Son tres poderosas barreras que pautan un estricto orden secuencial, tal y como se muestra en el esquema (fig. FOTO 2) . De oeste a este: huerta - carretera (barrera 1) - núcleo urbano - ferrocarril (barrera 2) - polígono industrial - autovía (barrera 3) -, y termina con los cultivos de la Albufera que se diluyen al este entre los arrozales y el lago.



Término Municipal. Secuencias y barreras. Elaboración propia

Son cuatro las franjas estancas destinadas a usos muy concretos: cultivos-residencial-industrial-cultivos-puerto. Las dificultades físicas de comunicación entre dichas franjas refuerzan el ensimismamiento al que están sometidas. Las diferencias entre el núcleo urbano residencial y el área industrial, divididos por la vía del tren, son muy notables, pero son mucho más sorprendentes los intensos contrastes que suceden a ambos lados de la auto-vía. En menos de dos kilómetros la calidad ambiental asciende del cero al diez. Desde los espacios urbanos más sórdidos de un polígono industrial descualificado, monótono y decadente, a través de un precario túnel, llegamos hasta el sublime escenario del Puerto de Catarroja, en pleno Parque Natural de la Albufera, uno de los ecosistemas más valiosos de la Comunidad Valenciana y merecedor de todos nuestros cuidados.



Puerto de Catarroja. Embarcadero. Archivo de las autoras



Puerto de Catarroja. Embarcadero. Archivo de las autoras



Final del Puerto de Catarroja. Camino hacia los arrozales y el lago. Archivo de las autoras

El polígono industrial, de unas 90 hectáreas, denominado el Bony, ha sido abandonado a su suerte en las últimas décadas. La única pauta que orientó su diseño fue la geometría de una retícula que solo parece dar respuesta a un reparto numérico y funcional de superficies. Eso sí, de generosas proporciones (aproximadamente de 115x175 metros cuadrados). El manifiesto desinterés de las industrias por cualificar, tanto los espacios urbanos circundantes, como los espacios privados no edificados y la propia arquitectura de las fábricas, termina por producir un extenso fragmento urbano inhóspito y confuso, en donde nadie se siente representado. Una ciudad sin ciudadanos, desprotegida, exclusivamente utilizada en horario laboral por los trabajadores de las industrias que, tratados como piezas de una cadena de montaje, carecen de los mínimos espacios de equipamientos públicos, socialización y descanso.



Fachadas del Polígono industrial. Archivo de las autoras

Pero aún hay más factores que juegan a favor de la segregación de los espacios. El uso exclusivamente industrial tiene unos marcados ritmos horarios. A partir de las siete de la tarde se convierte en una ciudad muerta, una ciudad de nadie. Nadie trabaja, nadie vive, no hay ninguna actividad, nada qué buscar, ni nada qué hacer. Algunas iniciativas muy recientes intentan introducir actividades lúdicas en los horarios nocturnos, en los mismos locales que ofrecen comidas y almuerzos de trabajo. Pero la supervivencia de estas actividades en la soledad, e incluso inseguridad, de los espacios industriales es casi heroica. Un hotel aislado al final de la única masa boscosa del eje principal del polígono, tampoco modifica la triste dinámica a la que nos venimos refiriendo.



Un domingo en el Polígono industrial El Bony. Archivo de las autoras



Un domingo en el Polígono industrial El Bony. Archivo de las autoras.



Pinada junto al Hotel Via Valentia. Archivo de las autoras

En ese sentido, las necesidades de transformación no pueden ceñirse a las exclusivamente cosméticas. Hay que considerar algunas exigencias de recomposición estructurales. Un programa de mínimos comenzaría por, en primer lugar, redimensionar y configurar de nuevo las aceras, los aparcamientos y las calzadas para actualizar sus demandas funcionales e incluir todo el arbolado que fuese posible en las calles. En segundo lugar, sería imprescindible recuperar algunos solares vacantes para equipamientos públicos, comercio y espacios de uso colectivo. Pero además, aunque nuestras estrategias siempre vayan acompañadas de ese refuerzo vital que supone la vegetación y nuestro aliado en una gris zona industrial sea el color verde, no se resuelve nada si nos limitamos exclusivamente a plantar árboles. Tampoco será suficiente recrear un cordón continuo de espacios públicos atractivos si no se promueven en ellos actividades que impliquen necesariamente a las arquitecturas. Parece necesario que se impulse el cambio de morfología, volumen y uso de algunos edificios para dar un decidido giro a la utilización monotemática del polígono. No nos podemos permitir que este lugar permanezca dilapidado debajo de una tremenda losa de cemento que separa y aleja el núcleo urbano de uno de los paisajes más valiosos y genuinos de la Comunidad Valenciana. Tenemos que buscar las fórmulas de ofrecer algo importante a cambio. La ubicación estratégica de Catarroja, su potencial paisajístico y su cercanía a la capital, permiten pensar en usos de alcance territorial que dinamicen actividades y transformen un polígono industrial marcado por la segregación y la obsolescencia funcional en una nueva área de centralidad que constituya un foco de atracción a escala supramunicipal.



Ensayos compositivos de Iván Más Verge

Se precisan cambios globales que simultáneamente pongan en marcha actividades diversas. Habría que estudiar políticas que favorecieran la inclusión de usos mixtos diurnos propios de un nuevo centro direccional, como el comercio de calidad y edificios administrativos y de oficinas. Son muchas las actividades vinculadas con la cultura que podrían tener cabida en la rehabilitación urbana del polígono: centros docentes, bibliotecas, ludotecas, espacios para la difusión literaria, salas de grabación, conservatorio, centros de arte dramático, danza y teatro, talleres y galerías de artistas, etc. También se podría valorar la inclusión de una nueva sede para la Escuela Oficial de Idiomas, demandada hace años en Valencia y cada vez más necesaria. Esos y otros usos serían compatibles con algunas actividades lúdicas nocturnas, como cines, restaurantes y discotecas. En definitiva, se trataría de promover, sobre todo, determinadas actividades culturales,

que son las únicas capaces de mantener un hilo conductor vital entre el día y la noche, con el fin de colmatar los husos horarios y que incluso pudieran inducir la promoción de algunas viviendas. La ya mencionada búsqueda de los espacios vacantes, o susceptibles de ser ocupados por una red de espacios públicos y verde se hace imprescindible, pero para que también sean ocupados parcialmente por nuevas arquitecturas. Es así como los proyectos de ajardinamiento y los de edificación se arropan y refuerzan entre sí para crear ámbitos urbanos capaces de aglutinar actividades singulares y estratégicas. No se trata de abordar tímidas intervenciones más cercanas a la acupuntura urbana, sino de abordar un plan de conjunto que contemple necesariamente la continuidad morfológica y funcional.

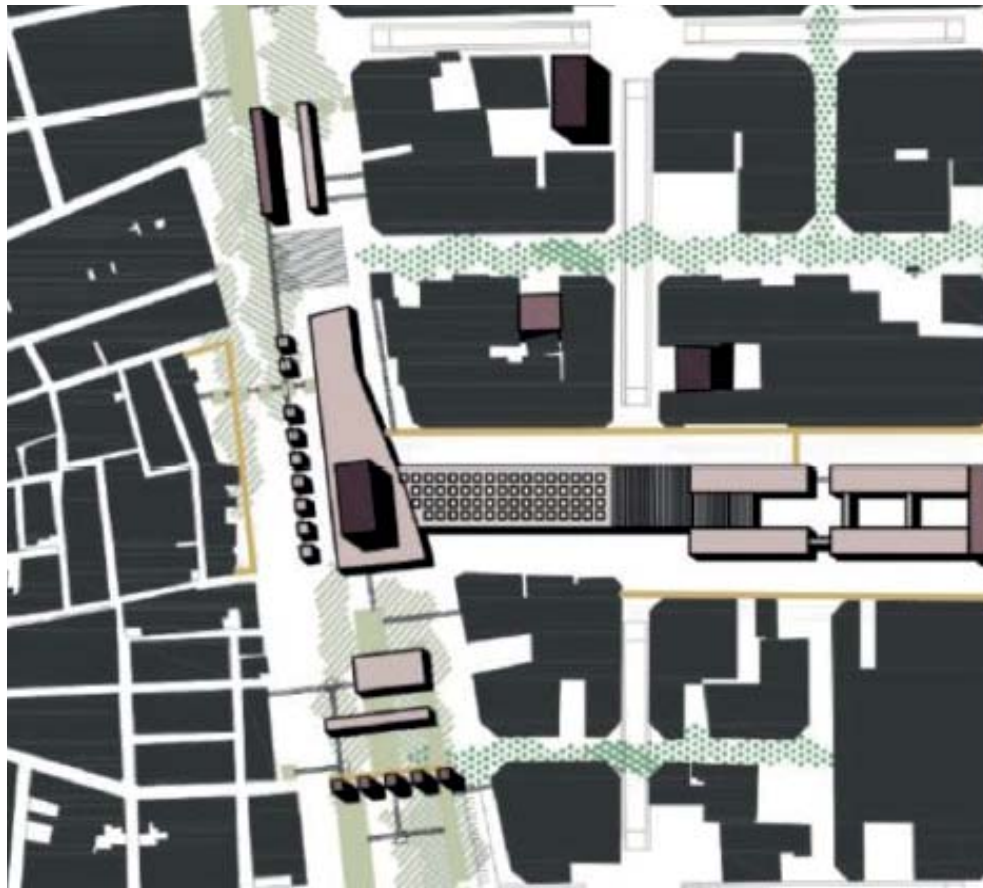
El escaso valor de las arquitecturas preexistentes, sus anodinas fachadas y la versatilidad de las tipologías industriales mejoran la viabilidad de su transformación. Parece conveniente pensar en la creación de un nuevo eje que ostente una cierta presencia paisajística a escala territorial. Si valoramos la percepción que se produce desde un punto de vista dinámico, desde el tren, o desde la autovía, parece aconsejable que algún hito se encargue de representar la existencia de ese eje direccional, e incluso de señalar su existencia. Pero hay que saber dónde y cómo plantearlo, si debe tratarse de un hito, o es el conjunto el que debería ser visible. El eje que constituye el centro de gravedad del polígono es el espacio comprendido entre el Camí del Port y la calle nº 25, reforzado por las dos masas frondosas de pinos que se encuentran frente al Hotel Via Valentia. Esos espacios verdes, tan escasos en la zona, además de participar en la integración paisajística del polígono, allanan el camino de la recalificación que se pretende y que podría completarse con la sustitución parcial o total de algunos edificios que pudieran albergar los nuevos usos del centro direccional y cultural.

Pero, no sólo es necesario que se produzca la transformación del polígono. Es imprescindible también conseguir la permeabilidad de las barreras antes descritas y buscar continuidades, tanto físicas, como visuales. Lo que nos obliga a investigar por separado las formas de articulación de los distintos sistemas urbanos y mejorar su coherencia.

Es imposible pensar en un buen engranaje entre el polígono y el centro urbano, por mucha actividad atrayente que se despliegue en el primero, si la vía del ferrocarril sigue impertérrita seccionando la trama. Sin embargo,

cabe pensar que en España hay veintidós túneles ferroviarios (nueve de ellos en construcción) que superan la longitud de 6 km. -distancia que separa la estación de Catarroja de la Estación del Norte de Valencia-. Dado el carácter singular de la zona, el hecho de encontrarse junto al Parque Natural de la Albufera, y la cercanía a Valencia, en donde la intención de soterrar las vías cada vez cobra más importancia, parece posible que a medio plazo podamos ver desaparecer las vías. El valor histórico del edificio modernista de la Estación del Norte suma interés a la operación que además es imprescindible, tanto para lograr completar el sistema de verde desde el parque central hasta el perímetro de la ciudad, como para unir, de una vez por todas, dos barrios eternamente separados de Valencia: Malilla y Jesús.

Desde luego, para que la solución de cosido en Catarroja sea óptima, es imprescindible que el tren circule enterrado. Aun así, nos enfrentamos a las dificultades para rehabilitar el suelo que ha estado ocupado por las vías, a la falta de sintonía geométrica entre los dos fragmentos urbanos -residencial e industrial-, a los encuentros con los dos barrancos y a la integración con los espacios de huerta que resisten en los municipios de Massanassa al norte, y de Albal al sur con el refuerzo verde del Parc Barraques; y al difícil nudo de la estación donde encontramos un desproporcionado edificio de reciente construcción que alberga Feycrodamientos, Mecánica El Port y el grupo Berdin, entre otros. La reformulación de la Senda de las Ánimas podría ser una alternativa interesante, ya que facilitaría esta conexión del polígono con el centro urbano, al no estar taponada por ese enorme y desafortunado edificio.



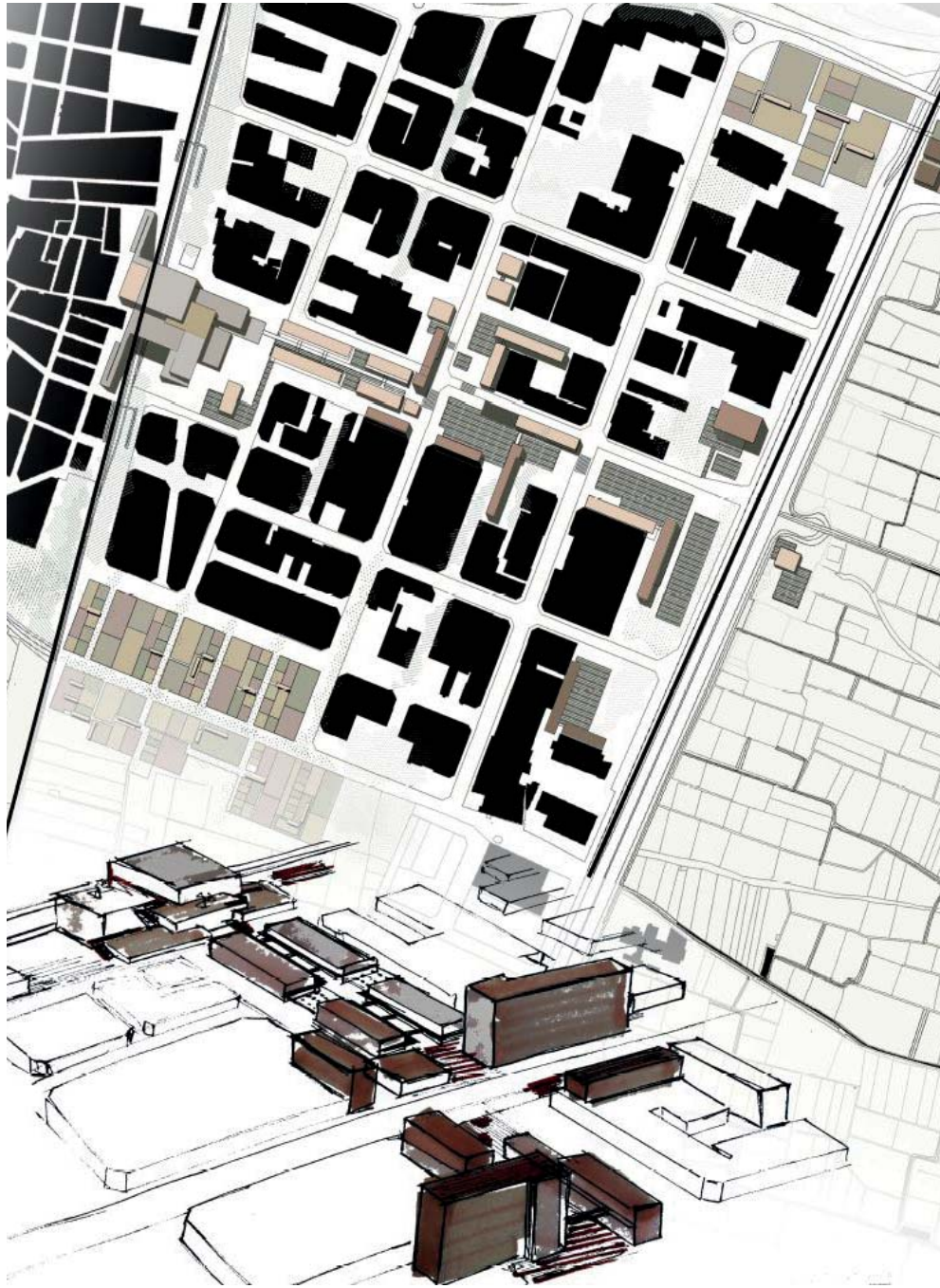
Solución de plaza propuesta para la nueva Estación de Catarroja. Mar Monfort Vengut



Barranco límite norte. Archivo de las autoras



Jardines de la calle 42



Ensayos compositivos de Alicia Marco Zuriaga

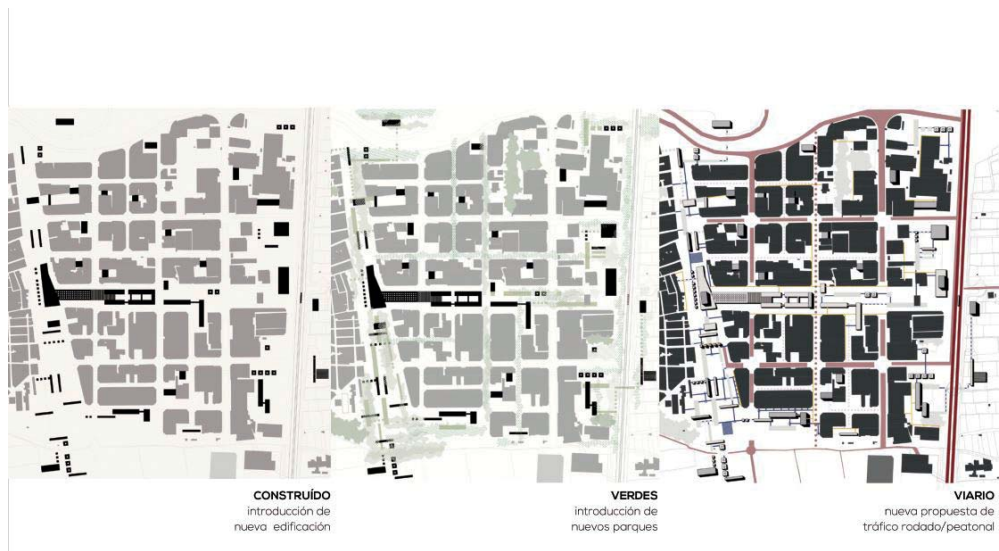
Los condicionantes de diseño que impone el polígono son muy pocos ya que apenas hay edificios de valor, ni singularidades que realzar o preservar. Tan solo un pequeño edificio modernista recayente a las vías, y dos jardines muy descuidados situados a ambos lados de la calle 42 cuya restauración es necesaria.

El último y más importante reto de la intervención sería el de trabajar las posibilidades de una conexión más amable del núcleo urbano central con los espacios naturales del municipio a través de los nuevos espacios culturales y direccionales planteados en el polígono. En este caso, es deseable mejorar mucho la conexión, pero no se trata de coser en sentido longitudinal, sino de resolver un límite urbano conformado por una autovía, y proyectar los puntos de conexión con el máximo respeto a un paraje natural de mucha calidad. Es muy importante preservar estos espacios de una afluencia masiva, de grandes áreas de aparcamientos y de vías de tráfico rápido. Con este fin se podrían ensayar soluciones que incluyeran un número muy limitado de cruces o accesos, tanto peatonales como para el tráfico rodado.

En definitiva, nuestro estudio se centra en ensayar soluciones que permitan mejorar el sistema de relaciones entre esas cuatro catarrojas muy distintas que se pueden observar desde un avión: la huerta interior, el núcleo urbano residencial, la tremenda mancha gris que constituye el polígono industrial, y el marjal de la Albufera con los campos, los caminos y el embarcadero. Conseguir que el polígono industrial se convierta en un fragmento urbano vivo, con intervenciones estratégicas y usos culturales y direccionales de medio y largo alcance, creemos que sería el primer paso para la consecución de ese objetivo.

¿Cuántas veces se ha calificado de perniciosa la tendencia de los últimos años a ocupar con voracidad nuestros suelos? ¿No debería plantearse, de una vez por todas, la rehabilitación urbana como medio de cualificación y progreso?

Aún quedan muchas oportunidades, y una de ellas se vislumbra en Catarroja.



Ensayos compositivos de Mar Monfort Vengut



Carmen Blasco Sánchez / Francisco J. Martínez Pérez

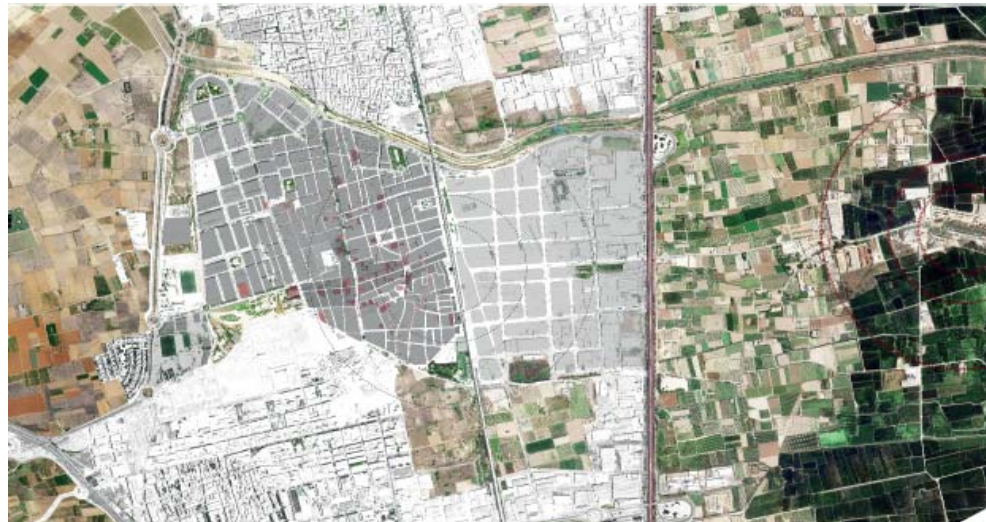
VISIONES SOBRE TEMÁTICAS URBANAS

El presente capítulo trata de avanzar algunas ideas sobre desarrollos futuros y actuaciones de regeneración del tejido urbano teniendo en cuenta las premisas que la legislación actual y los dictámenes de la Comisión Europea nos plantean de cara a un futuro más equilibrado y respetuoso con nuestro medioambiente.

Los objetivos recaen sobre las temáticas centrales del proyecto urbanístico: aspectos paisajísticos y cultura del lugar, usos y formas de ocupación del suelo, estructura viaria y movilidad, escena urbana y materialización del espacio público. Factores que influyen conjuntamente sobre los proyectos y que entran en relación bajo una forma integral de tratarlos. La finalidad de los mismos se resume, en cualquier caso, en potenciar las condiciones del medio físico y elevar la calidad de vida de la población. Serán siempre criterios de partida a la hora de plantear propuestas de mejora.

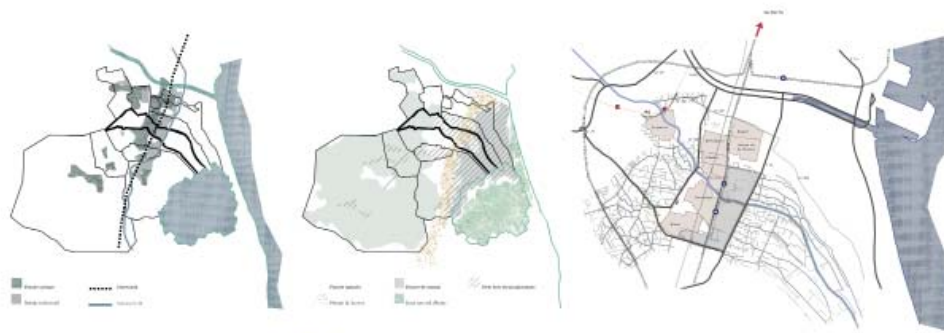
Vamos a plantear temáticas que siguen siendo de gran interés para la mayoría de los municipios. Por un lado, la regeneración de los centros históricos a partir de la renovación de sus espacios más emblemáticos y la redefinición del papel y materialidad del conjunto de su estructura viaria. Y, por otro lado, las propuestas de mejora de los espacios de transición, sobre todo cuando la ciudad mantiene su suelo industrial como tejido diferencial y de borde urbano.

Los alumnos de 4º curso de la Escuela de Arquitectura de Valencia abordaron soluciones que favorecieran la regeneración del tejido histórico de Catarroja porque se había detectado un progresivo abandono de su caserío desde hacía algún tiempo. Propuestas que debían tener en cuenta el potencial de un espacio con un nivel de actividad diario y permanente, localizado en su borde: el entorno de la Estación de Ferrocarril de Catarroja.



Esquema de localización del casco urbano de Catarroja respecto a Valencia y el medio físico de su entorno. Gráfico que marca las condiciones del recorrido entre la Estación de tren y la Universidad de La Florida con algunos datos estadísticos. Vista actual del entorno de la Estación en el límite del centro histórico. Autores: Carme Villar Bosch, Clara Mancebo Juanes y Roberto Antón Crespo.

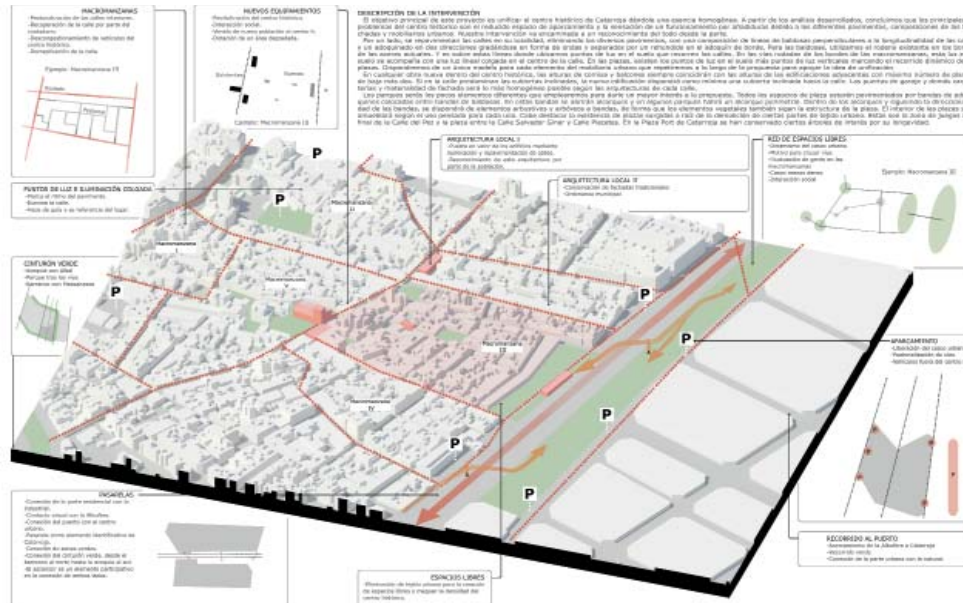
Un análisis previo aportó la información y los datos suficientes para abordar el proceso de renovación. A partir de ese trabajo, las propuestas intentan crear un nuevo orden en los movimientos y jerarquías de la trama existente



Esquemas de localización del casco urbano de Catarroja respecto a Valencia y el medio físico de su entorno. Se pueden apreciar los elementos destacados de su centro histórico, su situación y apariencia, así como las relaciones de proximidad y acceso a puntos de intermodalidad como la estación del ferrocarril. Autores: Ángela Gómez Quilez, Helena Jiménez García y Paola Parada Girón

para articular el conjunto más allá de la división en manzanas de pequeña escala y calles con un tratamiento igualitario y un excesivo protagonismo del coche.

Los recorridos principales, que articulan espacios y usos representativos (ayuntamiento, mercado, iglesia, juzgado, etc.) y de especial concurrencia



Plano parcial de situación, sobre un vuelo actual, con las diversas realidades que definen el medio físico del municipio de Catarroja y los diferentes tejidos que componen su marco urbano. También aparecen destacados los elementos de carácter dotacional y la centralidad y radio de influencia de la propia Estación. Autores: Jorge Campos, Andrés Gutiérrez Ayora, Natán Quesada Sánchez y Marie-Laure Dinant.

(estación, centro universitario, colegios, parque público, etc.), eran los que podían pronunciar su propia jerarquía viaria y adoptar nuevos usos e ingredientes que sumaran categoría, atractivo y modernidad a su fisonomía.

Plano que define unidades de mayor rango y tamaño que la manzana individual para destacar el papel diferencial de algunos recorridos. En sentido Norte-Sur también se plantean posibles intervenciones que añadan actividad y enlacen espacios de interés con el eje paralelo intermedio entre el Camí Reial y las vías del tren.

Una escala de sector, más que de manzana, permitirá plantear intervenciones que aporten otra dimensión al centro histórico. En ese sentido, se planteó la reurbanización de algunos ejes como: Carrer la Font/Calle la Iglesia/Salvador Pechuán/Plaça del Mercat, Calle Reina/Músico José Manuel Izquierdo/Carrer Nou, o San Pedro/Plaça Llotgeta/Plaça Vella/Calle Cervantes, entre otras.



El recorrido desde el Puerto de Catarroja hasta el auditorio -calculado en 39 minutos a pie- permite articular espacios de interés que pueden superar su nivel de uso y actividad y mantener una exigencia de continua renovación y mejora de la escena pública. Autores: Andrés Civera Mallén, Renzo Silva Acosta, María Martí Contelles y Adrián Soriano Varela.

Aunque un eje que cumplía un papel distribuidor tan importante como el Carrer Ronda de la Estació, equidistante y en paralelo a dos vías nortesur tan relevantes en la ciudad como el Camí Real y el eje Iglesia-Mercado hasta la Rambla del Poyo, no podía tener una sección aleatoria donde los elementos principales fueran la zona de aparcamiento y la valla del ferrocarril. Más aún cuando el reto era, no solo distribuir y recoger los flujos del centro histórico, sino también servir de enlace entre el suelo residencial, el

suelo industrial y romper la barrera del ferrocarril en los trayectos hacia el Puerto de Catarroja y los paisajes del Parque Natural de la Albufera.

No se contempló el enterramiento de las vías del ferrocarril, a pesar de plantearse como una alternativa positiva, para poder barajar soluciones más inmediatas en el tiempo y sin la necesidad de acuerdos que sobrepasaran las competencias municipales. Las propuestas se dirigen en el sentido de permitir usos más representativos y de relación social restringiendo velocidades y el papel prioritario del coche. El material vegetal permitía recrear la sección, aportar más espacio al peatón y mejorar la categoría



El impacto de las vías del ferrocarril se matiza con los frentes ajardinados a cada lado, estableciendo una imagen coordinada que enlaza los dos tejidos urbanos, residencial e industrial, y que los cose, en puntos de gran interés y trascendencia en cada caso, con una pasarela singular que no es solo un elemento de paso. Autores: Andrea Guillamón Vinuesa, Leticia Romero Lombraña y Silvia Sánchez Ruescas.

y la capacidad de un borde que cosía los viarios de pequeña escala y las perspectivas que le llegaban desde la trama histórica, renovando la percepción de un espacio público de afluencia masiva en torno a la estación.

El frente residencial del eje del ferrocarril, con fachadas orientadas a Este, permitía una mayor regularización de la sección con un tratamiento

ajardinado que asegurase una mejor calidad medioambiental y paisajística. El frente opuesto, constituido por naves industriales, permitía contar con una mayor holgura junto a los límites del ferrocarril y alguna operación de menor coste y trascendencia al recuperar nuevos espacios que aportarían calidad al conjunto. La barrera del ferrocarril no debía ser un obstáculo para establecer vínculos entre los dos tipos de suelo urbano (residencial e industrial) a pesar de tratarse de dos realidades que siempre se entendieron contrapuestas: centro histórico y polígono industrial. En este caso, el reto era compatibilizarlos e incluso incentivar los flujos de población, y de usos tradicionales que emigraban del casco urbano al polígono, y permitir una mayor flexibilidad en el paso de un lugar al otro, e incluso para acceder a la estación con la misma facilidad desde los dos extremos. Ha sido recurrente la creación de elementos de paso, sobre las vías del ferrocarril o bajo las mismas, y de lugares más amplios de confluencia en su arranque.



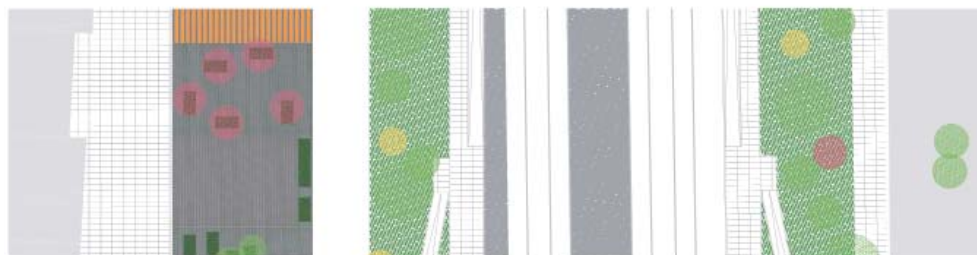
Se plantean también soluciones novedosas como aprovechar un paso de enlace Este-Oeste por debajo de las vías con una gran plaza que incorpore edificación con los accesos a la estación y otros usos comerciales. Tratamiento lateral acústico paliando los efectos del ferrocarril sobre ese entorno. Autores: Andrés Civera Mallén, Renzo Silva Acosta, María Martí Contelles y Adrián Soriano Varela.



Trama urbana junto al ferrocarril y al suelo industrial donde se aprecia la necesidad de plantear espacios de transición entre ambos que articulen diferentes tejidos y faciliten el acceso entre ellos y respecto a la estación del ferrocarril. Autores: Jorge Campos, Andrés Gutierrez Ayora, Natán Quesada Sánchez y Marie-Laure Dinant.

El polígono industrial aportaba también otros incentivos nada despreciables. Su eje central en dirección Este-Oeste mantenía una carácter especialmente atractivo por la existencia de una pinada muy bien conservada, un hotel con vistas a la Albufera, equipamientos como el Tanatorio Catarroja y espacios libres con usos realojables, como por ejemplo el ecoparque. Eje que además servía de único enlace del casco urbano con el Puerto de Catarroja, al otro lado de la A-7. La secuencia: Centro Histórico de Catarroja, Estación del Ferrocarril, sector central ajardinado del Polígono Industrial El Bony con usos dotacionales y terciarios y vía de acceso al Puerto de Catarroja no debía impedir que en la confluencia junto al ferrocarril no se plantease un nodo de articulación y una referencia capaz de asumir la importancia de su destino.

A todo lo anterior, se sumaba un ingrediente más de trascendencia cultural y patrimonial: el Camí Vell de Russafa. En el documento, de mayo de 2010, "Identificación Itinerario", del Plan Director de Recuperación de la Vía Augusta en la Comunitat Valenciana, de la Conselleria d'Infraestructuras



SECCION POR ZONA CENTRAL DE TUBAL



Propuesta con paso elevado sobre el ferrocarril aprovechando el desnivel con terrazas intermedias ajardinadas que jugarían diferentes papeles: espacios de recreo y relación, transición vegetal y barrera visual a las vías, conector e impulsor de miradores a diferentes alturas mejorando la imagen e incluyendo actividad. Autores: Nicolás Morote Mas, Carlos Retuerto Martínez, José Manuel Escobar Grässel y Sara Llop Leganés.

i Transport, aparece dibujado su recorrido sobre la traza del Camí Vell de Russafa. Un dato que aportaba un compromiso añadido a todas las actuaciones que recogieran el testigo de plantear el nodo de articulación mencionado. El espacio junto a las vías del ferrocarril adquiriría una trascendencia singular por el valor cultural que tiene la Vía Augusta y por servir de conexión entre realidades tan comprometidas con la actividad urbana de la población y de las personas que llegan para visitarla, estudiar o trabajar en Catarroja.



Propuesta para la Plaça Llotgeta. Autores: Andrea Guillamón Vinuesa, Leticia Romero Lombrana y Silvia Sánchez Ruescas.



Propuesta de reurbanización de la calle de la Iglesia y el entorno viario de la Plaça del Port. Autores: Jorge Campos, Andrés Gutierrez Ayora, Natán Quesada Sánchez y Marie-Laure Dinant.

El trabajo se completaba con la definición renovada de algunos espacios y calles del Centro Histórico para reactivar en lo posible el conjunto de su trama y aportarle la calidad propia de nuestro tiempo. Un tejido histórico no puede perder el carácter propio acumulado desde su origen hasta hoy, pero también debe tener vida y ser útil para sus residentes respondiendo con la eficacia que exigen las formas de vida actuales. De eso se trataba, no de falsear o destrozar las señas de identidad que edificios, secciones viarias y plazas habían mantenido en el tiempo, sino de recuperar su destino e incentivar su uso, sobre todo para nuevas generaciones.

Las calles, las plazas, la Plaça Llotgeta, la Plaça Vella, la Plaça del Mercado, la Plaça del Port y la Plaça de les Corts Valencianes, se trabajaron con esos nuevos presupuestos de dinamizar la actividad en la trama urbana, a partir de sus espacios más representativos, capaces de aportar nuevos incentivos y calidades al barrio y, por encima de todo, a la ciudad.



Propuesta de renovación de la Plaça Llotgeta estableciendo nuevos planos escalonados que incorporan espacio de juego y permanencia con materiales que añaden calidad a un espacio urbano tan emblemático. Las medianeras tratadas con material vegetal y el nuevo arbolado añaden tratamiento ajardinado y calidad medioambiental a la plaza. Autores: Ángela Gómez Quilez, Helena Jiménez García y Paola Parada Girón.



Propuesta de mejora del eje que comunica la Plaza de la Iglesia con el mercado municipal y se prolonga hasta el paseo peatonal junto al barranco. Se libera espacio del coche ampliando el de recreo y estancia. Autores: M^a del Carmen Carbonell Martínez, Beatriz María Muñoz Carrasco, Laura Rosen y M^a José Guardiola Martínez.



Imágenes actuales que ponen el acento en los problemas que genera la presencia permanente del coche en calles del centro histórico de Catarroja y la escasa actividad que generan unas plantas bajas ocupadas por garajes que además inciden sobre el nivel de transformación de la tipología tradicional de vivienda.



Se plantean diversas formas de actuar y reurbanizar las calles del centro histórico con modalidades de diferente grado de transformación. También a través de implantar una plataforma única que permita un paso peatonal más seguro y atractivo y un aliciente para el comercio u otros usos abiertos a la calle en planta baja. Se transforman en vías de convivencia en las que el peatón tiene un paso preferente pero los vehículos pueden pasar con limitaciones. Autores: Jorge Campos, Andrés Gutiérrez Ayora, Natán Quesada Sánchez y Marie-Laure Dinant. Andrea Guillamón Vinuesa, Leticia Romero Lombraña y Silvia Sánchez Ruescas. Andrés Civera Mallén, Renzo Silva Acosta, María Martí Contelles y Adrián Soriano Varela.

Las calles permitían también plantear nuevas soluciones en su urbanización para incentivar los desplazamientos activos, a pie y en bicicleta, y para mejorar la escena pública aportando nuevas cotas de calidad. Un problema extendido, que ayudaba poco, era la gran cantidad de cocheras que componían la parte de fachada más directamente percibida por el transeúnte: las plantas bajas. Su tratamiento desigual y con materiales no siempre adecuados a la imagen de un centro histórico (puertas de garaje funcionales), inundaban las calles y no permitían desviar la atención hacia un tratamiento de suelo o un mobiliario más ajustado al lugar. Las propuestas no hicieron más que poner el acento en estos temas, aportando visiones no tanto posibles como capaces de suscitar alternativas al estado actual.



Imagen actual de una calle del centro histórico de Catarroja donde su reurbanización como calle de convivencia o de prioridad peatonal aporta una mayor calidad a la escena pública, una mayor seguridad al peatón y la posibilidad de generar nuevos usos incompatibles con una vía convencional con tráfico rodado.

La generación de circuitos atractivos para los desplazamientos activos no sólo es una apuesta para fomentar la movilidad sostenible, sino que además supone mejoras ambientales, menos ruidos y menor contaminación, incentivos económicos asociados al paseo y a la bicicleta y, algo fundamental, reivindicar el espacio público como lugar amable de encuentro, de relación y de juego y además velar por unas condiciones más saludables y de mayor bienestar para la población.



Adolfo Vigil de Insausti / Alfred Esteller Agustí / Isamar Anicia Herrera Piñuelas

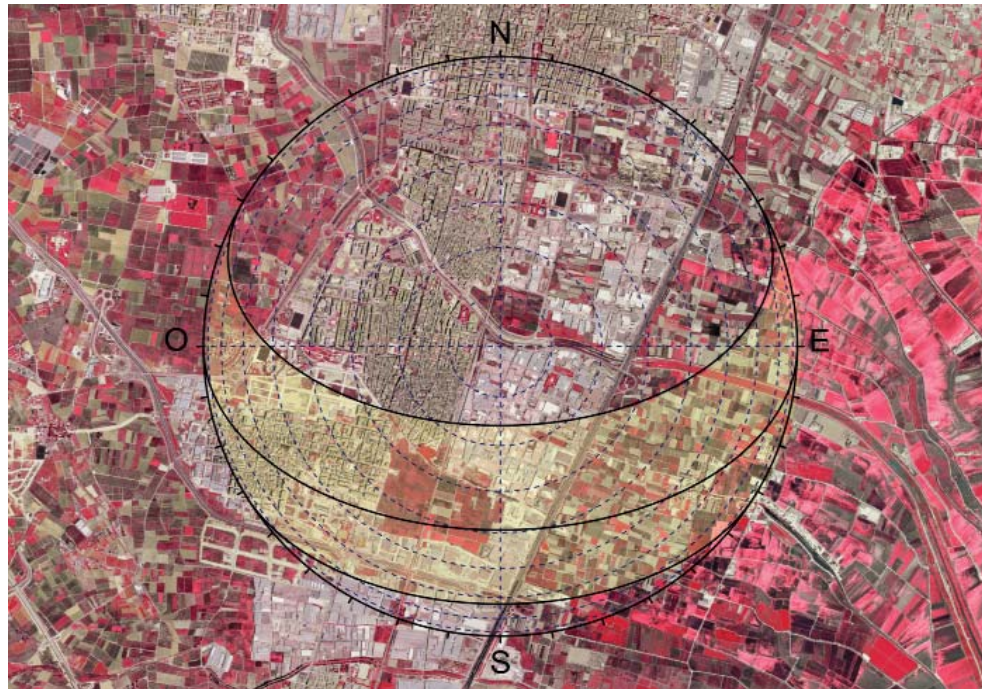
CATARROJA, EVOLUCIÓN EN L'HORTA Y RELACIÓN CON EL ENTORNO

El núcleo urbano de Catarroja, ubicado en la zona Sur de l'Horta de Valencia, está emplazado a medio camino entre el asentamiento urbano principal de la zona, la ciudad de Valencia, y una de las áreas naturales más significativas del oriente de la península, la Albufera de Valencia. Este emplazamiento no es por lo demás anecdótico, ni fruto de la expansión radiocéntrica de la ciudad, sino que responde a una evolución histórica propia, como emplazamiento de colonización de la llanura aluvial que rodea la desembocadura del río Turia.

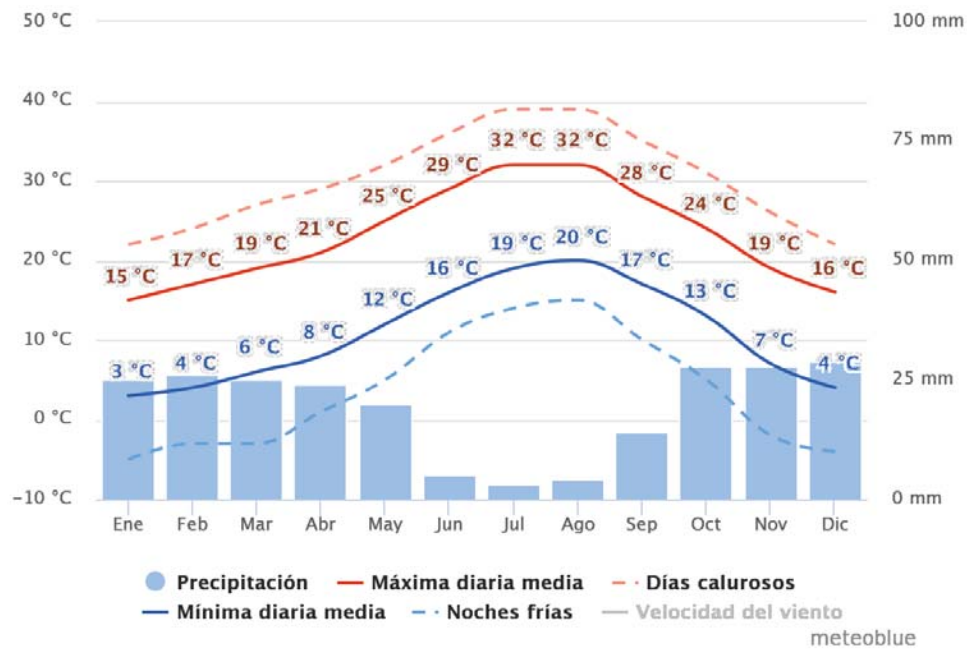
En este paulatino proceso de urbanización de lo que hoy compone el municipio de Catarroja, las condiciones ambientales de la zona y el biotopo consecuente han sido cruciales para entender su origen y evolución en continuo diálogo con la tierra, desde tiempos romanos en los que se llanura circundante al actual núcleo urbano, cuando se empezó la modificación

del entorno natural con un objetivo productivo agrícola principalmente, hasta mediados del siglo XX, donde otra serie de condicionantes vinculados a la explosión demográfica y nuevas tecnologías modificaron la relación de la ciudad, y los ciudadanos, con su entorno hacia un vínculo mucho más agresivo y transformador.

Para la comprensión de este entorno debemos definir las condiciones naturales originales del actual asentamiento cuya definición biocenosis era de pequeños bosques carrascales y formaciones de árboles junto a las riveras como álamos, chopos, fresnos y sauces, que junto a la acción humana y el clima de hace 2.000 años, similar al actual hicieron imposible la recuperación de dicha complejidad ecológica, destinándose a partir de ese momento a zona de producción de alimentos, hecho que produjo un importante beneficio para la ciudad de Valencia debido a su riqueza ecológica y excelente potencial de producción de alimento.



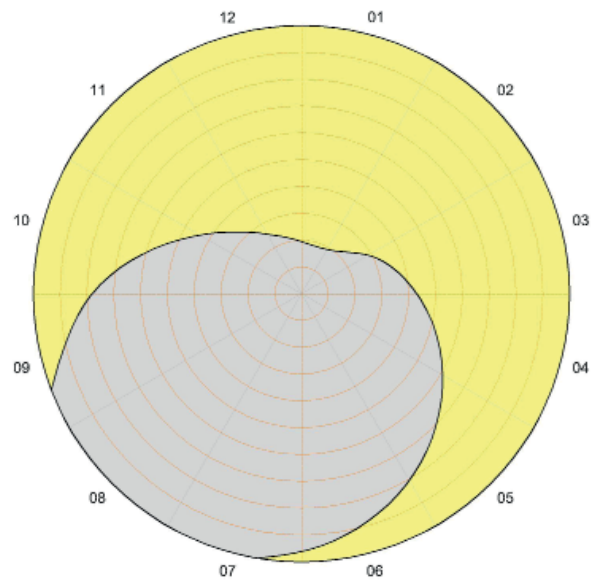
Carta solar sobre infrarrojos del año 2008



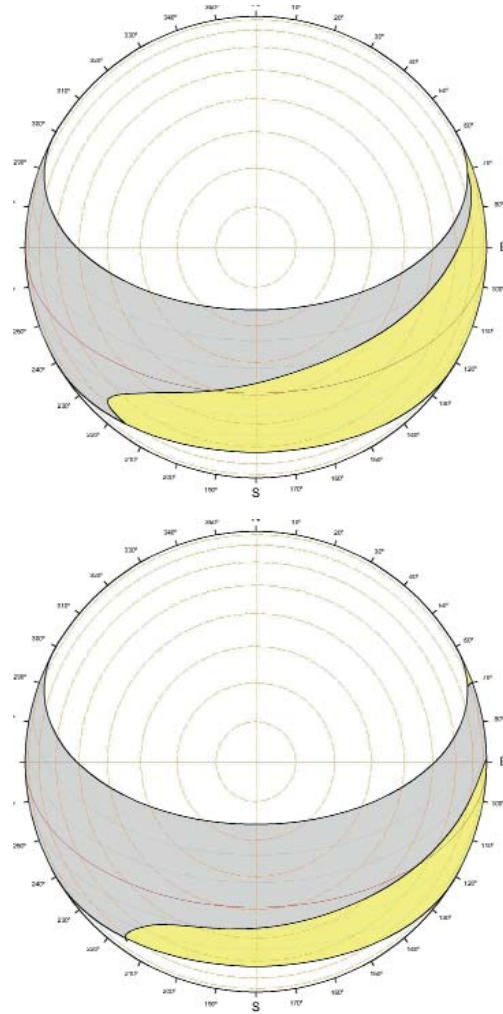
Ficha climática de Catarroja

Retomando el clima nombrado anteriormente, este se caracteriza, del mismo modo que lo era en la época romana y como no podía ser de otra forma, dentro del grupo de los mediterráneos costeros, con temperaturas, si bien algo excesivas en verano, considerablemente cercanas a las idóneas para el desarrollo del ser humano desde un punto de vista fisiológico, lo que obviamente tiene su repercusión tanto en la productividad como en la posibilidad de desarrollar relaciones sociales complejas. Obviamente la definición de este clima viene condicionada tanto por la proximidad al mar y lo considerado como distribución de mar y tierra, como por la topografía y la relación con el Sol, consecuencia de la latitud de Catarroja, cuyos datos podemos observar en la ficha climática.

En cuanto a las condiciones geográficas, el principal aspecto que tener en cuenta, debido a su incidencia en el posterior desarrollo urbano, es la dirección de la línea de costa Norte-Sur, que facilitó la labor de coincidir los requerimientos constructivos, económicos, sociales y urbanos con las condicionantes ambientales, especialmente solares y de ventilación urbana al apoyarse en una disposición directa de los ejes principales Norte-Sur



Necesidad de sol y sombra para los espacios públicos durante los 12 meses del año



Necesidad de sol y sombra sobre la carta solar de diciembre a junio y de junio a diciembre

y Este-Oeste, orientación que los romanos entendían como ideales para el Cardus y el Decumanus. Esta alineación natural vendrá además reforzada por los principales caminos que atraviesan la zona, principalmente lo que parece ser según los estudios arqueológicos una derivación de la Vía Augusta y que se conoció como el Camino viejo de Russafa, y el Camino Real de Xàtiva, actual avenida principal de la urbe, ambos uniendo la producción agrícola y ganadera así como la comercial con el centro histórico de la Ciudad de Valencia.

Complementariamente, analizando el terreno firme, la topografía es generalmente plana, con la presencia importante a nivel de conjunto urbano y su funcionamiento bioclimático de la Rambla del Poyo, que genera un límite natural del núcleo urbano en su lado Norte. Dispone de ligeras ondulaciones en el área actualmente ocupada por el núcleo urbano, en el que resalta levemente en altura la pequeña loma ubicada en la parte occidental, delimitada por la Avenida de la Rambleta, Avenida Ramón y Cajal y la Avenida Generalitat Valenciana con la CV-400.

Es precisamente en esta zona donde se sitúa el primer asentamiento, que corresponde a la época romana, en la que además de la ligera altura se contaba con suministro constante de agua desde el barranco y la perdida fuente de la Rambleta. Dicho asentamiento es de relativamente reciente conocimiento y a raíz de los trabajos de investigación en las últimas décadas se ha conocido que existía en la zona poniente del actual núcleo urbano una serie de edificaciones enfocadas en un área de 1,50 hectáreas contando casas y servicios, con un uso aparentemente principal de producción de alfarería, tercer motivo por el que se eligió la ubicación al tratarse de un frente arcilloso. Y siendo el cuarto, la proximidad de todas estas condiciones a la antigua nacional N-340, actual Camí Real, y que E. Pingarrón considera el cardo maximus del sistema de l'Horta Sud, desarrollado en paralelo a la Vía Augusta, ubicado más al este de este emplazamiento.

Posteriormente, se presupone la conformación de otro complejo más formal y denso que se conoce como "La Villa romana", con el tamaño medio de una villa mediterránea, con una disposición de la edificación en esquema de U, alrededor de la cual se dispusieron de forma diseminada edificaciones rústicas y espacios abiertos de corrales, cuadras y cobertizos, que se añadieron a la explotación alfarera.

Se establece de este modo desde las primeras construcciones, como ha sido la constante en toda la evolución de la ciudad, esta conexión de Catarroja con su entorno, principalmente mediante la agricultura, y especialmente la aluvial, como resultado obviamente de su ubicación, y de forma similar a los municipios cercanos, por el hecho de nacer como asentamientos de explotación del valle que une Valencia con la Albufera. Además, entrando en detalle sobre la conformación y disposición de los elementos, es de suponer que se tuvo en cuenta la importancia sobre el aprovechamiento de los

elementos naturales que ya describe Vitruvio en su libro "De Architectura" a los que une a la definición de Cardo y Decumano la correcta orientación de los edificios según su localización y clima, lo que se supone tras la influencia de Sócrates y Aristóteles que ya expresan las primeras líneas del diseño de viviendas en relación con el sol y el viento. Dicho hecho da inicio a lo que hoy en día, con la unión de numerosos conocimientos paulatinamente incorporados, conocemos como bioclimatismo. En este sentido se debe remarcar la coincidencia de la orientación principal del edificio principal con el Cardo Máximo, en alineación Norte-Sur, lo que además le confiere una orientación solar que permite aprovechar en este caso tanto la incidencia solar en la cara Sur como los vientos frescos de la costa en verano y cálidos del interior, con la constante posibilidad de protección con el patio, en este caso abierto.

El siguiente punto de análisis aparece con la llegada de los árabes a tierras valencianas, momento en el que hizo aparición un nuevo tipo de edificio especialmente en la zona de l'Horta Sud, las alquerías, que son el edificio

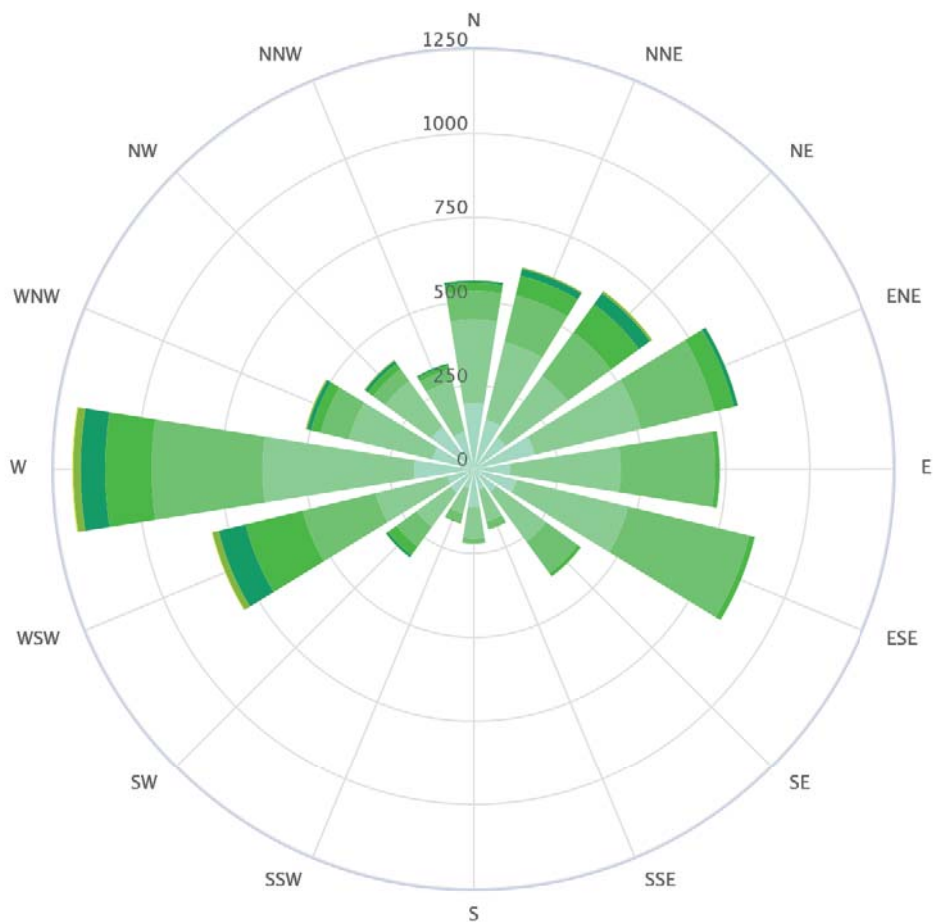


Área de Catarroja y barranco del Poyo en el año 1956

productivo por excelencia de la zona, al tratarse de una zona de regadío, con terrenos de mayores extensiones que los vinculados a la barraca, propia de los minifundios. Las alquerías se entienden como una interpretación árabe de las villas rústicas romanas, más compactas que la preexistente en la zona, con planta normalmente rectangular, muros de gran espesor y ventanas mucho menores al modelo relacionado con la villa. Al menos en su primera etapa, puesto que posteriormente fueron evolucionando hacia modelos más ligeros y de estética de mayor delicadeza y neoclásica, especialmente al pasar a manos de familias aristócratas y adineradas de la ciudad a lo largo de los siglos XV a XVIII, bien manteniendo su objetivo productivo o perdiéndolo, pasando a ser consideradas por los propietarios más como villas de verano o palacios rurales.

En este punto histórico, debido a los contados remanentes que quedan de la época debido a la decadencia que experimentaron y poca protección con la que han contado la mayoría de los edificios se dificulta tener un análisis detallado del conjunto en el núcleo de Catarroja, si bien se define mediante algunas generalidades del tipo de edificio, rectangular, compacto, de gruesos muros y huecos pequeños orientados en fachadas contrarias; el buen funcionamiento se debe a la reducción de la variación térmica en el interior mediante la inercia térmica de las fachadas, protegiéndose de la variación de temperatura en el exterior, que si bien no es tan significativa como en otros climas, de donde nace esta tipología, no funciona incorrectamente más allá de generar un interior más fresco de lo necesario para los meses más fríos.

Con la distribución de los huecos nos encontramos dos funcionamientos distintos. Aquellas alquerías que tenían una disposición rectangular con el eje mayor en orientación Este-Oeste se beneficiaban de mayor incidencia solar y una posible ventilación generada por la diferencia de presión asociada a la temperatura entre la fachada Sur, más caliente y la Norte, sin radiación solar, lo que genera una ventilación más continua durante todo el año. Independiente de los vientos dominantes se puede vincular a espacios exteriores con elementos construidos como pérgolas o el uso de vegetación, un ejemplo que une ambos conceptos es el tradicional emparado, situado frecuentemente en fachada anterior o posterior de alquerías, masías y barracas frente a puertas o ventanas, que propician que el



Gráfica de vientos en la que se muestra el número de horas anuales junto a las velocidades asociadas en cada una de las 16 direcciones

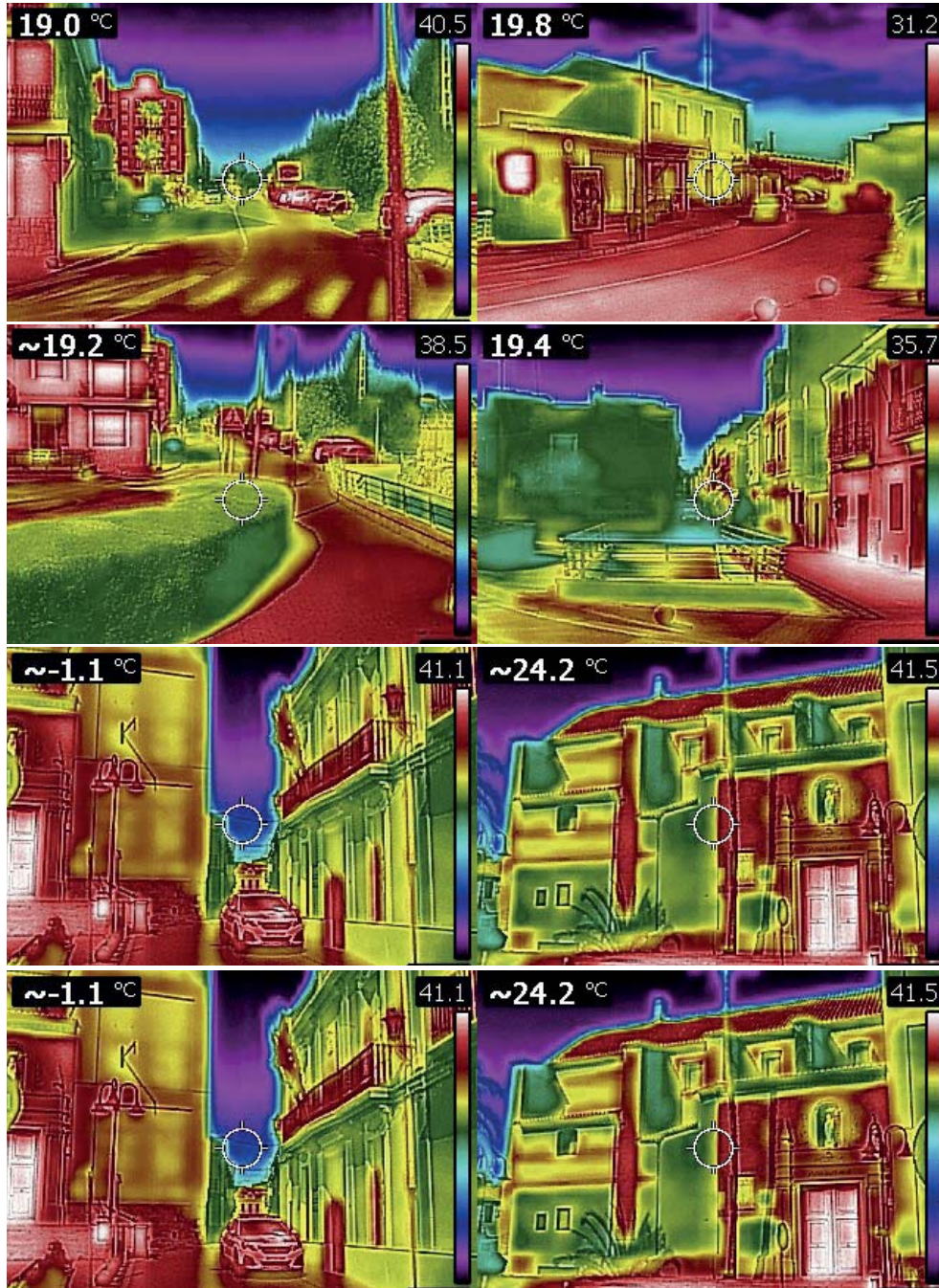
aire introducido en la vivienda cuenta con mejores condiciones de temperatura y humedad.

Por otro lado, las alquerías con disposición de eje mayor Norte-Sur se beneficiaban directamente de los vientos dominantes de la zona, cercana al mar, con circulación desde el mar a tierra durante el día y en dirección opuesta por la noche, lo cual ayuda a refrescar en periodos de calor a través de la ventilación cruzada, sin embargo, en este caso la dependencia de los vientos es demasiado directa para todo el año, puesto que en momentos de frío la aparición de vientos de levante pueden crear condiciones demasiado frías, del mismo modo que ocurre con el viento de poniente, obteniendo configuraciones de temperaturas más altas y bajas, así como de humedad insuficiente, que las necesarias para una zona templada. Sin embargo, dicho todo esto, las condiciones interiores de cualquier modo correspondían al confort requerido por los usuarios de la época, así como los otros usos habituales de guardado de alimento.

Con el paso del tiempo la configuración de las alquerías y barracas, que fueron apareciendo con la subdivisión de las grandes propiedades, dieron paso en algunos casos a conjuntos de edificaciones que inicialmente mantuvieron el mismo objetivo productivo, lo que paulatinamente llevó a la creación de los principales centros urbanos de la zona. De la mano de este crecimiento apareció la diversificación de actividades económicas, si bien hasta bien entrado el siglo XX la principal ocupación continuó siendo la agricultura, y en gran parte siguiendo estando vinculada a la producción de alimento para la ciudad de Valencia.

Dentro de esta evolución destaca la consolidación de Catarroja como núcleo principal de los alrededores, esta paulatina aglomeración de viviendas en superficie, con calles mayormente estrechas, más aún con el crecimiento en altura a lo largo del tiempo, propició unas variaciones tan directas como inevitables al funcionamiento bioclimático de la región debido a la modificación de las condicionantes, principalmente viento, pero también de tipo de suelo, a las que estaban expuestos los edificios.

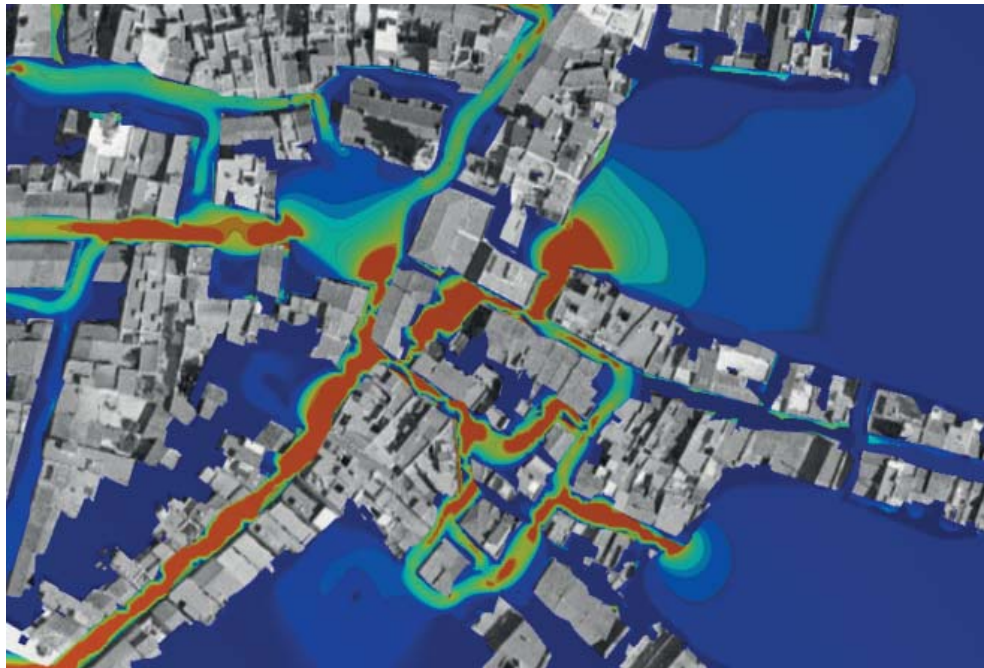
Respecto a la superficie de suelo, el cambio de un sistema de tierra agrícola y caminos de tierra por el propio de las ciudades, con aceras realizadas mediante piezas de hormigón o piedra y arroyos vehiculares de asfalto o



Imágenes termográficas de la Plaza de la Llotgeta y de la Plaza de la Estación

adoquín es reconocido actualmente como uno de los mayores factores a la hora de definir las condiciones higrotérmicas de los entornos urbanos.

Pavimentos ampliamente utilizados en el siglo XX como el asfalto son impermeables, no transpirables y tienen una alta capacidad de absorber el calor de la radiación solar rápidamente, lo que convirtió los núcleos urbanos, en mayor medida conforme a mayor superficie, en zonas áridas con temperaturas más extremas y peor calidad de aire debido a que este se encuentra encapsulado debido por la modificación de los vientos naturales conforme se incrementa el volumen de las edificaciones, en comparación tanto con su entorno como con periodos anteriores, conocido como el efecto isla de calor. Efecto que además, en la actualidad, debemos revisar adecuándolo a las últimas evoluciones climáticas propias del cambio climático, en las que las temperaturas se continúan extremando, los vientos son más variables y racheados, la cantidad y composición de la radiación solar que llega a la superficie terrestre es mayor y más dañina, y en general estamos más expuestos a fenómenos meteorológicos extremos, con la



Incidencia del viento en el entorno de la plaza fundacional de Catarroja con viento de Levante

amenaza al funcionamiento y seguridad de las ciudades que conllevan. Este efecto tiene dos componentes principales, las mismas que revisábamos en el inicio de este análisis bioclimático en el tiempo, con el asentamiento romano, teniendo en cuenta que la topografía es mayormente plana; la radiación solar y la ventilación.

La radiación solar se puede entender como un componente invariable, es de hecho mucho más significativa la relación que como ciudadanos y diseñadores de ciudad establecemos con ella, ya sea eliminando elementos que generan sombra como los árboles, no teniendo en cuenta la incidencia solar en los edificios, así como la reflectividad de la misma hacia la calle en edificios acristalados, o la disposición de la cubierta como elemento captador de radiación solar, eliminando áreas de tierra y vegetadas por superficies duras y, en general, tomando decisiones que producen una mayor absorción de radiación solar por los distintos elementos de la ciudad, incrementamos de forma directa la temperatura radiante de la misma.

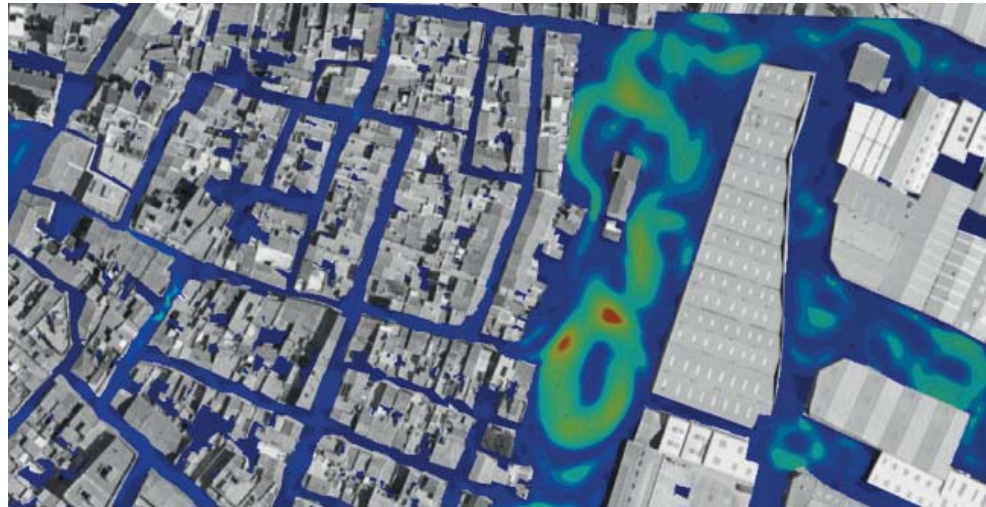


Incidencia del viento en el entorno de la plaza fundacional de Catarroja con viento de Poniente

En este punto es importante recordar que de todas las formas que tenemos los seres humanos de experimentar mayor o menor temperatura la más influyente es la radiación, correspondiendo al 45% de la sensación térmica del cuerpo, por lo que este apartado resulta de gran importancia.

Por otro lado, tenemos la ventilación, que en términos urbanos viene definida directamente por la capacidad de los vientos naturales de la zona para introducirse y discurrir por las distintas calles y plazas, además de poder introducirse en los edificios posibilitando la renovación de aire del conjunto de la ciudad, lo que lleva en nuestro clima a unas mejores condiciones higrotérmicas y de calidad de aire; expulsando aire, contaminado con múltiples componentes tóxicos por fuentes como los automóviles, con alta concentración de compuestos orgánicos volátiles (COV), con mayor concentración de dióxido y monóxido de carbono o con mayor temperatura, tanto por la acumulación directa por radiación solar como por las abundantes fuentes térmicas como motores, máquinas de aire acondicionado, etc.

En este caso, la escasez de espacios públicos de dimensión suficiente para generar espacios y vórtices de ventilación, así como una proporción de demasiada altura respecto a la anchura de las calles, al incrementar en niveles los edificios, y la disposición de nuevos edificios y calles de forma



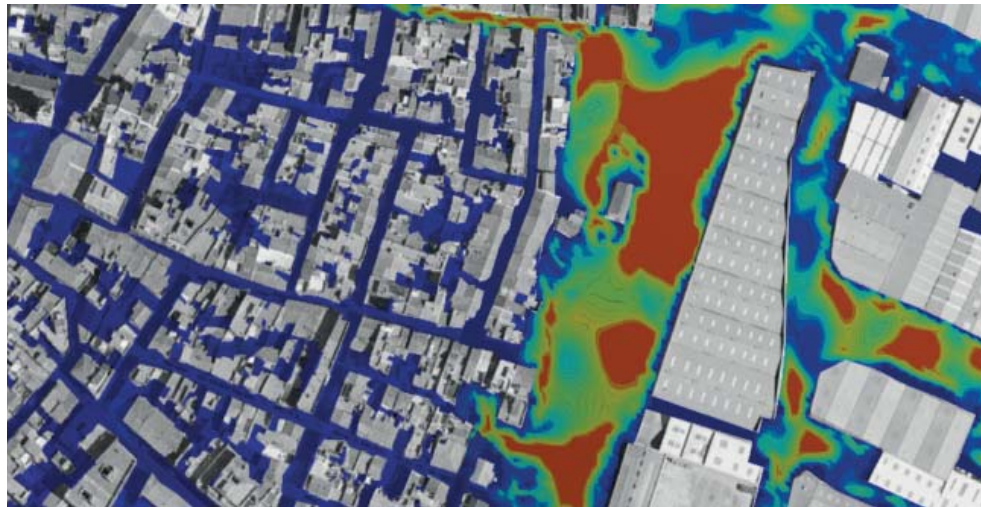
Incidencia del viento en el entorno de la estación de Catarroja con viento de Levante

que dificultan o interrumpen la ventilación existente son los principales motivos de reducción de la ventilación adecuada.

A esto, con el objetivo de analizar la calidad del aire, se puede sumar la baja presencia de vegetación masa vegetal en general, con poca superficie a cota de suelo de tierra natural y arbolado de gran tamaño en particular que funcionen como sumideros de carbono, captando partículas volátiles y dióxido de carbono, contribuyendo a la limpieza y mejorando la calidad del aire.

Como breve caso de estudio podemos tomar la zona delimitada por la vía del tren y el Camí Real en dirección Norte-Sur, y las calles Calvari y de Sagasta, con el fin de comparar una trama urbana habitacional tradicional de la zona, propia de la consolidación de Catarroja como núcleo urbano, con la situación actual de ocupación prácticamente completa de la superficie destinada a suelo urbano, incluyendo la conurbación con los municipios de Masanasa y Albal, así como la zona industrial del lado Este de la vía de ferrocarril.

Como se puede observar en las imágenes de simulación de flujo de aire, tanto la velocidad como la cantidad de flujo de aire, mostrada en la imagen, en el caso inicial es mucho más conveniente que el estado actual,



Incidencia del viento en el entorno de la estación de Catarroja con viento de Poniente

resaltando en este caso la influencia de la zona industrial que debido a la insuficiente alineación de calles, especialmente evidente es el caso del Camí del Port, así como la creación de volúmenes de una altura igual o ligeramente superior a la mayoría de elementos de la parte habitacional se genera una burbuja de calma sobre el centro habitacional, lo que directamente reduce el flujo de aire en su interior. Este efecto viene ayudado además por la extensión de viviendas al poniente del Camí Real, alargando la sombra de la burbuja al evitar que el aire en movimiento baje a nivel de suelo más rápidamente.

Como esperanza para obtener una mejor ventilación se tiene acceso directo a un gran potencial de flujo en la parte noreste del área residencial, junto al barranco del Poyo, sin embargo, ampliando el radio de acción se observa que también se encuentra estrangulado a medio kilómetro hacia el este por la expansión industrial aún mayor del municipio de Massanassa, lo que tiene consecuencias directas no tanto para las primeras manzanas junto al barranco, que siguen teniendo acceso a flujo de aire suficiente, pero sí para aquellas manzanas más internas, que lo ven reducido drásticamente.

Como consecuencia de este leve breve análisis podemos entender que para la zona conurbada de los núcleos urbanos de l'Horta Sud respecto al funcionamiento bioclimático tanto de los espacios exteriores como de posibilitar un diseño energéticamente eficiente y saludable para los edificios, la configuración más adecuada en superficie es la creación de franjas urbanas con orientación Norte-Sur, que posibilite una adecuada renovación de aire al mismo tiempo que se regula la temperatura del aire y

radiante, incluyendo espacios verdes de captación de partículas; que pueden ser las áreas colindantes al reducir la profundidad proporcional de las áreas urbanas o incorporándolos en el interior de las mismas.

Los otros condicionantes a tener en cuenta es la correcta alineación de calles, estimando la correcta distribución de flujos de aire en horizontal, junto a la definición de las alturas de los edificios de forma que se aproveche esta para la generación de zonas de presión y depresión adecuadas que generen ascensos y descensos de las corrientes, incrementando la presencia general de vientos en el interior de la mancha urbana, pero de forma equilibrada y sin efectos embudo como pasa en la actualidad donde se presentan calles que recogen flujos de distintos orígenes, produciendo un exceso de velocidad de viento, mientras en otras el flujo es insuficiente.

Como beneficios añadidos, y que consideramos importantes por el hecho del contexto cultural y natural de l'Horta, el modelo de franjas finas, con inclusión de líneas y espacios verdes, en los que se puede apostar y/o recuperar parte de las costumbres y trama de huerta traen beneficios vinculados a la sostenibilidad, creando zonas de captación de compuestos dañinos para la salud y el medio ambiente, así como zonas de captación de agua pluvial de forma natural, lo que conlleva un beneficio al área natural protegida de l'Albufera y abona a la resiliencia de toda el área frente a las nuevas amenazas meteorológicas, y finalmente propiciaría el restablecimiento de la continuidad ecosistémica de la huerta, favoreciendo tanto la resistencia a plagas de los cultivos como mejorando su producción y consumo de agua.



Cròquis del carrer Paluzié amb l'escola al fons

Lluís Candel i Galàn

**ESTUDI I DESENVOLUPAMENT D'ACTUACIONS ESTRATÈGIQUES DE
REGENERACIÓ URBANA PER A CIUTATS DE MIDA MITJANA, APLICAT
AL CAS DE CATARROJA**

“Estudi i desenvolupament d’actuacions estratègiques de regeneració urbana per a ciutats de mida mitjana, aplicat al cas de Catarroja” és el títol del Treball Final de Grau que he pogut realitzar dins la línia de treball del Taller UP de l’ETSAV, en l’últim any dels meus estudis del Grau. Aquest títol inclou molts dels elements que s’han considerat d’interés per part de l’autor, aplicant coneixements i sobretot, recerques interdisciplinaries entre l’urbanisme i el paisatge i la realitat existent. L’objectiu del treball va més enllà de l’estudi de la situació concreta de Catarroja, ja que el treball busca fer evident cap al públic en general (i als polítics en particular) una visió global de la ciutat i territori. Una guia que vol ajudar a desenvolupar un sentit crític, analític i estratègic que, moltes vegades, queda reservat per als tècnics interessats en aquestes disciplines.

Amb aquesta intenció didàctica, l'esquema general del treball es vol presentar com una successió d'elements concatenats, encara que per la seua dimensió o interès fa fàcil que es puguen consultar per separat.

1. Definició dels elements d'estudi
2. Anàlisi de la situació urbana de Catarroja
3. Opinió externa - enquesta ciutadana
4. Diagnosi i metodologia
5. Catarroja 2016-2030

El primer pas d'aquest aprenentatge passa per definir la matèria amb la que estem treballant i el perquè d'aquesta elecció.

1. Definició dels elements d'estudi

Ciutat mitjana

Les ciutats mitjanes o intermèdies, segons Josep Maria Llop i Carme Bellet [1], es poden definir només si marquem els extrems màxims i mínims en una escala. En l'àmbit d'actuació del País Valencià podem considerar que la capdavantera correspon a la ciutat més poblada (València, amb quasi 800.000 hab.) i el tancament una població "model" que conté els serveis mínims (administració pública local, educació primària i secundària públiques i centre d'atenció sanitària diürna de nivell primari) que podria rondar els 10.000 habitants, una xifra que es correspon amb la definició administrativa de ciutat. Una ciutat mínima.

Les condicions d'una ciutat mitjana deriven de la funció, influència i capacitat d'articular el territori que les envolta. Són centres de referència a escala territorial, servidors de béns bàsics com l'educació i sanitat, dins l'atenció primària o d'especialitat. Com a element diferencial, també tenen seus d'entitats i administracions supramunicipals (comarcals, autonòmiques i estatals) i tenen bones infraestructures que les connecten amb altres nuclis poblacionals, ja siga mitjançant vies ràpides rodades o ferrocarril. Però

encara que tinguen certa importància, sempre es troben subordinades a la capital o a un node de centralitat.

Per caràcter ambiental, són ciutats que no presenten els perjudicis propis dels grans centres urbans. Entre altres, no acumulen dins el seu casc urbà alts nivells de contaminació, ja que presenten una extensió moderada. Aquesta extensió acotada propicia l'accés al medi natural que les envolta. Això també fa que les distàncies entre punts dins de la ciutat són acotats, la qual cosa que afavoreix el trànsit dels vianants o dels ciclistes, i el cotxe pot passar a utilitzar-se en determinades situacions.

A nivell social, la menor població i la concentració d'aquesta afavoreix certes relacions de veïnat i d'associacionisme espontani o programat. També solen presentar una estructura social heterogènia i alhora equilibrada, on el pes específic de la població creixuda a la mateixa fa conservar cert caràcter propi i diferencial. Aquest últim fenomen propicia que es conserve una identitat i cultura pròpies, contravenint a un fenomen de globalització cultural. En el cas que la ciutat tinga cert recorregut històric, aquest sentit identitari es veu incrementat.

Catarroja dins del territori

Catarroja és una població del País Valencià situada al sud de la ciutat de València, a uns 10 kilòmetres aproximadament. Actualment compta amb una població de 28.000 habitants i forma part de la àrea metropolitana de la ciutat de València.

Forma part de la comarca de l'Horta, i és capital de la sub-comarca Horta Sud-Albufera. Es troba en conurbació dins del braç sud d'extensió de València, una franja urbana contínua que s'estén des d'Alfàfar fins a Silla. El territori d'aquestes poblacions presenta el mateix esquema: ciutat situada a l'àrea metropolitana de València, fragmentada per tot tipus d'infraestructures i antigament, en contacte directe o immediat amb l'Albufera. En les immediacions s'han desenvolupat zones industrials planificades amb bastant poca gràcia i tacte, que han ajudat a conurbar les poblacions i segregar els espais naturals humits de l'albufera i els de secà de l'interior.

Aquestes ciutats han presentat creixements urbans accelerats durant el desenvolupisme i industrialització de la segona meitat del s. XX, així com

durant el període d'especulació i depredació del territori conegut com la "bombolla immobiliària". Aquest últim fenomen ha produït, a Catarroja en concret, l'aparició de Nou Mil·lenni, un procés especulatiu frustrat que ha propiciat que el paratge agrícola més proper al nucli poblacional estiga en mans de grans entitats bancàries, caiguent els cultius en desús i degradant-se degut a l'aparició de diversos abocadors il·legals.

Com a mínim contrapunt positiu d'aquest conjunt urbanístic maltractat, trobem que cada població té els seus centres històrics relativament conservats, amb possibilitats d'experimentar grans millores amb determinades actuacions puntuals.

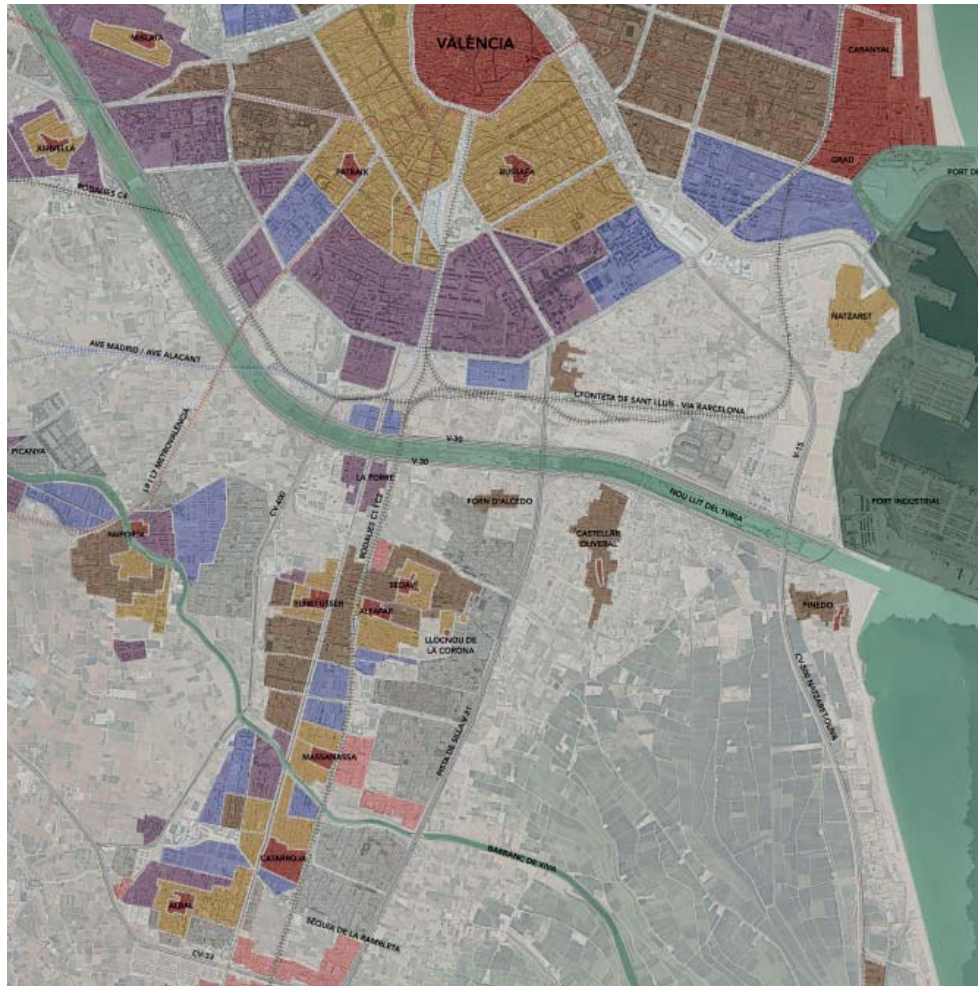
Catarroja pren un paper de capital de segon nivell dins d'aquesta conurbació, arreplegant algunes de les funcions que tradicionalment havien estat assignades a la ciutat de València o a la de Torrent.

Una vegada conegut l'àmbit i les característiques generals de la població de Catarroja, passem al següent nivell d'aprofundiment.

2. Anàlisi i situació actual

A la imatge 1 podem constatar com Catarroja i les seues ciutats veïnes han fet mes gran el seu nucli urbà a costa de l'horta. A finals de s. XIX trobaríem els centres històrics (en roig) separats entre si per grans extensions d'horta. Ja als primers anys del XX, els eixamples de cada poble s'apropen i comencen a reblir l'eix vertebrador del Camí Reial a Madrid, prolongació del carrer Sant Vicent Màrtir de València.

Amb aquest eixamplament de principis de segle, encara conservem certa permeabilitat entre les diferents hortes, les de secà i les d'Albufera. Ja a mitjans del s. XX apareix el desenvolupisme i noves edificacions d'època franquista (en tostat) que venen acompanyades dels primers assentaments industrials (mallat en roig), que comencen a conurbar les ciutats immediates a València. Aquestes ampliacions segueixen amb les efectuades en el primer període democràtic (morat) i bombolla immobiliària (blau) i a les que cal sumar la planificació de grans polígons industrials, acaben de configurar aquest braç edificat i massís, impermeable als espais naturals annexes.

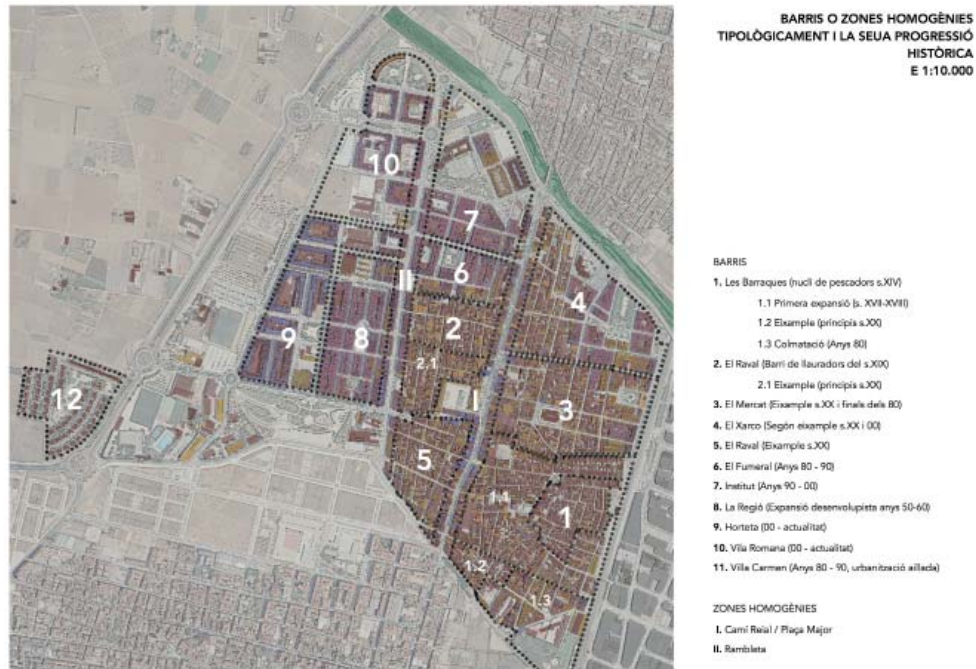


1. València i la seua àrea metropolitana

El creixement desproporcionat ha donat l'esquena als elements a cuidar dins d'aquestes poblacions: els barrancs, les sèquies majors, i les hortes que es nodreixen d'aquests.

L'actual configuració de la pròpia ciutat de Catarroja (reflectida a la imatge 2) es pot definir a través de l'aparició i desenvolupament dels seus barris, que en ordre cronològic son:

Les Barraques: Nucli històric de Catarroja, derivat a partir d'una alqueria musulmana. Tradicionalment un barri pescador, les últimes intervencions en teixit es produeixen a principis del s. XX. Ha patit la proliferació de d'edificis plurifamiliars que han substituït antigues cases de poble, els seus carrers i places s'han emplenat d'aparcament i trànsit, i s'han buidat d'activitat i comerç. S'ha vist separat de l'horta i l'albufera per la línia de ferrocarril i posteriorment també pel polígon industrial. És un barri deixat morir per part de l'administració.



2. Barris o zones homogènies tipològicament i la seua progressió històrica

El Mercat / Pilar / Raval / Xarco: Aquests barris apareixen en un període d'expansió del poble, a principis del s. XX. Presenten una estructura reticular de carrers estrets, i està compostat per cases unifamiliars humils. El Pilar i el Raval es troben a l'altra banda de l'eix del Camí Reial, mentre que el Mercat està annex al nord de les Barraques. El Mercat presenta uns carrers lleugerament més amples, i ha patit diferents substitucions en el seu teixit degut a l'augment de valor del barri, que durant molt de temps fou centre de comerç junt amb Camí Reial. El Xarco és una extensió una mica posterior a la del mercat, de la primera meitat del s. XX. Construï el front est de Camí Reial i és un barri principalment residencial unifamiliar. El seu últim creixement es produí a finals del s. XX amb el rebliment de l'horta preexistent entre Camí Reial i la línia del ferrocarril.

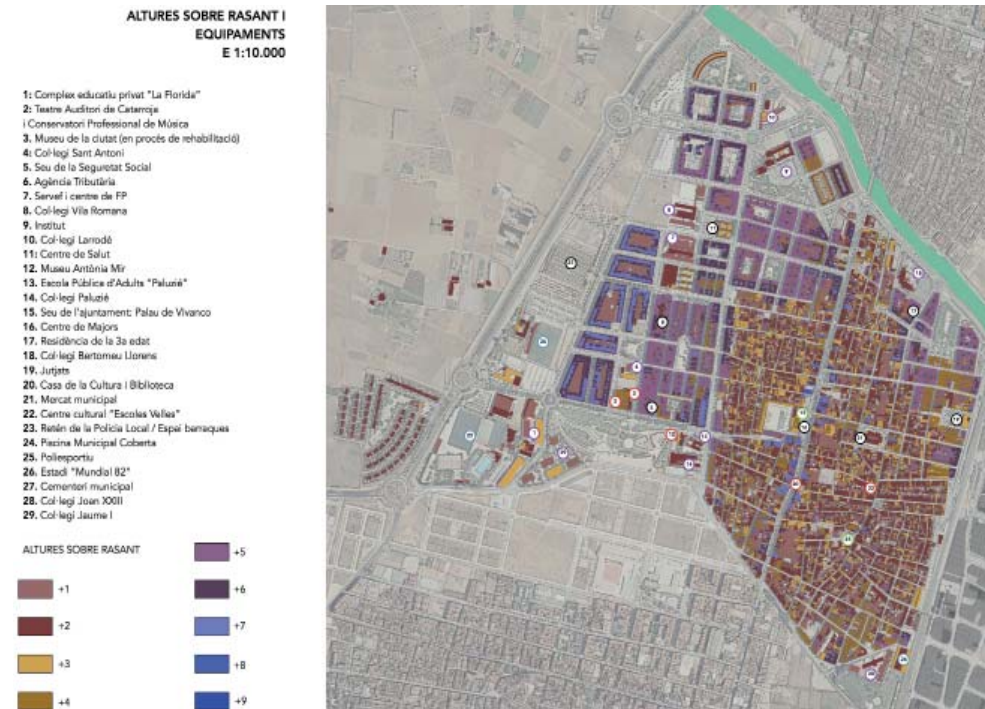
La Regió / Rambleta: El barri de la Regió i l'avinguda Rambleta es desenvolupen alhora, fent desaparèixer una antiga rambla. És un creixement basat en l'urbanisme modern i edificat en blocs de pisos de baixa qualitat constructiva, plantejats per a l'habitatge obrer. Els espais públics no son de qualitat, ja que és una zona dissenyada per al cotxe i basada en l'aprofitament del sòl. Els blocs de pisos proporcionen unes seccions de carrer poc agradables, i encara que l'activitat comercial s'aglutina en Rambleta i algun carrer més, és la zona més inhòspita de la ciutat.

Fumeral: Seguint la tipologia edificatòria de la Regió, aquesta zona construïda en els 80 concentra molta activitat comercial i d'oci que abans es situava a Camí Reial. Degut a la millor qualitat de la edificació i de l'aparició d'un element de relació com la plaça del Fumeral, l'ambient és més harmoniós que la zona de la Regió.

Institut / Vila Romana / Horteta: Aquests tres barris es desenvoluparen durant la bombolla immobiliària. En el mateix moment també es realitzà el principal espai verd del poble, el parc de Paluzié. Els tres barris es veuen definits de manera homogènia. Blocs edificatoris de major dimensió que els de la Regió i Fumeral, amb ús residencial dels patis interiors d'illa (espai lúdic de les comunitats de propietaris) i baixos comercials en desús. A banda, estos barris presenten concentració d'equipaments educatius, administratius i sanitaris.

Villa Carmen: Residencial aïllat dels anys 90, compostat per xalets unifamiliars i ubicat a l'altra banda de la CV-400. En contacte directe amb l'horta, resulta una bombolla residencial, desconnectada de l'entorn rural i la ciutat. Els terrenys que la rodegen son els destinats al pla fallit de Nou Mil·lenni, que pretenia duplicar la superfície edificada de Catarroja i rebliir amb edificis tot el terme municipal, exceptuant l'horta que recau a l'Albufera.

Les imatges 2, 3 i 4 mostren la configuració de Catarroja. Es pot apreciar en la primera imatge la conformació dels barris i dels seus límits, així com les tipologies edificatòries marcades per l'altura de les edificacions. Les més baixes corresponents a les cases de poble i unifamiliars, i les més altes corresponent tant a la edificació plurifamiliar sorgida de la bombolla o com a substitució d'alguns habitatges en Camí Reial. A la segona imatge es mostra la implantació d'equipaments i serveis públics, que es concentren en Camí Reial i a la zona nova del poble. I per últim, la disponibilitat d'espais públics i places de la ciutat, amb una valoració sobre la seua configuració.



3 Altures sobre rasant i equipaments



**INFRASTRUCTURA VERDA I ESPAIS BUITS
AL NUCLI DE POBLACIÓ**
E 1:10.000

- Sèquies
- Zones verdes
- 1: Parc de la Florida
- 2: Parc dels patos o de les Barraques
- 3: Plaça Hortana
- 4: Plaça del fument
- 5: Parc de
- 6: Plaça del Príncep d'Astúries
- 7: Parc de Cristòfol Aguado
- 8: Plaça dels furs
- 9: Plaça de les Corts Valencianes
- Espai públic dur a tractar
- I. Plaça de la Regió
- II. Plaça Major
- III. Plaça Lloçeta/Vella
- Espais en projecte:
- 1. Camí de les corregudes / Rambleta / Pelaya
- 2. Marge del barranc de Xiva
- Via arbrada
- Via arbrada sense densitat d'ombra
- Sector Nou Mil·lenni. Horta abandonada, amb presència d'edificadors incontrolats i vaqueries fora d'ordenació
- Vila romana / Zona arqueològica per catalogar
- Ampliacions del cementiri / Magatzem municipal

4. Infraestructura verda i espais buits al nucli de població



Actuacions a la malla de connexió en l'eix est-oest.

Aprofitant la imminent reurbanització per problemes de seguretat i salubritat que es produeixen al C/ La Reina i Av Diputació [Fig .14], es proposa la reurbanització d'estos dos carrers, junt amb els C/ Nou i C/ Esteve Paluzié per a conformar un eix vertebrador sobre el que es recolzarà una malla de carrers especialment protegits del trànsit rodat. Es buscarà que el nou eix Reina-Nou-Paluzié-Diputació es constitueixca també com a connector entre els diferents equipaments culturals del poble (Casa cultura, Teatre-Auditori, Museus, Espai Barraques...) i que siga un bon itinerari escolar tant per als xiquets com per als joves estudiants que arriben en tren i assisteixen al complex de La Florida, situat al final de la actual avinguda, reconvertida en Passeig de la Diputació de València. Aquest seria un primer corredor peatonal, amb previsió de que en un futur pròxim es reurbanitzen la ronda sud (límit amb Albal) i que es tracten els espais buits i desaprofitats que recauen al marge amb el barranc del Poyo.



5. Actuacions a la malla de connexió en l'eix est - oest

3. Opinió externa i enquesta ciutadana

La opinió externa tracta d'aportar un altre punt de vista al tècnic que porta a terme aquest treball. Es demana a l'alcalde i regidor d'urbanisme que ens definisquen els seu model de ciutat per al futur. I ells, en destaquen per damunt de tot, la transició cap a una ciutat sostenible i que recupere el seu teixit històric, abandonat durant molt de temps. S'aprofita també la situació per entrevistar als arquitectes David Estal i Carmel Gradolí, esperant que aboquen una mica de llum sobre dos temes molt importants a l'hora d'actuar en el teixit construït.

David Estal aporta una visió crítica sobre la multiplicitat de processos participatius que van apareguent en tots els pobles. Es discuteix sobre la necessitat de que totes les mesures (fins i tot, aquelles no discutibles pels immensos avantatges que presenten) s'han de sotmetre a participació ciutadana. Un procés que pot posar en perill mesures tan convenientes com la pacificació del trànsit en els centres de les ciutats. En aquest intercanvi, afloren dos dels reptes de les ciutats de l'àrea metropolitana. El primer, el de resoldre de manera definitiva el seu contacte amb altres ciutats i amb el medi natural. La necessitat d'un organisme supramunicipal que s'encarregue de fer les transicions adequades entre municipis i natura. El segon repte suposa la recuperació dels centres històrics, elements que doten de personalitat pròpia aquests teixits urbans que semblen dissoldre's.

L'entrevista amb Carmel Gradolí versa cap a un altra direcció, de menor escala. Com a catarrojà de naixement, il·lustra el que suposava viure a una Catarroja acotada, on les cases formaven part del carrer i el carrer formava part de les cases. I com aquesta idea de fer vida de portes cap a fora es va acabar amb l'aparició del cotxe i de l'aparcament per tot arreu, sense respectar cap indret del poble. De fet, compara el procés de deshumanització del carrer present a Catarroja i al Cabanyal, la última tasca urbana de l'arquitecte. El futur de les places i carrers passa per que la gent els torne a utilitzar, amb totes les mesures pertinents per abastar aquesta finalitat. Restringir el cotxe i l'aparcament (que fa ús privatiu de la cosa comuna) és una de les mesures evidents. Però tant o més important és el fet d'introduir el verd als nostres carrers, des-impermeabilitzar els carrers per a permetre que el sòl transpire, o afavorir un carrer sense obstacles o barreres arquitectòniques per a que qualsevol vianant pugui gaudir del seu poble.

Per últim, es llançà una enquesta ciutadana a través de les xarxes socials de les que disposa l'ajuntament. Amb una mostra de 138 catarrogins i catarrogines. I aquestes son les principals conclusions:

Els catarrogins demanen una ciutat accessible per a xiquets i per a majors. Exigeixen un augment de l'arbrat, de l'espai per al vianant i de l'espai per als xiquets als seus carrers, subordinant la presència del cotxe a les necessitats de la població que camina.

Amb la pacificació imposada als cotxes, els catarrogins estarien interessats a promoure itineraris escolars per tot el poble, que podrien anar acompanyats del trànsit ciclista, molt menys perillós per als xiquets i als majors. La implantació de zones d'ús públic en solars privats sense activitat també és una de les mesures que els catarrogins més recolzen.

Volen conservar la seua cultura i els seus trets històrics, des dels més generals (com la conservació i recuperació de Les Barraques) als els més particulars (el manteniment del paviment històric). Comparteixen especial preocupació pel barri de Les Barraques. Una fet ben significatiu és que, encara que estiga considerat per més de la meitat de la població com el barri més degradat, és aquell en el que més de la meitat de la població enquestada els agradaria viure.

En aquest barri demanen a banda de millores generals, una revitalització del teixit comercial, fer-lo un barri més atractiu per als joves (amb equipaments infantils i d'oci) i un programa per a la rehabilitació de les cases del poble.

4. Diagnosi i metodologia

Després de conèixer una mica més l'entorn de Catarroja, en destaquem la magnitud territorial de la conurbació de la que forma part. Una conurbació que ve articulada per multiplicitat de vies de trànsit en sentit nord-sud, integrades dins del territori segons l'època en què es feren. Aquestes vies, simplement s'han deixat caure al territori, sense cap tractament dels seus límits i sense miraments per les preexistències ni per la continuïtat del paisatge de l'horta.

Els límits entre les poblacions conurbades s'han antropitzat de tal manera que no han permès la preservació de cap espai natural de ribera. Les riberes dels barrancs intervinguts i soterrats han aprofitat per a construir rondes perimetrals, avingudes i altres espais de circulació rodada, oblidant per complet el caràcter hídric original d'aquests itineraris.

Com es mostra a la imatge 5, (4. Diagnosi i metodologia) aquestes infraestructures han esdevingut barreres dins de les mateixes poblacions, en les que el seu recorregut d'est a oest sembla una odissea irrealitzable sense el mitjà de transport rodat. La poca consciència sobre el vianant ha ocasionat que, amb l'arribada del cotxe, tots els espais (des de les places més grans als carrerons més estrets) siguin domini de l'automòbil. Aquest domini del cotxe ha relegat al vianant a les voreres, que en alguns carrers no arriben ni a mesurar 40cm d'amplada.

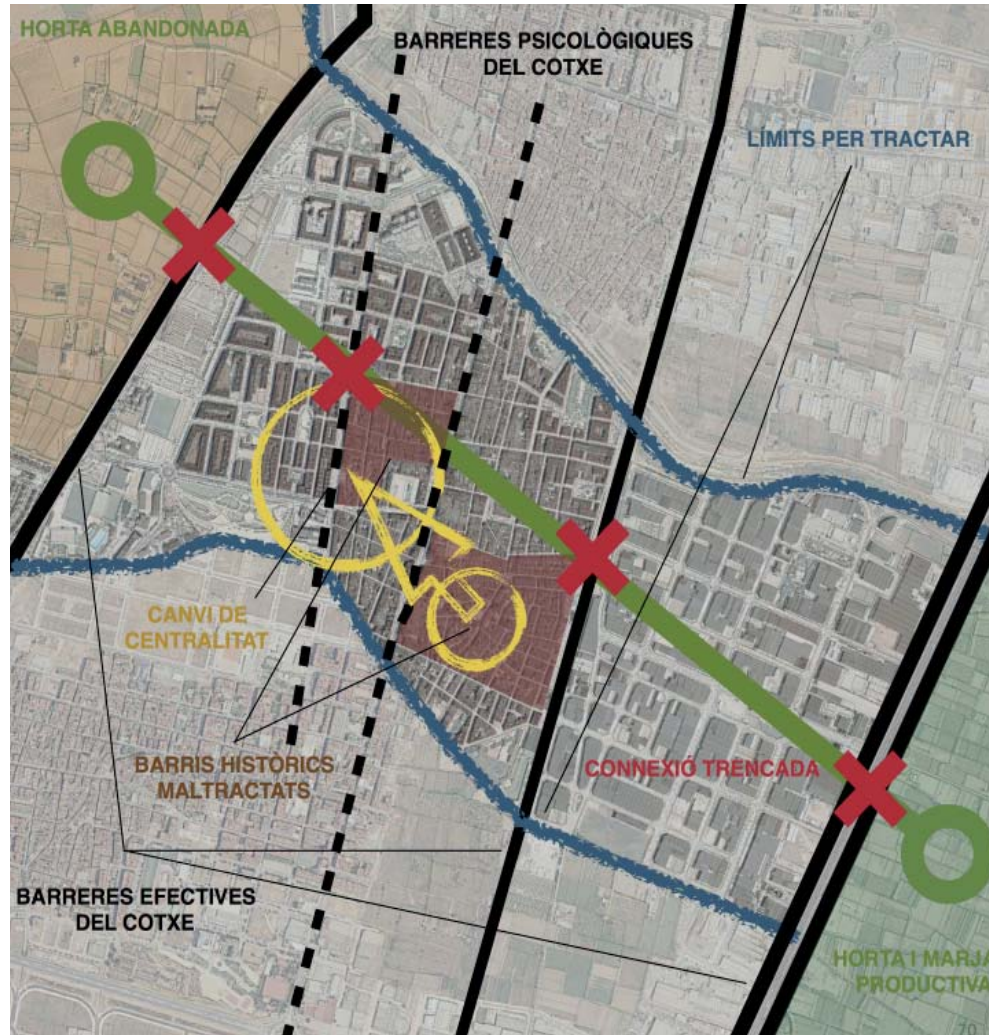
Així i tot, les reurbanitzacions fetes per a assolir una secció única, però sense restringir el pas dels cotxes, ha fet que aquests carrerons esdevinguin vies ràpides per als cotxes, ja que han augmentat la seua velocitat de circulació.

La invasió del cotxe no és l'únic problema. A la trama històrica no s'han pogut incorporar tants equipaments públics i zones verdes com sí s'ha fet a zones més noves. Les escoles, centres culturals i serveis bàsics sanitaris s'han implantat fora dels barris antics, i es troben separats d'aquests per les distintes barreres rodades abans mencionades, els carrers envaïts pels cotxes i un espai públic poc amable amb els vianants. El comerç local ha seguit els moviments locals, i ha migrat la seua ubicació en el centre històric i al voltant del Camí Reial cap a aquelles zones noves del poble.

Per últim, trobem que degut a la industrialització i allunyament de la població respecte el medi rural, l'horta circumdant ha perdut el seu valor patrimonial. A açò li hem de sumar la promoció frustrada de Nou Mil·lenni. Trobant-se en estat d'abandonament gran part de parcel·les per part dels seus propietaris (promotors i bancs en la seua majoria), aquestes s'han convertit en abocadors irregulars i descampats. Així tenim una horta de regadiu abandonada a l'oest de la CV-400, i una marjal marginada pel polígon industrial i la pista de Silla.

Per tant, ens trobem amb una Catarroja rodejada d'infraestructures i d'una horta menyspreada, amb poc o ningun tractament de l'espai públic, una important focalització dels equipaments a les zones noves i uns carrers històrics abandonats i buits d'activitat, on el cotxe és el que mana i el vianant és un individu submís.

Degut a aquesta situació, entenem que l'actuació més profitosa a realitzar dins de Catarroja passa per recuperar relacions actualment interrompudes



6. Diagnosi i metodologia

entre l'est i l'oest. Aquesta nova connexió est-oest serà la primera part d'un projecte que buscarà abastar gran part de la problemàtica del nucli urbà, com és la inexistència d'un itinerari vianant que recorregui de manera segura el poble. Aquest eix també ajudarà a fer reviure amb mesures complementàries els tres barris històrics, entesos com a teixits degradats amb gran potencial de revitalització. I per últim, s'actuarà en els nodes d'activitat situats als barris per els que discorre aquest eix, alliberant aquelles places d'estructures i plantejaments que impedeixen l'aprofitament per part de la gent dels seus carrers i places. Uns carrers i places sense circulació de cotxes, ja que en moltes d'aquestes àrees s'han conformat com a súper illes.

5. Catarroja 2016 - 2030

Amb uns objectius concrets i amb la intenció d'assolir-los en un període acotat en el temps, s'elabora una línia temporal de projectes que es mostra a la imatge 6 (5. Timing), amb un objectiu clar: Canviar les dinàmiques a l'hora de viure els carrers de Catarroja. La finalitat és assolir el següent relat en el 2030:

Catarroja ha assimilat una nova manera de viure als seus carrers. La gent fa temps que ha deixat d'emprar el cotxe per als desplaçaments per dins del poble i les seues immediacions, ja que és molt més fàcil i còmode anar a peu o en bici. Entenen que els beneficis de la mobilitat sostenible són molts, entre ells els econòmics, els estalvis de temps i la reducció del sedentarisme per l'augment de l'activitat física. Els barris han començat a celebrar les seues pròpies festes i activitats culturals, ja que disposen d'espais atractius per acontentar la població.

Destacant el barri de les Barraques, aquest ha patit una transformació total. S'ha convertit en un barri molt atractiu per als joves i per a les famílies, ja que els seus carrers alliberats de trànsit i la presència d'equipaments i espais lúdics el fan ideal com a "barri-bressol" de la ciutat. El Pilar i el Raval s'han convertit en barris d'alta apreciació residencial, on els nouvinguts han instal·lat els negocis i oficines als carrers centrals del barri, aquells que primer es van convertir en zones de vianants.

La millora del comerç de proximitat serà evident. En abandonar el cotxe i incrementar els recorreguts a peu, aquells carrers més atractius o que

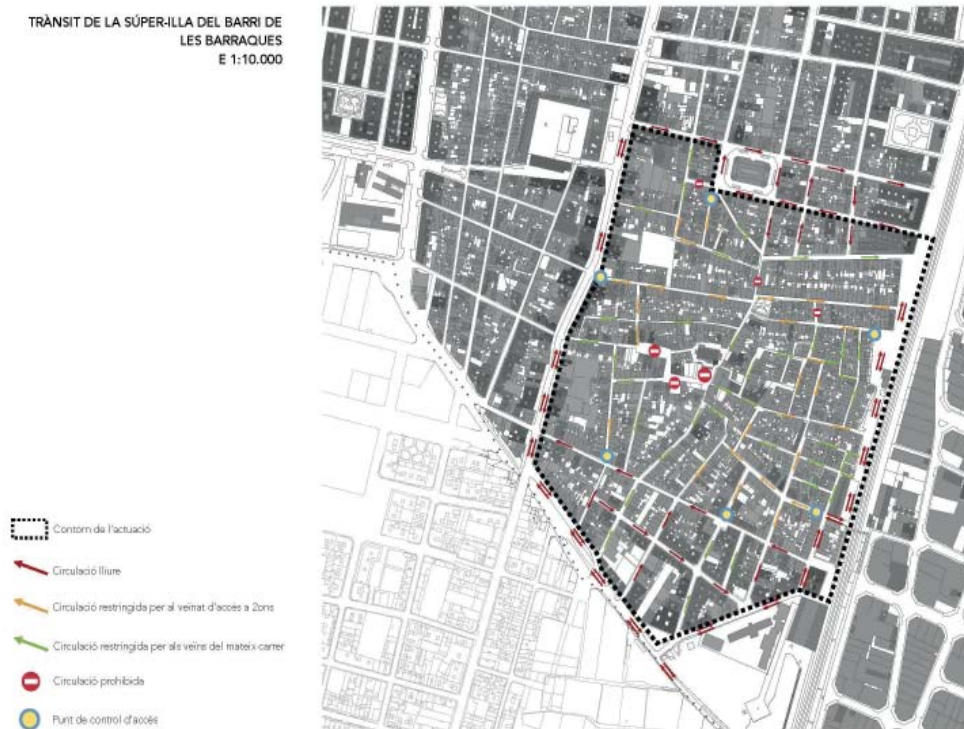
<p>2016</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inici del procés reurbanitzar l'Av. Diputació en Passeig de la Diputació. - Inici de la tramitació per a reurbanitzar els carrers de Les Barraques. - Tall al trànsit per a no residents dels barris del Pilar i Raval 	<p>2017</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inici d'obres en Passeig de la Diputació, Pl. Pelegrí Llorens, Mestre Iturbi i C/ la Reina. - Redacció del projecte de canalització i corredor verd del limit amb Albal. - Inici del tall al trànsit per a no residents a Les Barraques. 	<p>2018</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projecte, enderroc i inici de construcció de l'edifici de la Plaça Vella. - Projecte i execució dels horts urbans del restauració del motor de la República - Inici d'obres al carrer Placetes i voltants 	<p>2019</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inici del procés de reurbanització del c/ Paluzié i rodalies. - Reurbanització de la plaça del port i el c/ Músic Izquierdo. - Inici de compra dels solars de Casa Badia, i redacció del nou Pla del Percalero. 	<p>2020</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inici de la tramitació per a reurbanitzar i convertir l'avinguda Diputació en Passeig de la Diputació. - Inici de la tramitació per a reurbanitzar el C/ La Reina.
<p>2021</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projecte i execució de Plaça Vella, Pintor Ribera. - Inici dels tràmits per a la reconversió del llit del barranc del Poyo en un corredor verd comarcal 	<p>2022</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projecte i execució de la Plaça Llotgeta i annexió dels solars de Casa Badia - Inici de les obres del col·lector i corredor verd en el limit amb Albal. 	<p>2023</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projecte i execució dels carrers d'arribada a la Plaça Llotgeta i de la Vella. - Concurs d'idees per a la millora i redefinició de la plaça del Mercat. 	<p>2024</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concurs per a la reforma de la Plaça Major. - Projecte i planificació de la ronda Est i l'entorn de la Renfe (planificació de les expropiacions per a rematar la ronda) 	<p>2025</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inici de les obres de transformació del barranc del Poyo - Tramitació de les primeres expropiacions de la ronda Est.
<p>2026</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projecte i planificació de les actuacions urbanes als barris del Pilar i Raval 	<p>2027</p> <ul style="list-style-type: none"> - Execució de les actuacions urgents als barris del Pilar i Raval 	<p>2028</p> <ul style="list-style-type: none"> - Execució de les actuacions últimes als barris del Pilar i Raval 	<p>2029</p> <ul style="list-style-type: none"> - Finalització del corredor verd del barranc del Poyo. - Finalització de les expropiacions de la ronda Est. 	<p>2030</p> <ul style="list-style-type: none"> - Execució de la ronda est com a ronda verda de connexió entre el barranc del Poyo i la Rambleta, amb la intervenció en la plaça de l'Estació de tren.

7. Timing

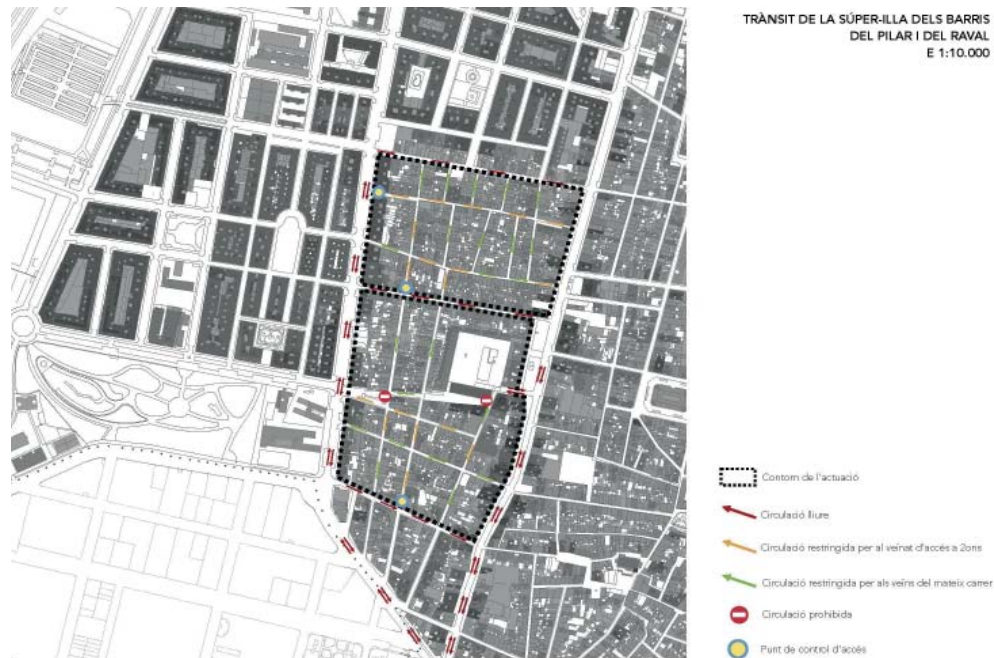
millor connecten tot el teixit han anat guanyant activitat i per consegüent, comerç. S'han restablert xicotets tallers i negocis complementaris al sector serveis, de tal manera que l'economia ha guanyat en complexitat i eficiència.

Es té una estratègia global de millora urbana, que consisteix a anar transformant tota la ciutat de manera constant per a fer-la més amable i sana. Els seus límits estan totalment tractats, amb un gran passeig arbrat de connexió amb Albal, i un parc lineal que rodeja el barranc del Poyo. És molt habitual eixir en bici i gaudir d'aquests corredors que connecten el nucli urbà amb l'Albufera i l'horta.

La materialització de les primeres actuacions, aquelles que envolten l'eix est-oest, es realitza com una aproximació als objectius fixats, buscant ser més una guia que una resposta inequívoca. Aquesta definició s'inclou en els plànols adjunts (Catarroja 2016-2030).



8. Trànsit de la súperilla del barri de les Barraques



9. Trànsit de la súper illa dels barris del Pilar i del Raval

Si el lector té interès en consultar el treball, aquest es troba ja publicat a RiuNET, la base de dades i documents acadèmics de la UPV.

Agraïments:

Voldria donar les gràcies a totes aquelles persones implicades en aquest treball, des de la meua tutora Carmen Blasco, a David Estal i Carmel Gradolí, els arquitectes i grans professionals als que tant admire i que desinteressadament, m'obriren els ulls sobre la realitat urbana que ens envolta. I sobre tot, a tota aquella gent que treballa incansablement per aconseguir una versió millor, més sostenible i amable de les seues ciutats i pobles.

¹ LLOP TORNÉ, Josep María – BELLET SANFELIU, Carme (1999), Ciudades intermedias y urbanización mundial, Ajuntament de Lleida – Unesco – UIA – Ministerio de Asuntos Exteriores. Ed: Ajuntament de Lleida, Lleida, ISBN-84 89781 26 5]

² CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI (2016), Pla d'acció territorial metropolitana de València, Generalitat Valenciana]



Juan Colomer Alcácer

TEJIDOS URBANOS DENSOS Y COMPACTOS: ESTRATEGIAS PARA LA MEJORA AMBIENTAL DEL CENTRO URBANO DE CATARROJA

Hacia una escala urbana global

La forma en la que se está enfocando la mejora de los entornos urbanos de nuestras ciudades, está tomando una nueva dimensión, el paso de la escala local a la global. Uno de los motivos principales, es la repercusión que tienen las actividades urbanas, sobre el medioambiente y nuestro entorno físico y natural. Ciertamente las emisiones de gases de efecto invernadero generadas de actividades urbanas, son cada vez más importantes a la hora de tomar decisiones en la mejora ambiental de nuestros entornos urbanos. Desarrollos urbanos con respuestas defectuosas a las necesidades de climatización, por ejemplo, demandan más energía en invierno y verano, y repercuten con mayores emisiones de CO₂ a la atmósfera, que compartimos todos por igual. Sin embargo, ambos enfoques, el local y el global, cohabitan juntos. De tal manera, que una mejora micro-climática con propuestas urbanas comprometidas con el confort ambiental, redundan en una ciudad menos dependiente de la energía externa al propio sistema eco-urbano.

El modelo urbano que se está reivindicando como aquel capaz de generar mayores grados de sostenibilidad ambiental y social, está siendo el de los tejidos densos y compactos. No solo repercuten en una mejor administración y gestión de recursos económicos, sino que plantean soluciones medioambientales menos agresivas con nuestro entorno. Principalmente debido a la eficiencia en el uso de recursos energéticos. Aun siendo así, no todos sus efectos son positivos. Y es en la generación de las islas de calor urbanas, donde encontramos uno de los peores comportamientos de estos modelos urbanos.

En este contexto, uno de los problemas más acuciantes, en nuestro clima y con tejidos urbanos compactos, es el de mitigar los efectos de la isla de calor urbana. El aumento de las temperaturas a escala global afecta de manera decisiva a los climas templados como el nuestro

Las actuaciones sobre tramas urbanas consolidadas densas y compactas, como en el centro urbano de Catarroja, se encuentra limitada por la propia forma que adopta la ciudad. El ancho de las calles (4-8m), la altura de las edificaciones (4-12m) y su orientación frente al soleamiento y los vientos predominantes (E-O, N-S), son parámetros poco o nada modificables que definen la geometría del cañón urbano que a su vez es el principal responsable de la acumulación de calor y por tanto del aumento de las temperaturas.

Con estas limitaciones geométricas y morfológicas, la mejor herramienta de control medioambiental es la disposición de una nueva y mejorada infraestructura verde en la trama urbana. La vegetación actúa en distintos planos de la mejora ambiental y energética. Por un lado, arroja sombras controladas en verano, reduciendo la radiación solar sobre elementos de la escena urbana tanto horizontales (calzadas, aceras, tierra vegetal, cubiertas de las edificaciones, etc.) como en paramentos verticales (fachadas principalmente). La reducción del calor con una buena solución de arbolado, genera un control higrótérmico de la calle, que mejora de manera considerablemente la calidad ambiental, y a su vez, genera un microclima más templado que reduce directamente la demanda de energía en refrigeración. Estas son solo alguna de las ventajas que el uso correcto de la vegetación puede aportar entre otras que explicaremos más adelante (figura 1).

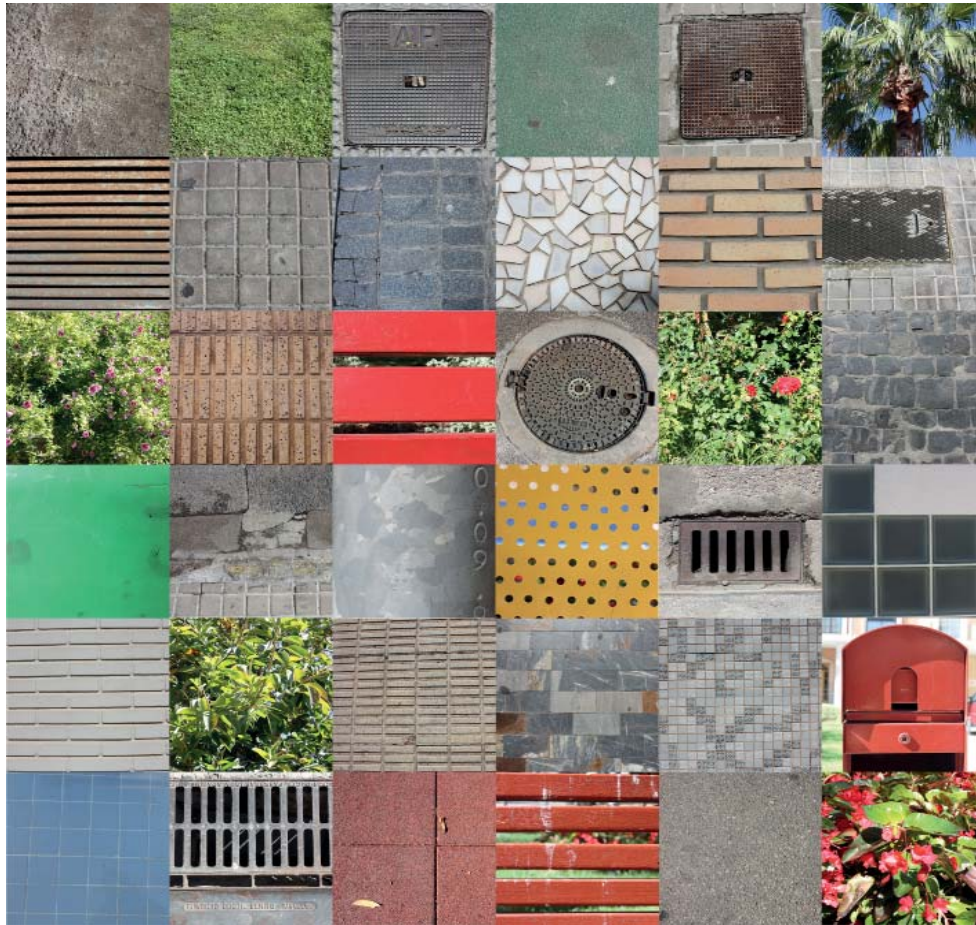


Figura 1: mapa urbano de texturas y acabados en Catarroja

La isla de Calor Urbana en morfologías compactas

Los primeros estudios sobre la ciudad de Londres (Luke, 1818) donde, por primera vez, se detectó las enormes diferencias de temperaturas entre la ciudad y el campo, arrojaron datos inesperados sobre la gran diferencia que se producía en verano y especialmente durante la noche. Los estudios que se han llevado a cabo desde entonces, focalizan como uno de los principales problemas en la aparición de la isla de calor urbana, a la propia forma de la ciudad. Muy especialmente al factor de visión de cielo (SVF) que determina la proporción de cielo que se ve desde distintos puntos de la ciudad .

Cuanto menos espacios abiertos encontramos en la ciudad, mayor riesgo de encontrar temperaturas altas. El efecto, como ya es bien conocido, se debe, no tanto a la capacidad de absorber radiación solar por parte de las superficies urbanas, sino más bien a la incapacidad de disipar el calor durante la noche. Esta incapacidad, que no se da en el campo abierto, proviene de la gran cantidad de obstáculos con los que la radiación se encuentra antes de llegar al mayor intercambiador energético de la ciudad que es la bóveda celeste.

Este efecto se va acumulando a lo largo de los días de verano, con lo que se va agravando el problema conforme avanza el calendario y las noches no son capaces de reducir las temperaturas absorbidas durante el día. Cada mañana arranca la radiación solar, al amanecer, unas décimas por encima del día anterior. De tal manera que las temperaturas más elevadas, no se localizan en el solsticio de verano (21 de Junio), sino que suelen aparecer alrededor de un mes más tarde, pasado el ecuador del mes de Julio. Este efecto de acumulación de la inercia térmica, también se ve reflejado en los núcleos urbanos y de manera más acusada.

Como ya se ha apuntado, los tejidos urbanos compactos, presentan una mayor incidencia del efecto isla de calor, frente a morfologías urbanas más dispersas. Su compactidad, suele ir acompañada de una relación de ancho y alto de las calles mayor, y por tanto el efecto de la disipación de la energía se encuentra más coaccionado. Por así decirlo, las calles de poco más de 5 metros de ancho, con alturas de entre 1 y 3 plantas, dibuja una sección urbana, perfecta para la aparición del efecto isla de calor.

Aunque probablemente el aspecto morfológico y geométrico de la ciudad, sea el factor más importante, existen otros parámetros que ayudan a poner en riesgo la disipación de la energía acumulada. El más importante, es la presencia o no de vegetación y por extensión, el porcentaje de suelo blando, frente a suelo duro e impermeable. El análisis del tejido urbano en este sentido, suele recaer directamente sobre el espacio público; calles, plazas y jardines. Que aun siendo superficies representativas, no suelen ser las más extensas.

Las superficies de las cubiertas de los edificios y los patios interiores, suelen quedar olvidadas en estos estudios, cuando en realidad suponen una parte mayor que la representada por plazas, calles y jardines, como así sucede en el centro urbano de Catarroja. Siendo espacios privados, muchos de ellos siguen siendo accesibles y fácilmente vegetados, lo que los convierte en una superficie de alto potencial para repercutir en la mejora paisajística y medioambiental de entornos urbanos densos y compactos, como en el que nos encontramos.

Existen más elementos que intervienen en la generación de las islas de calor, además de la geometría y la ausencia de estructura verde. Las actividades propias de una ciudad como la emisión de aire caliente de las máquinas compresoras de los aires acondicionados, o la combustión de motores especialmente del tráfico rodado, las calderas de gas natural o derivados del petróleo para calentar el agua sanitaria, etc. Muchas de estas actividades, se retroalimentan con la subida de las temperaturas, por lo que aumentan la demanda de energía en refrigeración, sumándose a las ya requeridas por la propia climatología.

Se trata por tanto, de un problema urbano cuya intensidad irá en aumento. Éste, demanda de profesionales y administraciones locales, soluciones prácticas que mitiguen sus efectos, al tiempo que generen entornos urbanos de mayor calidad ambiental. Siendo en este caso, el concepto "ambiental", el más completo que podemos abarcar. Yendo desde la reducción de las temperaturas y demandas energéticas, hasta la implicación sobre la imagen más amable, acogedora y confortable de la ciudad.

Características morfológicas propias del centro urbano de Catarroja

¿En qué situación se encuentra el centro de Catarroja, desde un punto de vista morfológico, frente al riesgo de la generación de la Isla de Calor? Para poder estudiar y reconocer este punto, vamos a definir los parámetros del cañón urbano, de alguna de las calles más representativas de este entorno. Para poder centrar el estudio, seleccionamos una parte representativa del tejido urbano de Catarroja que situamos entre la Ronda Este, Avenida Doctor Gómez Ferrer al norte, Avenida Camí del Real al Oeste y el Carrer de l'Horta (figura 3). El área delimitada viene a representar alrededor de 27 hectáreas y media (276.108m²)

La geometría de sus calles y su compacidad, tienen un riesgo relativamente alto de generar acumulación de calor, o como ya hemos dicho, dificultad en la disipación de energía. En la anchura de sus calles, de fachada a fachada, podemos encontrar desde los poco más de 3,50m de calles como Maestro Serrano, los 4,50m de San Pedro, pasando por una anchura más representativa de 6,00-6,50m en Calle Cánovas, Juan Prim o Músico José Manuel Izquierdo. Hasta llegar a calles cuya anchura pasa de los 8,00m como sucede en Calle la Alquería, Lluís Vives o Calvario, o las perpendiculares Juanot Martorell, Miguel Hernández, o Peris y Valero. Estamos por tanto en un entramado urbano de calles estrechas entre los 4,00-8,00m aproximadamente.

El segundo de los parámetros que definen el cañón urbano, lo tenemos en la altura de sus edificios. En la práctica mayoría de sus calles, la altura está entre los edificios de una sola planta, hasta los de Planta Baja más 2 alturas. Esto nos lleva a edificio entre 4,00-5,00 metros hasta alturas de 9,00-10,00 metros en el peor de los casos. Podemos afirmar que la proporción entre el ancho de calle y la altura de sus edificios es de uno es a uno, de forma general. Por lo tanto, la compacidad de su morfología, en principio no está suponiendo un riesgo mayor, que el que pueda atribuirse a los entornos de los ensanches de las capitales de provincia como Valencia.

Sin embargo, tenemos un riesgo de sobrecalentamiento, por un motivo asociado a la forma y geometría de sus calles, como es la orientación de su trama urbana. La malla de las calles genera dos direcciones con comportamientos energéticos distintos. Las calles orientadas Este-Oeste

(ligeramente inclinadas hacia el Sur de izquierda a derecha) están castigadas por la radiación solar directa, la práctica totalidad del día, por lo que verán incrementada la absorción de calor de manera muy distinta a las calles con orientación Norte-Sur. En estas últimas calles el sol se verá protegido de la radiación en las primeras y últimas horas del día, lo que mitiga sustancialmente, la cantidad de energía solar recibida.

Otro aspecto más difícil de evaluar, pero fácil de suponer, proviene de la longitud de sus calles en relación a su sección. El carrer Nou, el Carrer L'Alqueria o la Calle Reina, mantienen unas longitudes de hasta 220 metros en los que la interrupción con calles que las cruzan y es mínima. Este hecho, en los modelos de disipación por movimiento del aire, genera la pérdida de fuerza del viento conforme el aire de la brisa accede por sus calles desde el Este y no es capaz de alcanzar la longitud total de su espacio urbano. En este caso se pierde gran parte del potencial refrigerador que el aire marino, que no se debe tanto a su menor temperatura, que también, sino



Figura 2: Izquierda, Carrer de l'Alqueria orientación Este-Oeste y soleado en su práctica totalidad. Derecha Calle Doctor Molinell, antic carrer de baix, orientada Norte-Sur, sombreada toda la acera y calzada. Fotos tomadas el 5 de Junio de 2017 a las 10:00

a la velocidad que lleva, capaz de aumentar los efectos de la evapotranspiración en los ciudadanos, materiales urbanos porosos, vegetación, etc. (figura 2).

Bajo los parámetros geométricos vistos, podemos afirmar, que formalmente, Catarroja se encuentra con una sección de calles óptima para disipar el calor durante la noche, con un factor de visión de cielo razonable. Sin embargo, la orientación de las calles Este-Oeste, junto a la falta de segmentación de algunas calles, pueden poner en riesgo puntualmente el exceso de calor absorbido, y por tanto una acumulación paulatina de la energía solar sin tiempo a su correcta disipación. Otro factor importante es el gran porcentaje de superficie con acabado duro frente a materiales blandos y porosos (ver figura 1).

Características de la estructura verde del centro urbano de Catarroja

Con la idea de caracterizar el comportamiento ambiental y energético del centro de Catarroja, sigamos con el estudio de su estructura verde, yendo desde el ámbito del espacio público (calles, plazas y jardines), pasando por la capacidad de vegetar los patios interiores de manzana, hasta llegar a las cubiertas de sus edificios.

En primer lugar, el análisis del arbolado de las calles, nos pone en una situación de partida muy desventajosa para paliar las temperaturas extremas. La ausencia es prácticamente total en el ámbito propio de la calle, a excepción del Camí Real, donde sí aparecen árboles cubriendo parte de la superficie de aceras y calzadas. La necesidad del paso de vehículos privados, más la necesidad de estacionamiento, junto a la estrechez de sus aceras, hace casi imposible la situación de alcorques y árboles, que mitiguen y dignifiquen la escena urbana de sus calles (Ver plano de situación, 1). Otro espacio donde aparece el arbolado en relación directa con la calle, se produce en la Plaza del Mercat, donde aprovechando el equipamiento urbano, sobre la acera se abren unos alcorques que se combinan con pérgolas para mitigar el calentamiento general (Ver plano de situación, 2).

En el caso de los espacios abiertos capaces de configurar plazas y jardines, el problema es la falta de esponjamiento que permita su proliferación necesaria. Dentro de la trama urbana estudiada, aparecen dos espacios

susceptibles de generar mejoras cualificadas en el ambiente urbano. La primera es la Plaza de las Cortes valencianas (Ver plano de situación, 3), algo más de 2.000 metros cuadrados en forma de jardín abierto y público. Con una representación formal clásica en cuatro parterres y un espacio central que dota de área de juegos infantiles a los vecinos.

El segundo de los espacios verdes con capacidad de intervenir en la mejora ambiental, está en el interior de manzana, como final de la calle Casetes d'Isidro, cerrado y sin acceso al público (Ver plano de situación, 4). Aunque mantiene una vegetación asilvestrada y sin cuidar, configura el segundo gran espacio verde y por tanto mantiene su potencial de regeneración urbana, a expensas de ser tratado dignamente en el futuro.

Existen otros dos ámbitos vegetados, de menor tamaño e impacto, como son los alrededores de la Plaza de la Llotgeta y la Plaza del Port. El primero de los casos, se resuelve fundamentalmente con las palmeras que dibujan el espacio de acceso lateral a la iglesia con la presencia a modo de icono del campanario, la presencia de una fuente con salpicaduras y una planta trepadora que cubre uno de los muros de parcela, dan cierto desahogo ambiental a este entorno urbano, de acabado duro. Su pequeño desarrollo verde, se ve contagiado hacia espacios próximos como la Plaça Vella, donde una serie de naranjos amargos dan sombra a los vehículos estacionados (Ver plano de situación, 5). Por otro lado, El espacio ajardinado de la Plaza del Port, juega con suelos de césped, palmeras y arbolado, donde un espacio de equipamiento de recreo para niños desarrolla el programa urbano. En este punto cabe destacar la inteligente disposición de una sencilla estructura de madera en forma de pérgola, sobre la que crecen y apoyan magníficas buganvillas (Ver plano de situación, 6) (figura 3).

Para terminar de evaluar los espacios urbanos susceptibles de mejorar la calidad ambiental, al tiempo que mitigar las temperaturas extremas, hay que analizar el interior de los patios de manzana y las cubiertas de los edificios.

La tipología de vivienda longitudinal con patio interior, dentro de parcelas de unos 20 metros de profundidad y alrededor de los 6m de ancho, es la más extendida y original del área urbana estudiada. Éstas tipologías cierran pequeños espacios de patios interiores en la parte central de las



Figura 3: Plano de situación con el centro de Catarroja analizado

manzanas, justo donde se produce la división de las parcelas. Se trata de los espacios más frescos del tejido urbano empleado, al estar la mayor parte del tiempo en sombra, aunque es difícil detallar el alcance de su nivel de vegetación actual, parece que son espacios poco tratados por los vecinos, seguramente debido lo reducido de sus superficies, donde más bien se pueden disponer de maceteros para plantas y arbustos antes que arbolado de mayor porte.

Las primeras crujiás de las viviendas de aproximadamente 12-14 metros suele resolver con cubiertas a dos aguas, con lo que no dejan espacio para su cobertura vegetal, por falta de acceso y disposición geométrica. Sin embargo, tanto las nuevas edificaciones como los interiores de parcela ampliados, que están muy desarrollados en el tejido urbano de Catarroja, sí permiten acceder y vegetar sus espacios, a pesar de lo cual permanecen prácticamente con los acabados duros de las terrazas planas, dándole una visión cenital de color rojizo, frente a la marrón de los acabados de teja cerámica.

En el caso que nos ocupa de Catarroja y especialmente su centro urbano, la superficie de tejados y patios interiores de manzana, supone una proporción muy elevada del total del suelo urbano (Aproximadamente el 75% de la superficie total analizada). Se trata por tanto, de una superficie muy a tener en cuenta, si queremos llevar a cabo mejoras en la calidad ambiental, dado su enorme potencial de regeneración y transformación en positivo.

Estrategias urbanas para la mejora de la calidad ambiental en el centro urbano de Catarroja

Las actuaciones que se plantean en este apartado, tienen la voluntad de hacer ver lo importante de la dotación verde en los tejidos urbanos densos y compactos. Se trata de algunas medidas, a modo de aproximación, bajo la experiencia estudiada en otros entornos urbanos, también de compacidades elevadas como es el caso del Ensanche de la ciudad de Valencia.

La primera estrategia a modo de propuesta, consiste en dotar de arbolado a las calles con dirección Este-Oeste, en base a la mayor concentración de calor, y especialmente en aquellas donde la escasez de calles que la acometan sea más acuciante. Para ello, el objetivo es situar la copa de arbolado

cubriendo la parte central de la calle, donde se suele colocar pavimento menos poroso y permeable para absorber los esfuerzos del tráfico rodado, ya sea colocando el alcorque más centrado, o bien con el uso de especies arbóreas con mayor copa de arbolado y fáciles de podar en direcciones predeterminadas. Ante la falta de espacio que puede haber en más de un caso, se propone como alternativa cubrir con elementos vegetales trepadores sobre estructuras auxiliares a modo de parras que cubran en sombra los meses de verano.

Con esta medida, como ya hemos visto se puede actuar en una parte importante del tejido urbano, pero que no significa una superficie representativa del entorno. Aun así, la propia calle es uno de los espacios más importantes a la hora de arrastrar mejoras socio-económicas, ya que una calle confortable invita al ciudadano a intervenir y participar de su vida social urbana. De la misma manera que los espacios de plazas y jardines, suponen los centros neurálgicos, desde donde se vertebra parte de la cohesión social.

En cuanto a la utilización de plazas y jardines, en el entramado del espacio público, es evidente la necesidad de esponjamiento que abra mayores espacios para la introducción de copa de arbolado y suelos blandos. Sin embargo este punto es difícil de alcanzar, ya que requiere de la apropiación de parcelas conjuntas, que permitan abrir estos espacios. A falta de soluciones viables, se pueden estudiar la forma de vegetar los interiores de los patios de manzana, tal y como sucede en el número 13 de la Calle Salvador Giner (Ver plano de situación, 7) , donde un espacio privativo, ofrece un descanso verde a la trama urbana tan compactada de superficies duras.

Se trata de una alternativa, que puede llegar a establecer corredores verdes, al apropiarse de parcelas longitudinales, sin que sea necesaria la adquisición de numerosas parcelas que abran grandes espacios.



Figura 4: Prefiguración con la superficie de cubiertas susceptible de formar parte de la estructura verde de la ciudad

Por último, hay que rescatar el gran potencial de las cubiertas. Como ya se ha indicado, la tipología más tradicional de Catarroja, deja cubiertas inclinadas en la primera crujía pegada a la calle, sin embargo, no todas los edificios adoptan ya esta solución constructiva, y son cada vez más las cubiertas planas que se ven en una planta de cubiertas general (figura 4), donde aproximadamente la mitad de estas superficies son accesibles y planas, lo que las convierte en la mayor reserva de espacio en Catarroja, susceptible de formar parte de su estructura verde urbana.

En este sentido y como ya sucede en otros núcleos urbanos con cubiertas planas y accesibles (figura 5), la incorporación de cubiertas verdes conlleva múltiples beneficios a la mejora y regeneración urbana-medioambiental de Catarroja. Se trata de una medida que disminuye las partículas contaminantes en el aire, al quedar secuestradas por la masa vegetal. Además, ayuda a controlar las temperaturas y grados de humedad, especialmente en los momentos más extremos del año. Conseguimos reducir los efectos de la isla de calor urbana. Y, por supuesto, genera una imagen de la ciudad más cálida y confortable, restando la dureza de los espacios con acabados duros.



Figura 5: Área de urbanismo ecológico del Ayuntamiento de Barcelona, presenta en “guía de terrazas vivas y cubiertas verdes”, una rica y variada alternativa a los espacios cubiertos por estructuras verdes, caracterizadas según su intensidad. 1 de Diciembre de 2015

PANELES DE LOS ALUMNOS

Este dossier recoge parte de las propuestas desarrolladas por los alumnos a lo largo del curso 2015-2016 en las asignaturas de Urbanística dentro del Taller UP, Taller de Urbanismo y Paisaje. Dichos trabajos han sido seleccionados por parte del profesorado destacando los mejores trabajos de cada uno de los grupos.

URBANÍSTICA 1

Carmen Blasco / Francisco J. Martínez / Jesús Rodríguez

pág. 155

URBANÍSTICA 2

Matilde Alonso / Paloma Martín

pág. 173

URBANÍSTICA 3

Pilar de Insausti / Carmen Blasco / Francisco J. Martínez /
Adolfo Vigil / Cristina Alonso

pág. 185

TALLER DE URBANISMO Y PAISAJE

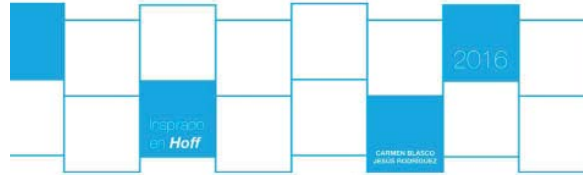
Carmen Blasco

pág. 255

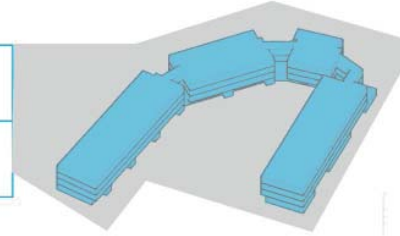
URBANÍSTICA 1

Carmen Blasco / Francisco J. Martínez / Jesús Rodríguez

CATARROJA



IGNACIO SOLERA ESCORIHUELA / JOSÉ MORILLAS JEREZ



Las agrupaciones propuestas surgen en base a las Hoff de Viena, manteniendo una geometría que se asimila a los bloques de las viviendas Vienesas de los años 20.

En un intento de modernizar la idea principal, se crean una serie de bloques que están unidos entre sí mediante escaleras, creando así una sensación de agrupación vecinal coherente y agradable.

Los cuatro elementos repiten su geometría con unas variaciones mínimas acopladas a las exigencias del entorno. A pesar de romper esa idea de unidad masiva de las Hoff, creando 4 volúmenes separados, la repetición de los bloques unifica los edificios.



La sistematización de verde funciona en base a un elemento que repite su geometría en distintos puntos, plazas de cada bloque, también, se respetan y se potencian los espacios verdes de 25 metros que se encuentran pegados al cementerio, el verde del parque de la zona este, también está vinculado.

Otra funcionalidad muy importante, es la de separar el carril bici de la zona oeste, de la carretera que se encuentra completamente pegada.



La estructura viaria propuesta tiene como protagonista el carril bici peatonal que rodea toda la parcela unificando el parque de la zona este, creando un paseo agradable por toda la franja oeste, y dejando libre el espacio frente al cementerio.

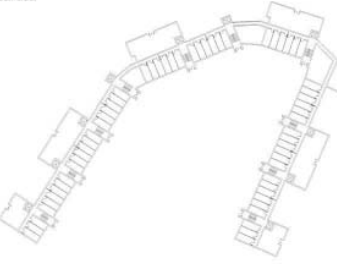
En cuanto a los alrededores de los bloques, el viario es completamente peatonal, con la posibilidad de acceso de vehículos de emergencia y abastecimiento, también, se rompe esta continuidad en la acera Este para los accesos de los parking, tanto subterráneos como exteriores.



La geometría de la planta baja permite crear distintos bajos comerciales destinados a oficinas, bares, un taller de bici, un centro médico de primeros auxilios y más comercios.

Cada bloque contiene una sala destinada a las reuniones vecinales para juntas, asambleas o exposiciones, intentando así crear una unidad vecinal más fuerte y agradable.

En la zona sur, al lado del depósito, se crea un centro cultural, con salas de exposiciones, biblioteca y más usos. A su derecha, se crea un centro deportivo con dos canchas de baloncesto, una de tenis, y un gimnasio.



Las unidades residenciales se componen de cuatro pastillas que varían en longitud y orientación acoplándose a las distintas formas que presenta cada bloque, y a su disposición en función de la geometría del terreno y su orientación.

Cada caja de escaleras, da paso a dos viviendas en cada planta, es decir, seis en total, creando así, una independencia entre los bloques, a pesar de su evidente integración.



Ignacio Solera Escorihuela
José Morillas Jerez



CATARROJA

La línea fundamental del proyecto es la articulación de los nuevos edificios como eje conductor desde el parque proyectado, pasando por las viviendas y acabando en la huerta y en el parque preexistente.

Estas viviendas han sido proyectadas como un bloque residencial con unidades paralelas conectadas entre sí por zonas verdes y caminos pavimentados que articulan el sistema.

El boulevard con líneas de agua, zonas verdes y pavimentadas es la "puerta" de la actuación y recoge ciertos equipamientos hospitalarios y pequeños comercios que dan autonomía al parque residencial.

Las unidades tienen un núcleo verde y uno (alco) pavimentado. Responde el contexto de los residentes y la privacidad. Además están dotadas de dos plantas y parking subterráneo de acceso directo a los bloques de vivienda.

El parque público los separa de la carretera y brinda a la ciudad un espacio nuevo con un mirador con vistas a la huerta.

En cuanto a la ampliación del cementerio, se le ha dado su propio acceso desde la calle principal con un espacio de bienvenida con luminarias de agua y bancos curvos.

El espacio interior se rige por un eje central que distribuye el espacio y cuenta con una gran línea de agua. Cada edificio cuenta en una zona de recogimiento rodeada de verde donde poder sentarse.

Por último el parque en la Aldea. Por la zona, un parque cerrado que integra equipamientos. En él se articulan una serie de edificios irregulares dando un eje momento que conecta con las puertas.

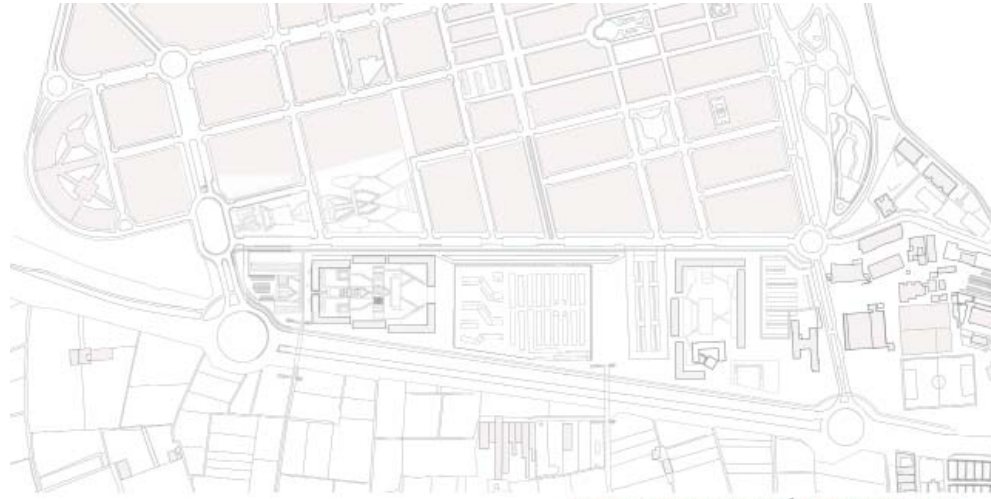


CATARROJA
PROGRAMA DE INTERVENCIÓN

URBANÍSTICA Y EQUIPO 2
ETSAV ALZARÁN, AUSA FERRAZ, PAOLA GARRIBAY, PAOLA GARRIBAY

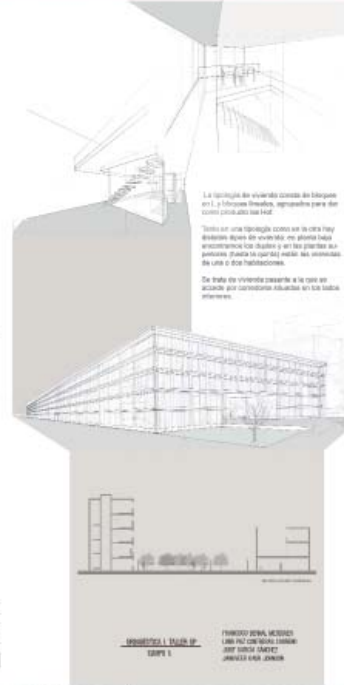
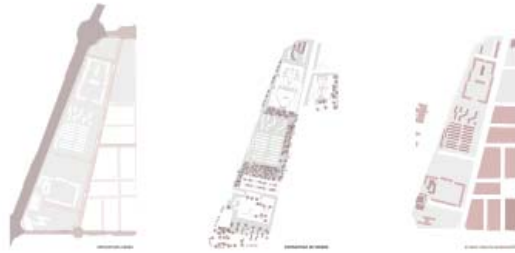
PROF. GARRIBAY ALZARÁN, 2º CURSO
PROFESOR

Amelia Casanova Piñero
Mar Soledad Fernández Bardal
Pablo Gomar Hernández

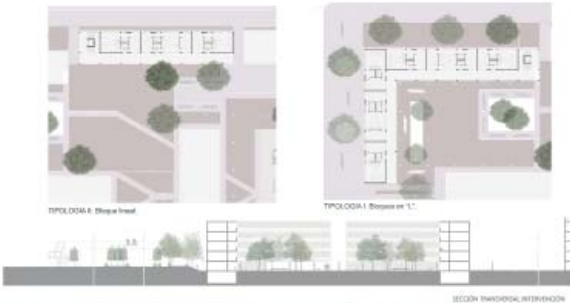


PROPUESTA INTERVENCIÓN EN CA TARROJA

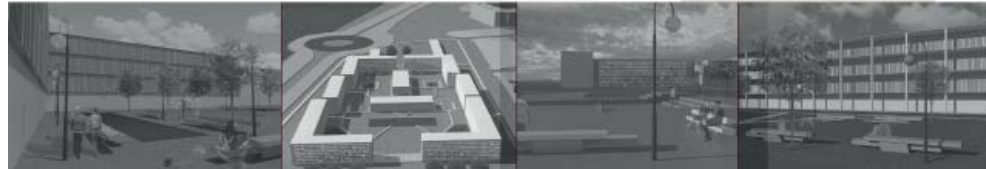
ORDENACIÓN URBANÍSTICA



TIPOLOGÍAS DE EDIFICACIÓN



Francisco Bernal Meseguer
Luna Paz Contreras Carreño
Judith García Sánchez
Jangveer Kaur Johnson



PROYECTO
URBANÍSTICO EN
CATARROJA

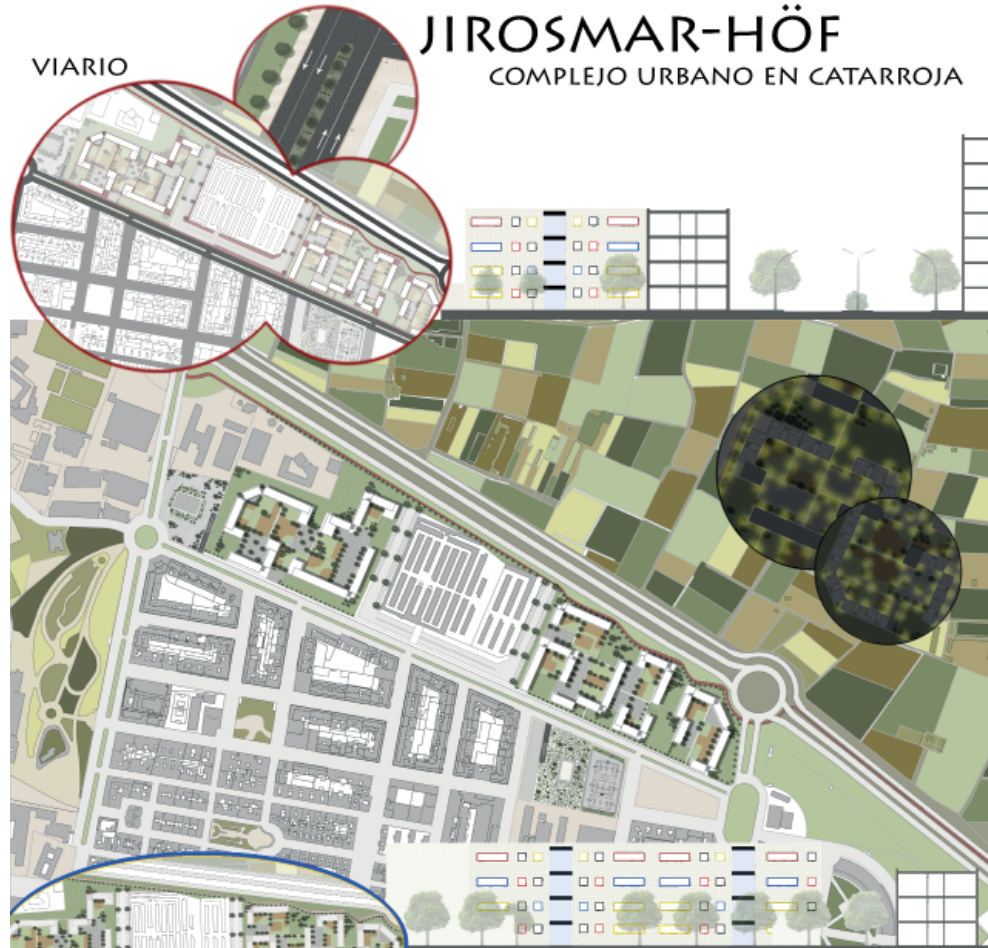


Alberto Nuñez Delgado
Paula Pardo Martínez
Paula Viudez García

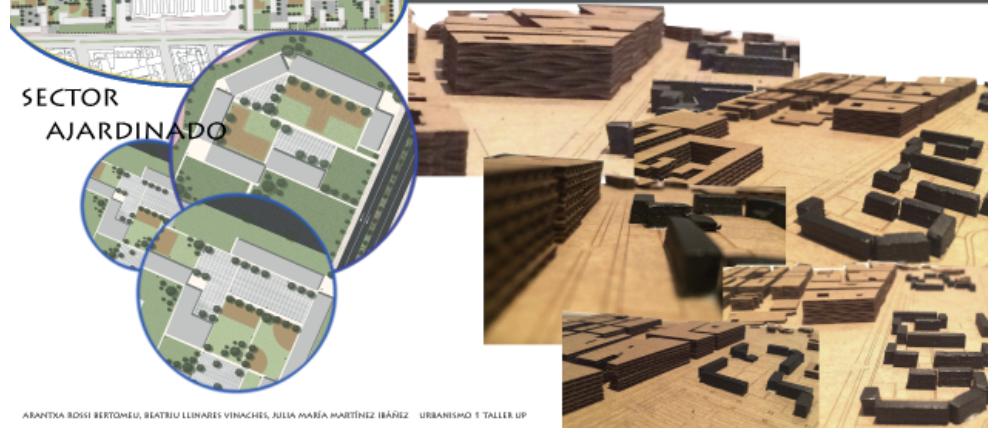
JIROSMAR-HÖF

COMPLEJO URBANO EN CATARROJA

VIARIO



SECTOR
AJARDINADO



Arantxa Rossi Bertomeu
Beatriu Llinares Vinaches
Julia María Martínez Ibáñez

ARANTXA ROSSI BERTOMEU, BEATRIU LLINARES VINACHES, JULIA MARÍA MARTÍNEZ IBÁÑEZ URBANISMO Y TALLER UP

URBANÍSTICA 1

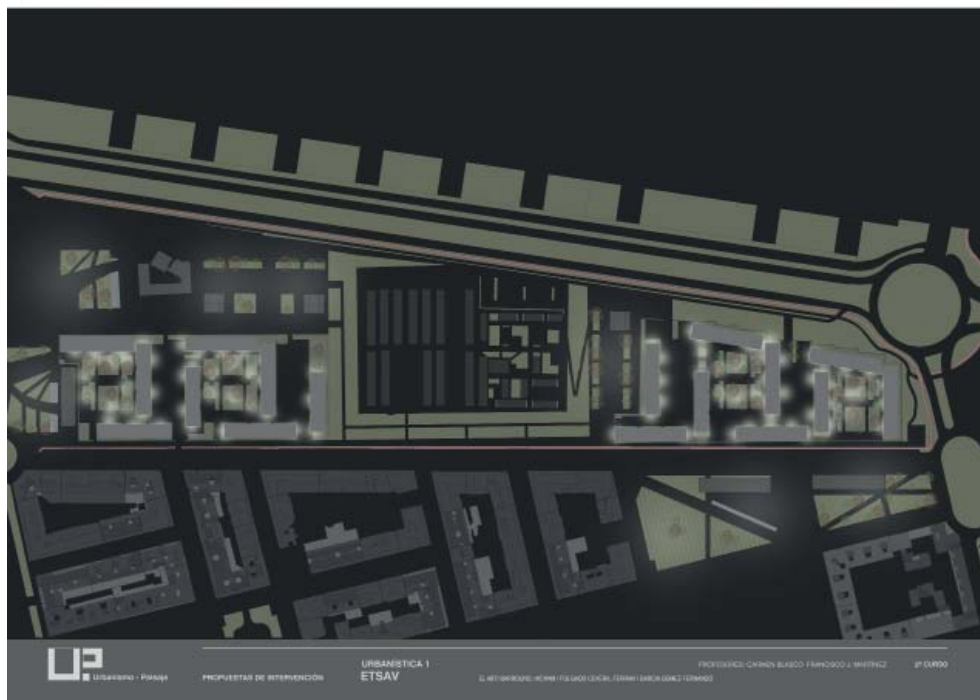
Juraco Frías, Aina
Muñoz Díaz, Visitación
GRUPO B



CATARROJA
PROYECTOS DE INTERVENCIÓN

Aina Juraco Frías
Visitación Muñoz Díaz

INTERVENCIÓN CATARROJA



Hicham El Abti Barrouho
Ferrán Folgado Cervera
Fernando García Gómez

UNA FACHADA PARA CATARROJA

grupo 11

Mayans Ferrer, Andrés
Romero Costa, Paula
Salort Sánchez, Laia



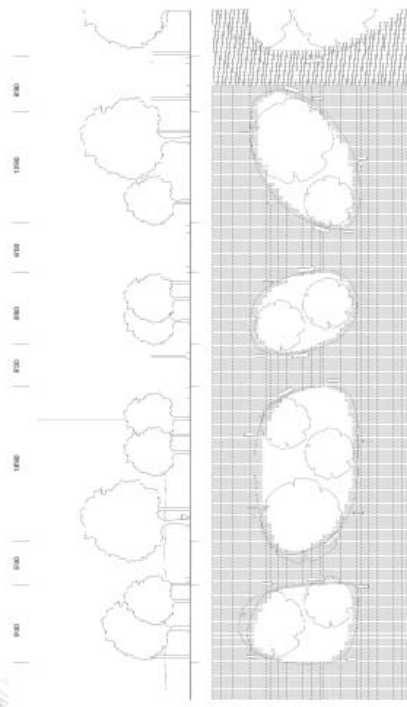
Andrés Mayans Ferrer
Paula Romero Costa
Laia Salort Sánchez

HACIA UNA NUEVA CIUDAD

La propuesta de intervención contempla un modelo urbano proyectado en la zona norte de Calera. La intención, además de proporcionar espacio a las nuevas viviendas y edificios de uso público, es generar un entorno urbano de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona. El modelo urbano proyectado contempla un modelo urbano de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona. El modelo urbano proyectado contempla un modelo urbano de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona.



Paula Deante Serrano
 Aarón Jara Calabuig
 Mario López Alcolea



CATARCILLA

UNIVERSIDAD ETSIAV

PROYECTO DE ORDENACIÓN Y PLANEAMIENTO URBANO

Carlos Delgado García
Noemí del Pino González González



Pablo Hernández Tecles
Pablo López Lis
Javier Vicente Trejo

INTERVENCIÓN CATARROJA

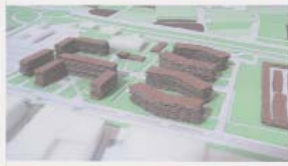
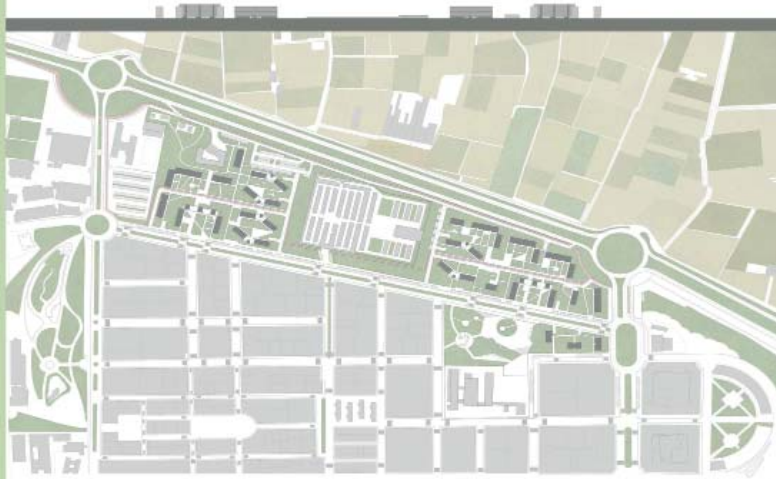
La intervención tiene lugar en el municipio de Catarroja, Valencia. Concretamente en la zona que se muestra en el plano, entre la CV-80.

El municipio de Catarroja tiene unos 27.000 habitantes. El apartamento tiene su objetivo de crecimiento urbano con los principios del desarrollo sostenible, la mejora del medio ambiente, la protección del patrimonio urbano y cultural, procurando así la mejora de la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Dentro de Catarroja la intervención se sitúa entre otros edificios del entorno residencial y muy cerca de la Universidad Politécnica. El proyecto incluye una nueva estructura urbana en una zona ya urbanizada. Contiene 888 viviendas repartidas en dos tipologías diferentes y una modulación que establece diferentes niveles de altura y densidad.

La zona de intervención del proyecto se trata de un área ya urbanizada. Cada vivienda cuenta con más de una plaza de aparcamiento, distribuida tanto en sótano como en planta subterránea.

Las viviendas son pasadas y tienen entre 78 y 98 m².



CATARROJA
PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN

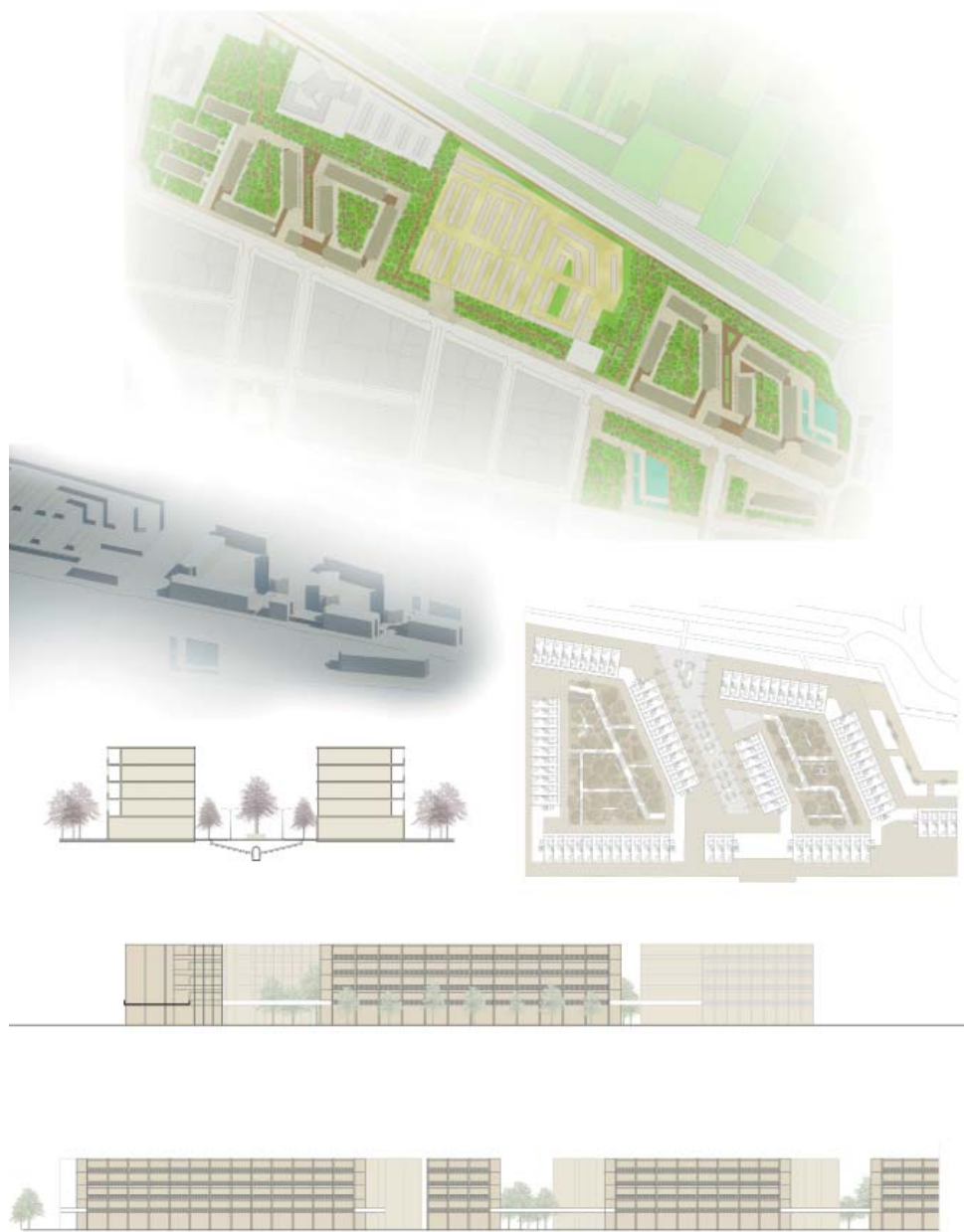
URBANÍSTICA 1
ETSAV

PANEL INTERVENCIÓN CATARROJA
JOAQUÍN SILVESTRE RUÍZ / AIDA LIERN GIL / ESTEFANÍA RIPPOLLÉS MONFORT

PROFESORES: CARMEN BLASCO, FRANCISCO J. MARTÍNEZ

3º CURSO
2015/2016

Joaquín Silvestre Ruíz
Aida Liern Gil
Estefanía Ripollés Monfort



Borja Plà Galbis
Yassin Bakkali

CATARROJA
ANÁLISIS

URBANÍSTICA 1
ETSAV ALUMNOS: Plà Galbis, Borja / Bakkali, Yassin

PROFESORES: CARMEN BLASCO FRANCISCO J. MARTÍNEZ

2º CURSO
2015/2016

PROYECTO URBANÍSTICO EN CATARROJA

TALLER UP | GRUPO 6 | LAURA GIL MACIÁN, NATALIYA KAPUSHCHAK, ANA MARTÍNEZ SÁNCHEZ



SECCIÓN AA'



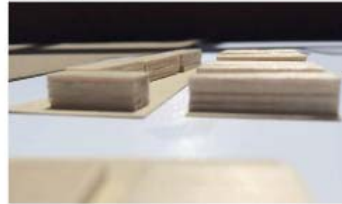
SECCIÓN BB'



SECCIÓN CC'



SECCIÓN DD'



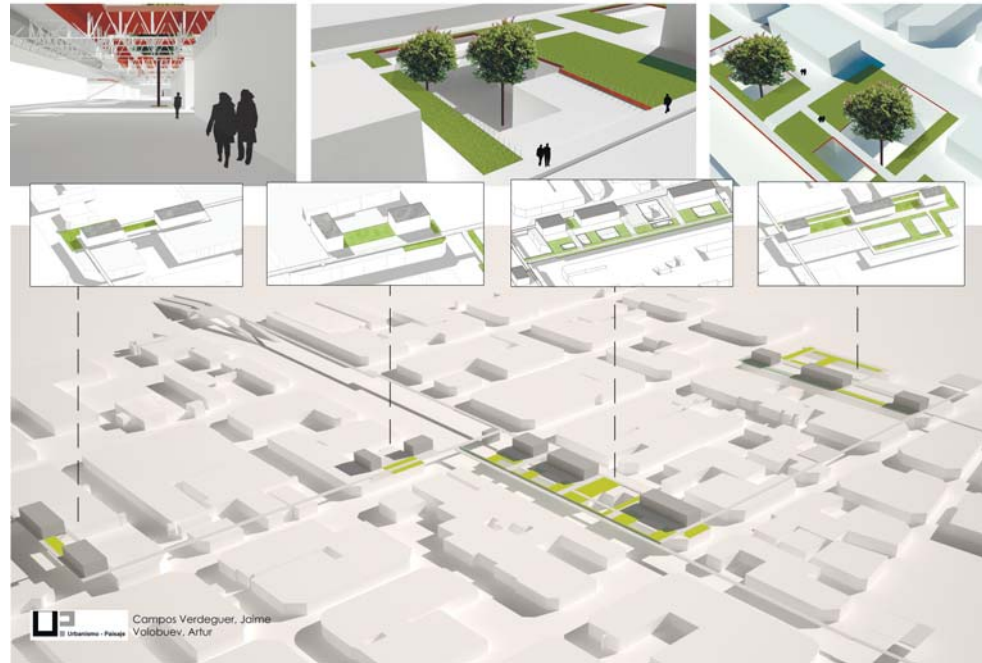
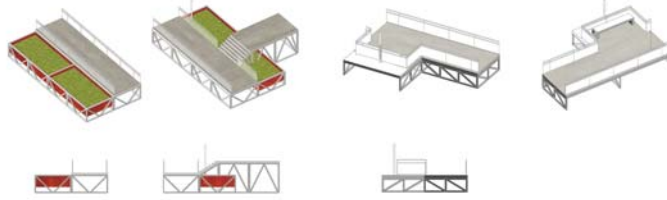
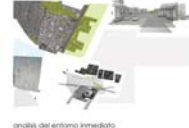
Laura Gil Macián
Nataliya Kapushchak
Ana Martínez Sánchez

URBANÍSTICA 2
Matilde Alonso / Paloma Martín



URBII

Intervención urbanística en el polígono industrial de Catarroja



Jaime Campos Verdeguer
Artur Volobuev


 Campos Verdeguer, Jaime
 Volobuev, Artur

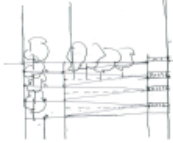


CATARROJA

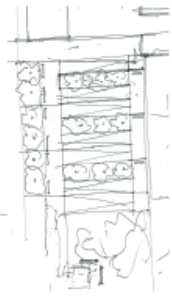
PROYECTO DE RECOMPOSICIÓN

La idea del proyecto parte de un recorrido que une la ciudad de Catarroja con el plano de la Albufera. Para ello, es necesario recomponer el antiguo programa residencial de la ciudad transformándolo en un centro dinámico.

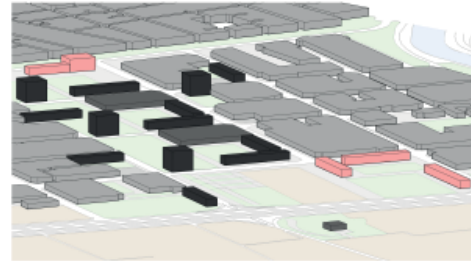
Se proyecta el cambio de uso de varias de las industrias, incorporando nuevos bloques de oficinas y equipamiento de diversos usos. También se incluye una nueva estación gracias al rediseño de la vía.



Botas del Parque Vertical



Acomodación General

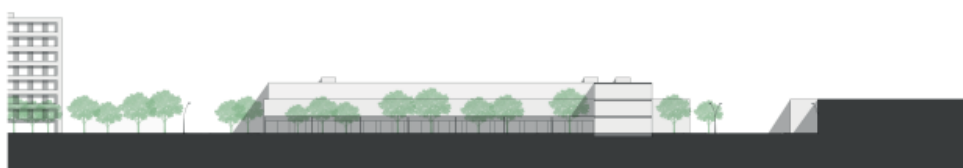


JESÚS SAIZ CALVENTE
ADRIÁN LILLO CASTAÑOS

Plano General



Sección 1



Sección 2



Adrián Lillo Castaños
Jesús Sáiz Calvente



Urbanismo - Paisaje

CATARROJA

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN.
IVÁN MÁS VERGE



Iván Más Verge

CATARROJA

LA ZONA INDUSTRIAL

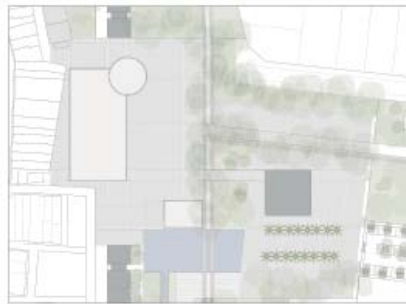
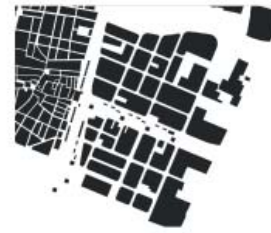
2015-16
Urbanismo - Paisaje



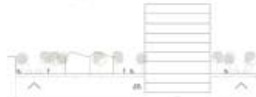
INTERVENCIÓN EN CATARROJA



Planimetría general



Detalle plaza de la estación



Detalle eje horizontal



Miguel Ángel López López
Laura Reyes Martínez
Taller UP | 2015-16 | Grupo 51

Miguel Ángel López López
Laura Reyes Martínez

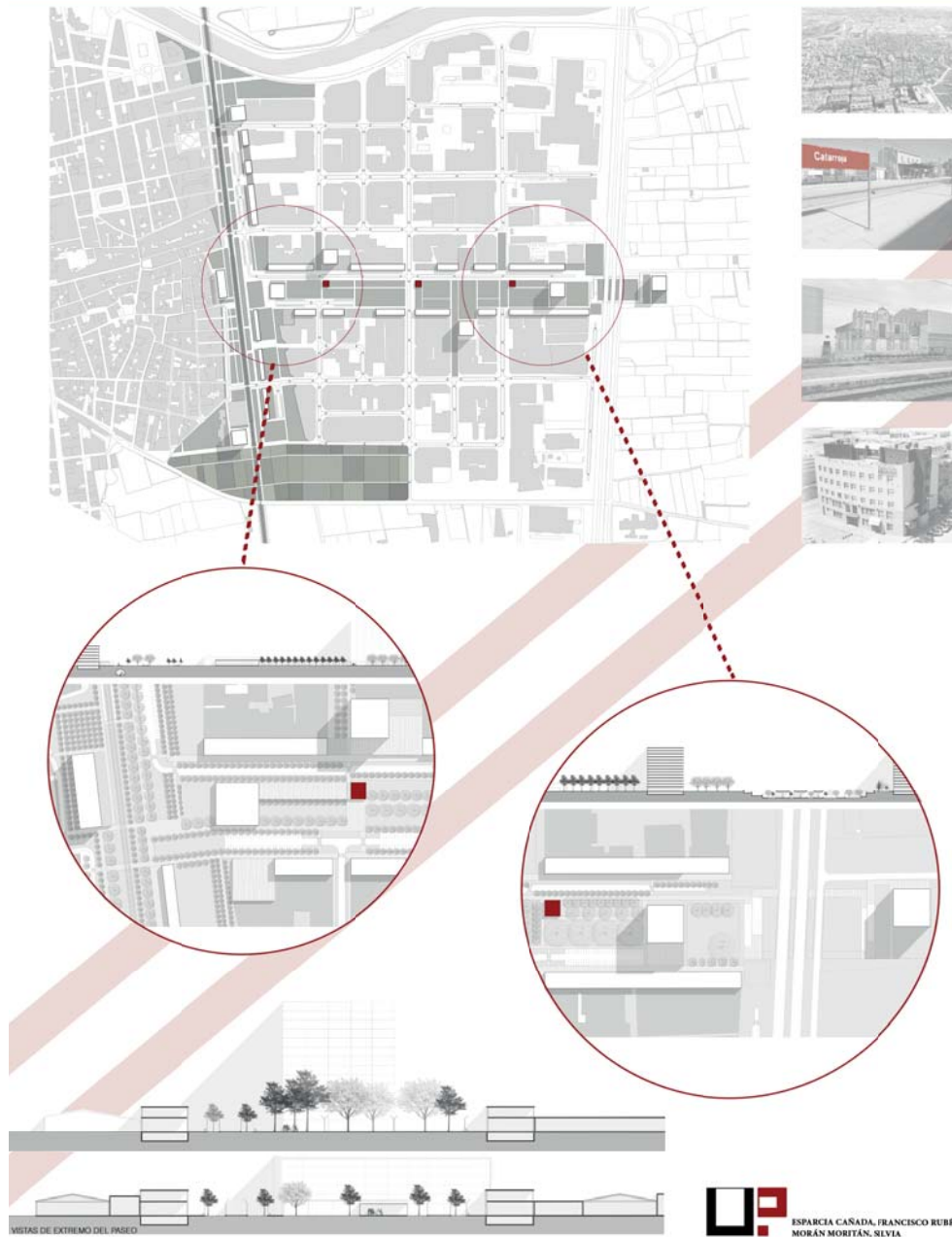


Ángela Mañas Sánchez
María Crespo Llopis

CATARROJA

El proyecto surge de la idea de comunicar los tres usos diferenciados del pueblo: residencial, industrial de barrio. Para ello decidimos partir del eje del ferrocarril, interviniendo por su tránsito. A su vez, desde el barrio aparece una masa verde que se va abriendo hasta desembocar en la huerta.

Intervenciones también controla los distritos más próximos a través de un paseo verde, que nos lleva del pueblo a la huerta pasando por la industria; y a una serie de equipamientos que crean una sinergia entre las diferentes zonas.



Francisco Rubén Esparcia Cañada
Silvia Morán Moritán

AGILAR LOS SISTEMAS DE LE CORBUSIER

Proyectamos por separado, los diferentes sistemas de edificación, redado y vegetación, que desarrollan un conjunto, formado de diversos sistemas independientes y completos. De este forma utilizamos los matices de la rigidez, dando lugar a grandes formas verdes entre los edificios, con el fin de dar prioridad al peatón, y cuyo acceso rotundo de reduce el carga y descarga de los equipamientos industriales.

SISTEMA VIARIO



SISTEMA DE VERDES



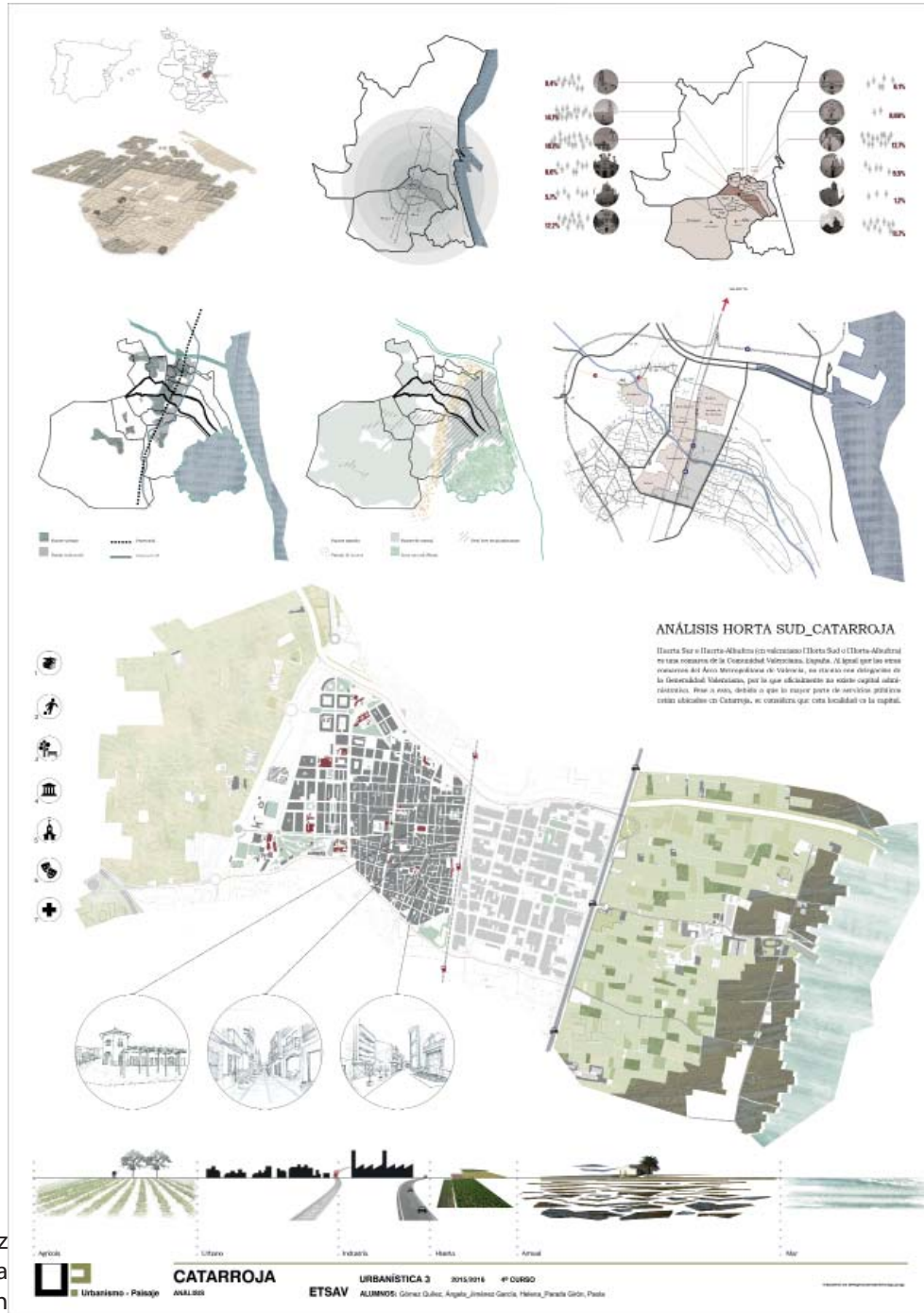
Alicia Marco Zuriaga



María Alfonso Moreno
 Sara Mateos Silvestre

URBANÍSTICA 3

Pilar de Insausti / Carmen Blasco / Francisco J. Martínez /
Adolfo Vigil / Cristina Alonso



Ángela Gómez Quilez
 Helena Jiménez García
 Paola Parada Girón



INTERVENCIÓN CASCO HISTÓRICO DE CATARROJA

Catarroja es un municipio español de la Comunidad Valenciana, España. Pertenece a la provincia de Valencia, en la comarca de la Alfranca.

Su nombre es de origen árabe, derivado de la palabra árabe "Katarraja" que significa "cañal" o "caño", refiriéndose a una zona rodeada por el río de Catarroja. Este río, que nace en el barrio de San Agustín, atraviesa el casco histórico y se dirige al mar. En la actualidad, el río está canalizado y se ha convertido en un espacio público para el ocio y el deporte. El casco histórico de Catarroja es un conjunto de edificios que datan del siglo XVIII y que han sido restaurados recientemente.

La Plaza de la Virgen, en el centro histórico del pueblo, contiene restos arqueológicos de la época romana.

La iglesia de San Miguel es construida en 1763. En el interior de la iglesia, se conserva un retablo del siglo XVII, perteneciente a la escuela de San Agustín.

San Agustín: El 17 de agosto, cuando comienza el mes de agosto, se celebra la fiesta de San Agustín. Esta fiesta es una de las más importantes del municipio. Durante esta fiesta, se realizan diversas actividades, como concursos de belleza, bailes y juegos. La fiesta de San Agustín es una tradición que se celebra desde hace siglos.

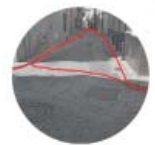
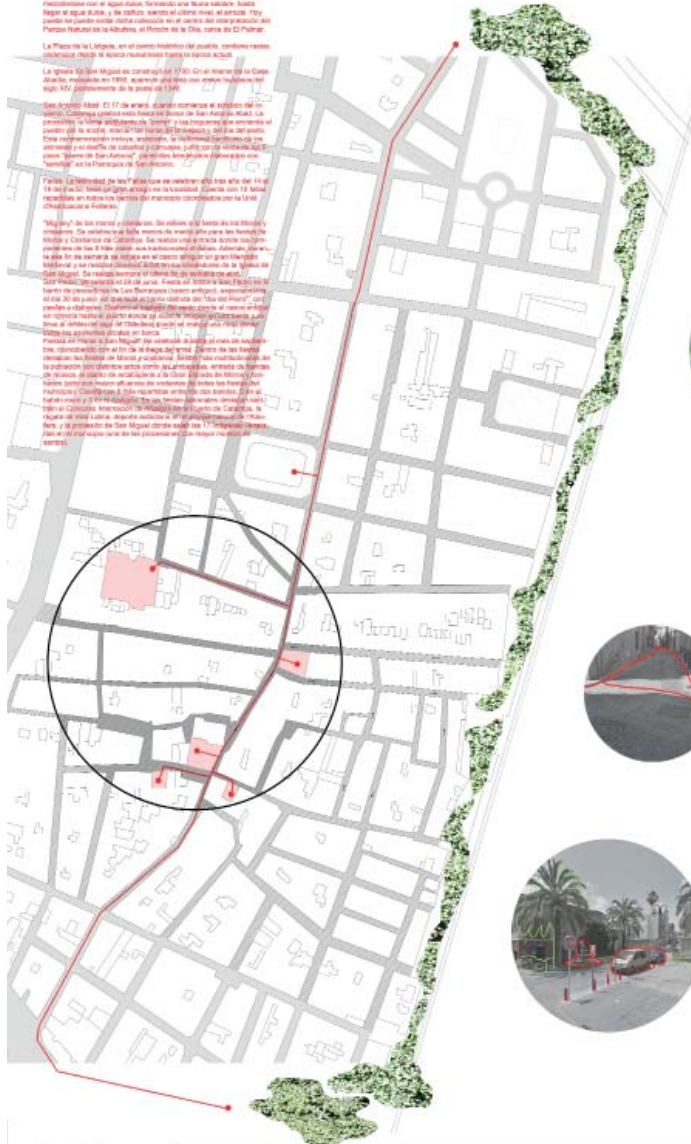
Fuente: La "Fuente de los Reyes" es un monumento que se encuentra en el casco histórico de Catarroja. Fue construida en 1763 por el arquitecto valenciano Juan de Villaverde.

"Miguel" de los Reyes: Se refiere a la fiesta de los Reyes, que se celebra el día 6 de enero. Esta fiesta es una de las más importantes del municipio. Durante esta fiesta, se realizan diversas actividades, como concursos de belleza, bailes y juegos. La fiesta de los Reyes es una tradición que se celebra desde hace siglos.

San Agustín: Se refiere a la fiesta de San Agustín, que se celebra el día 17 de agosto. Esta fiesta es una de las más importantes del municipio. Durante esta fiesta, se realizan diversas actividades, como concursos de belleza, bailes y juegos. La fiesta de San Agustín es una tradición que se celebra desde hace siglos.

San Agustín: Se refiere a la fiesta de San Agustín, que se celebra el día 17 de agosto. Esta fiesta es una de las más importantes del municipio. Durante esta fiesta, se realizan diversas actividades, como concursos de belleza, bailes y juegos. La fiesta de San Agustín es una tradición que se celebra desde hace siglos.

San Agustín: Se refiere a la fiesta de San Agustín, que se celebra el día 17 de agosto. Esta fiesta es una de las más importantes del municipio. Durante esta fiesta, se realizan diversas actividades, como concursos de belleza, bailes y juegos. La fiesta de San Agustín es una tradición que se celebra desde hace siglos.



CATARROJA

URBANÍSTICA 3
ETSAV ALUMNOS:

Gómez, Argente, Jordano, Peláez, Pereda, Pardo

Área de Urbanismo

Profesores:

Carrero Blázquez, Francisco Martínez

2º CURSO
2016/2015



INTERVENCIÓN CASCO HISTÓRICO DE CATARROJA



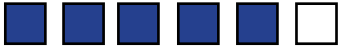
CATARROJA
Urbanismo - Paisaje

URBANÍSTICA 3
ETSAV ALUMNOS: Gómez, Angulo, Jiménez, Nieto / Pareja, Peña

Área de intervención

Profesores:
Carmen Blanco, Francisco Martínez

2º CUERPO
30/4/2015



INTERVENCIÓN BARRANCO DE XIVA



LES VALLS

PROFESORES DE INTERVENCIÓN

UPRANÁSTICA 0

ETSAY ALONSO

Alonso Gallego, Argente, González Gallego, Salazar, Pardo, Blasco, Pardo

PROFESORES CHARRAS (ALONSO) FERRAZO Y SANJUAN

07/2000

20/0000

INTERVENCIÓN SECTOR INDUSTRIAL



- Centro deportivo
- Intervenciones
- Muro
- Área de recreación
- Industria
- Calentador
- REC. 1 (MUR)



LES VALLS
 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN
 URBANÍSTICA 3
 ETSAV ALICANTE
Alfonso Galván, Ángel, Jonathan García, Mónica, Yasmin Galán, Oscar

PROFESORAS: CARMEN BLASCO, FRANCISCA L. MARTÍNEZ
 1º CURSO
 2018/2019





CATARROJA

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN

ETSAV

URBANÍSTICA 3

2015/2016

4º CURSO

PAHEL 1

ALUMNOS: Alfredo Martínez Vidal, Antonio López Navarro, Elia González Lázaro



Zona de Baños 1



Zona de Baños 2

LÍNEA DE INTERVENCIÓN

Estación:

Los caminos se realinean con el carril bici en rojo. Entiendo, en la zona de la estación, la alineación de la carretera existente, la alineación de la línea de carril bici.

Se han trabajado en la zona de espacios verdes con jardines, zonas de juegos, zonas de deporte, etc. Se han creado zonas de juegos para el barrio.

Se han trabajado en la zona de espacios verdes con jardines, zonas de juegos, zonas de deporte, etc. Se han creado zonas de juegos para el barrio.

Ciudad del Río:

Los caminos dentro de la zona.

Se ha trabajado en la zona de espacios verdes con jardines, zonas de juegos, zonas de deporte, etc. Se han creado zonas de juegos para el barrio.

Se han trabajado en la zona de espacios verdes con jardines, zonas de juegos, zonas de deporte, etc. Se han creado zonas de juegos para el barrio.

Se han trabajado en la zona de espacios verdes con jardines, zonas de juegos, zonas de deporte, etc. Se han creado zonas de juegos para el barrio.

ESTRATEGIAS DE PAHEL

Integración del barrio con la Alfranca



Conectividad interna, exterior y paratransporte



Rehabilitación del agua de los canales, aguas pluviales



En verde Pádel del verde hacia el interior del municipio



Alfredo Martínez Vidal
Antonio López Navarro
Elia González Lázaro



VERSINALIDAD DEL PROYECTO

CAJAS



Se colocan los muros de ladrillo en los lugares de todo el pueblo, aprovechando el ya existente y mejorando la calidad de los muros. Se recomienda el uso de ladrillo rojo para que actúe a modo de bisagra, potenciando la continuidad.



Con intención de dar unidad a toda la intervención y buscando un carácter que pueda seguir las curvas de agua, se opta por utilizar huecos en los muros de la casa y los lugares afectados, proporcionando, igualmente, también los patios.



Para finalizar el aspecto más actual del pueblo tenemos que tener en cuenta la vivienda existente por una gran variedad de estilos. Del mismo modo, para el resto de puntos proyectados, se recomienda una gran variedad de muros.

ZONA DE INTERVENCIÓN



Las zonas de todo lo actuado se realizan con colores como los muros. Se aconseja al resto de materiales empleados.

VEGETACIÓN



Phytolacca sp.
Se colocarán en parques y zonas de esparcimiento.

Schenoplectus lacustris
Se sitúa a las orillas, tanto de la antigua como del nuevo. Depura las aguas de la zona.



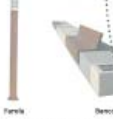
Convolvulus vulgare
Planta aromática ubicada en el interior del río y utilizada para mejorar la calidad del agua.

Reynouera officinalis
Se sitúa tanto en el casco del río como en parques y zonas verdes.



Populus
Se colocan en todo el ámbito del río, además en aquellos puntos de intervención que se quieran resaltar.

MORFUARIO



LA ALBUFERA, SU EVOLUCIÓN Y VINCULACIÓN HISTÓRICA A CATARROJA



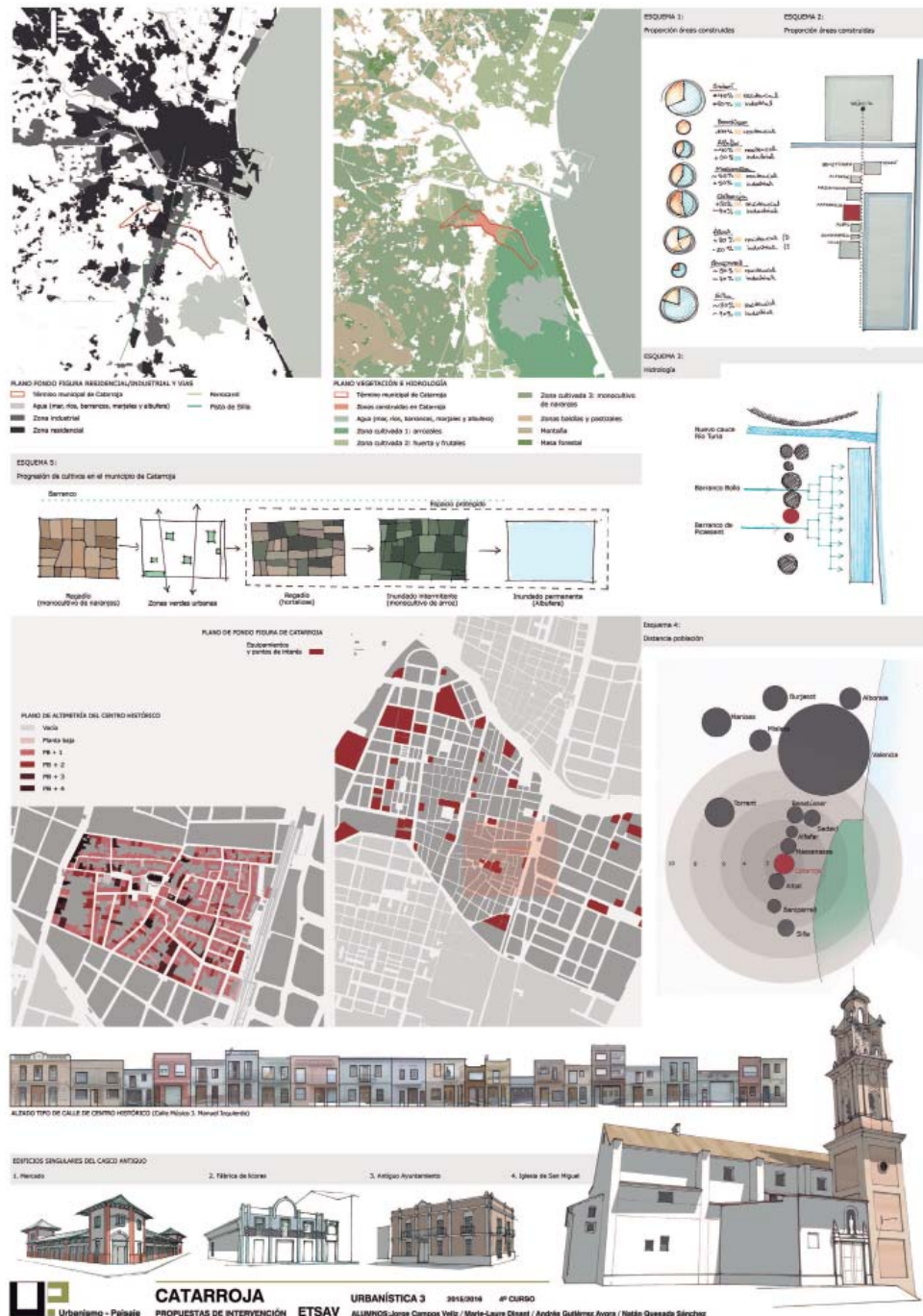
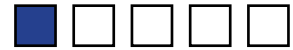
1. Formación de la Albufera
Se formó por el cierre del golfo existente entre Bayona y Caliz. Unos 20 kilómetros de norte y sur con los anchos de 400 m. En la zona se han construido canales.

2. La Albufera en el siglo IV
Tras el descubrimiento de la zona, se construyeron canales para el riego. Se construyeron en la zona de la Albufera.

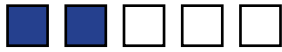
3. Siglo XVIII
Una vez construido el lago se construyeron los canales de riego. En 1788 se construyó el canal de riego de 2000 m. En 1800 se construyó el canal de riego de 2000 m.

4. Siglo XXI
Una vez construido el lago se construyeron los canales de riego. En 1988 se construyó el canal de riego de 2000 m. En 2000 se construyó el canal de riego de 2000 m.

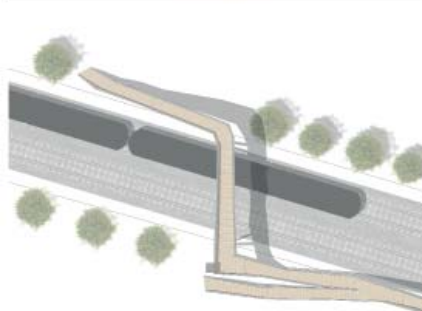




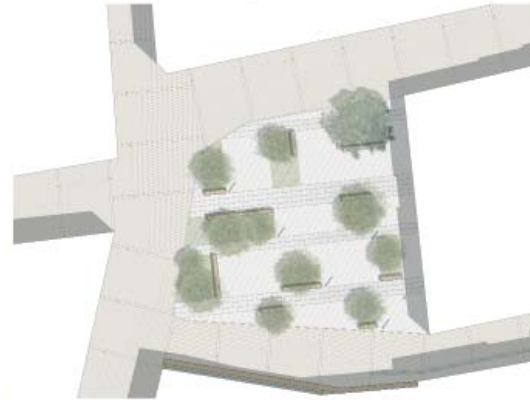
Jorge Campos Veliz
 Marie-Laure Dinant
 Andrés Gutiérrez Ayora
 Natán Quesada Sánchez



PLANO GENERAL MACROZONA III ©



DETALLE PARABOLA ©



DETALLE PLAZA PORT DE COPIRASA ©



DETALLE PLAZA FONTECA ©



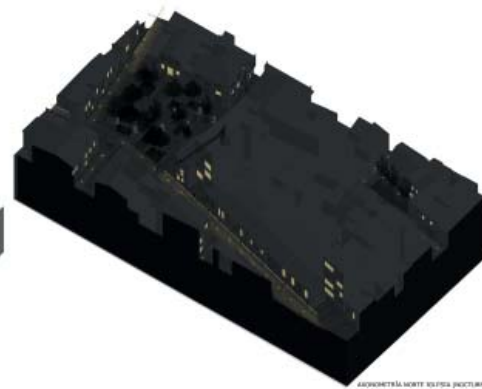
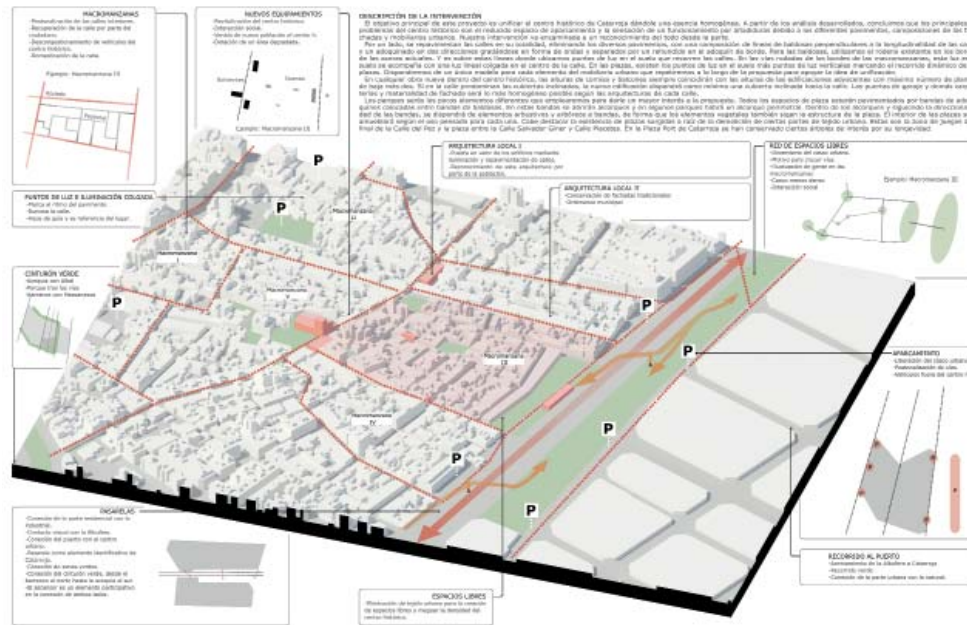
CATARROJA

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN

ETSAV

URBANÍSTICA 3 2015/2016 4º CURSO

ALUMNOS: Jorge Campos Velz / Mario Laure Olivari / Andrés Gutiérrez Ayres / Matán Quisado Sánchez





RecoRRRdando el barranco

Recorrer

Reconectar

Reactivar

Relacionar



Embudo frente embudo

El cauce se fortalece como un río construido, que con su fondo y márgenes y con sus riberas, permite una red de canales paralelos de fondo y con anchuras, los frentes de las fachadas de edificios en el lado de Catorrojo. Se crea una estructura para en los de Masarroja, se convierten la primera línea de vivienda, para ser un espacio de unificación de la zona, por lo que se plantean ciertas fachadas y se crean los frentes de edificios industriales creando un espacio verde.



Diagrama acceso

El acceso a Catorrojo desde Masarroja se logra por la vía de servicio que pasa hasta la zona de la vía, en la que programamos un centro de servicios para conectar el valle de la vía.

Esta red desde el puente del Carril del Duro hasta la vía del río, desde el centro de servicios y la vía de la vía del río, se crea una estructura para en los de Masarroja, se convierten la primera línea de vivienda, para ser un espacio de unificación de la zona, por lo que se plantean ciertas fachadas y se crean los frentes de edificios industriales creando un espacio verde.



Redes de accesos y caminos

Se plantea un desarrollo por el terreno privado, un espacio de usos y usos que permitan una red de canales paralelos de fondo y con anchuras, los frentes de las fachadas de edificios en el lado de Catorrojo. Se crea una estructura para en los de Masarroja, se convierten la primera línea de vivienda, para ser un espacio de unificación de la zona, por lo que se plantean ciertas fachadas y se crean los frentes de edificios industriales creando un espacio verde.



Redes de accesos y caminos

Se plantea un desarrollo por el terreno privado, un espacio de usos y usos que permitan una red de canales paralelos de fondo y con anchuras, los frentes de las fachadas de edificios en el lado de Catorrojo. Se crea una estructura para en los de Masarroja, se convierten la primera línea de vivienda, para ser un espacio de unificación de la zona, por lo que se plantean ciertas fachadas y se crean los frentes de edificios industriales creando un espacio verde.



Redes de accesos y caminos

Se plantea un desarrollo por el terreno privado, un espacio de usos y usos que permitan una red de canales paralelos de fondo y con anchuras, los frentes de las fachadas de edificios en el lado de Catorrojo. Se crea una estructura para en los de Masarroja, se convierten la primera línea de vivienda, para ser un espacio de unificación de la zona, por lo que se plantean ciertas fachadas y se crean los frentes de edificios industriales creando un espacio verde.



Redes de accesos y caminos

A lo largo del cauce se plantea un desarrollo por el terreno privado, un espacio de usos y usos que permitan una red de canales paralelos de fondo y con anchuras, los frentes de las fachadas de edificios en el lado de Catorrojo. Se crea una estructura para en los de Masarroja, se convierten la primera línea de vivienda, para ser un espacio de unificación de la zona, por lo que se plantean ciertas fachadas y se crean los frentes de edificios industriales creando un espacio verde.



Redes de accesos y caminos



Redes de accesos y caminos



Redes de accesos y caminos



Zona verde y equipamiento



Fronte de edificios



Planos 1



Planos 2



Equipamiento deportivo



Planos



Fronte más urbano



Edificio-Pin





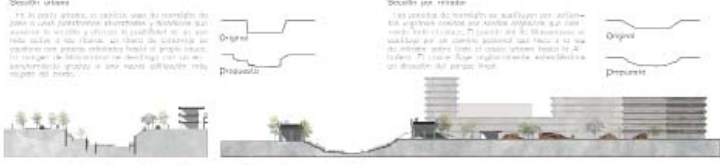
RecoRRRdando el baRRanco

Recorrer Reconectar Reactivar Replaciar

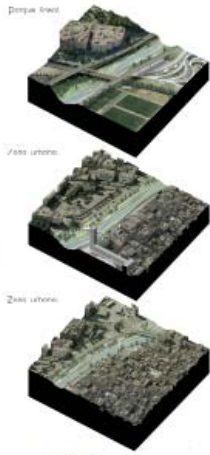
Propuesta La idea de este proyecto es promover integralmente al bienestar de la UCA, entendiendo en sus ideologías y principios al momento de crear un lugar de alta interacción que permita mejorar el espacio con el que se cuenta en el día a día, a través de un espacio verde urbano que permita al usuario un espacio más saludable, dinámico y participativo. En este sentido, uno de los grandes retos ha sido diseñar, construir, mantener, mejorar y actualizarlo, así como también, la forma en que se puede utilizar y el rol de los usuarios, así como a fomentar una cultura más participativa de los ciudadanos, más personas en espacios, más espacios de alta calidad, entre otros.



Calle de MARRONERA La propuesta de una plaza urbana en esta zona se refleja con un espacio verde que permita al usuario un espacio más saludable y dinámico.



Vegetación
Se crean un espacio de plaza que permita al usuario un espacio más saludable y dinámico.





Andrea Guillamón Vinuesa
Leticia Romero Lombaña
Silvia Sánchez Ruescas

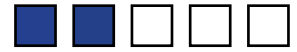


CATARROJA
ANÁLISIS URBANÍSTICO

ETSAV

URBANÍSTICA 3 2015/2016 4º CURSO
ALUMNOS: Andrea Guillamón Vinuesa / Leticia Romero Lombaña / Silvia Sánchez Ruescas

GRUPO 04





CATARROJA

PROYECTO DE INTERVENCIÓN, LA VÍA AUGUSTA

El presente trabajo de intervención se fundamenta en la necesidad de mejorar la calidad de vida de los habitantes de Catarroja, a través de la intervención en la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad.

Este trabajo se centra en la intervención de la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad, a través de la intervención en la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad.

Este trabajo se centra en la intervención de la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad, a través de la intervención en la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad.

Este trabajo se centra en la intervención de la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad, a través de la intervención en la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad.

Este trabajo se centra en la intervención de la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad, a través de la intervención en la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad.



Este trabajo se centra en la intervención de la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad, a través de la intervención en la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad.

Este trabajo se centra en la intervención de la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad, a través de la intervención en la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad.

Este trabajo se centra en la intervención de la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad, a través de la intervención en la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad.

Este trabajo se centra en la intervención de la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad, a través de la intervención en la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad.

Este trabajo se centra en la intervención de la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad, a través de la intervención en la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad.



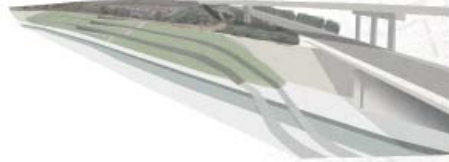
Este trabajo se centra en la intervención de la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad, a través de la intervención en la vía Augusta, una de las principales arterias de la ciudad.



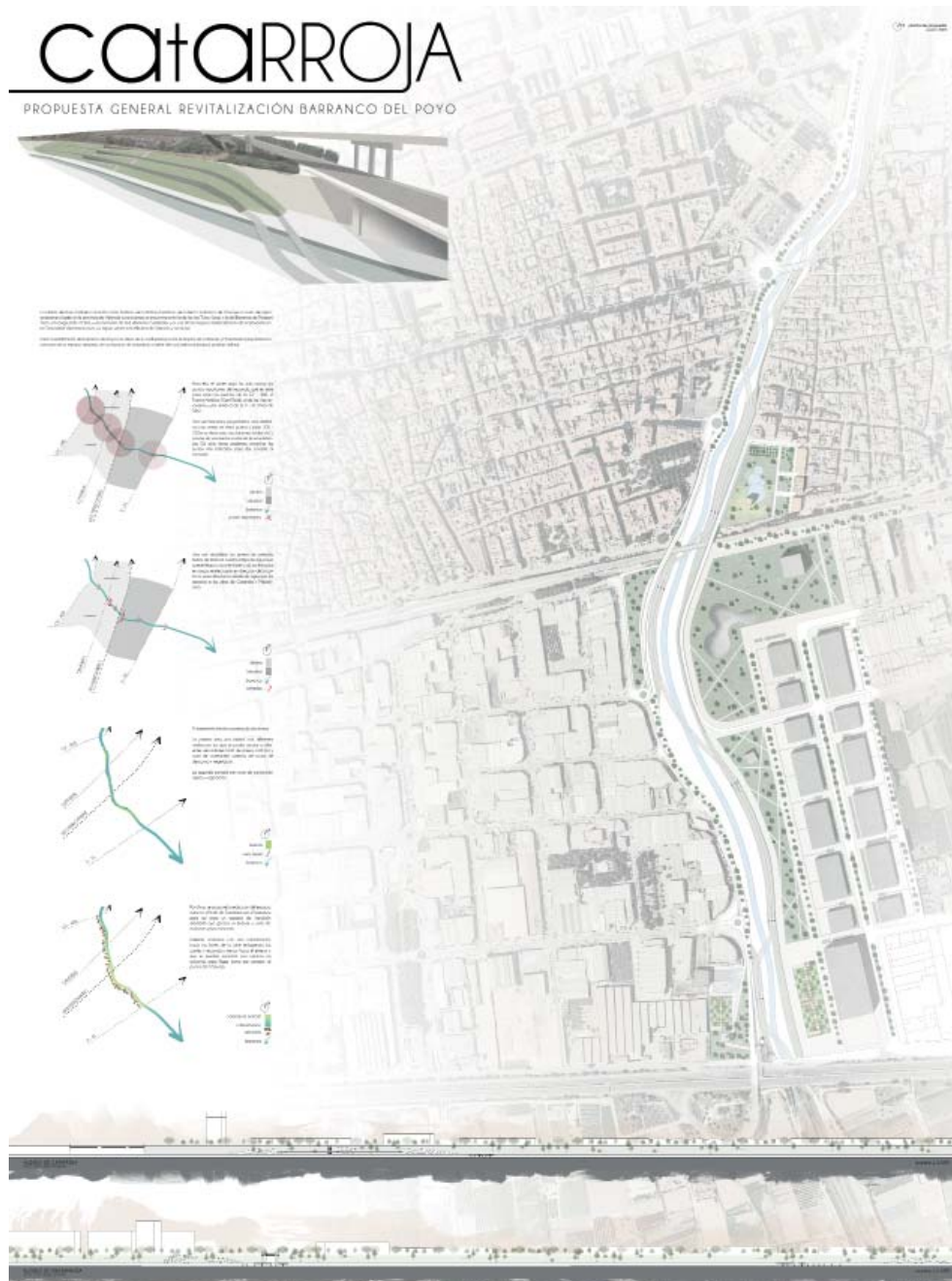
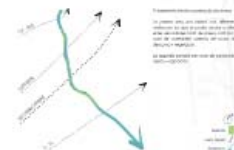
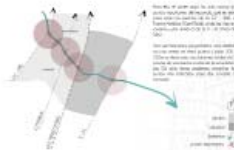


CATARROJA

PROPUESTA GENERAL REVITALIZACIÓN BARRANCO DEL POYO



El proyecto de revitalización del Barranco del Poyo en Catarroja se plantea como un eje vertebrador que conecte y dinamice el tejido urbano existente, mejorando la calidad de vida y promoviendo el desarrollo sostenible.



CATARROJA

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN

ETSAV

URBANÍSTICA 3

2015/2016

4º CURSO

ALUMNOS: AINARA GULLARÓN / FRANCISCO OLCINA / LETICIA ROMERO / SILVIA SÁNCHEZ

GRUPO 04



CATARROJA

PROPUESTA ESPECÍFICA DEL SECTOR INDUSTRIAL

1 el parque del lago



PROYECTO

El objetivo de este proyecto es crear un espacio público de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de Catarroja, generando un espacio verde y un lugar atractivo para la comunidad, así como un espacio para actividades deportivas y de ocio en un entorno urbano.

3 la guardería de catarroja



El objetivo de este proyecto es crear un espacio público de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de Catarroja, generando un espacio verde y un lugar atractivo para la comunidad, así como un espacio para actividades deportivas y de ocio en un entorno urbano.

2 la industria de massanassa



El objetivo de este proyecto es crear un espacio público de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de Catarroja, generando un espacio verde y un lugar atractivo para la comunidad, así como un espacio para actividades deportivas y de ocio en un entorno urbano.



El objetivo de este proyecto es crear un espacio público de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de Catarroja, generando un espacio verde y un lugar atractivo para la comunidad, así como un espacio para actividades deportivas y de ocio en un entorno urbano.

la vegetación en el proyecto

El objetivo de este proyecto es crear un espacio público de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de Catarroja, generando un espacio verde y un lugar atractivo para la comunidad, así como un espacio para actividades deportivas y de ocio en un entorno urbano.

El objetivo de este proyecto es crear un espacio público de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de Catarroja, generando un espacio verde y un lugar atractivo para la comunidad, así como un espacio para actividades deportivas y de ocio en un entorno urbano.

El objetivo de este proyecto es crear un espacio público de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de Catarroja, generando un espacio verde y un lugar atractivo para la comunidad, así como un espacio para actividades deportivas y de ocio en un entorno urbano.



El objetivo de este proyecto es crear un espacio público de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de Catarroja, generando un espacio verde y un lugar atractivo para la comunidad, así como un espacio para actividades deportivas y de ocio en un entorno urbano.

El objetivo de este proyecto es crear un espacio público de calidad que permita mejorar la calidad de vida de los habitantes de Catarroja, generando un espacio verde y un lugar atractivo para la comunidad, así como un espacio para actividades deportivas y de ocio en un entorno urbano.



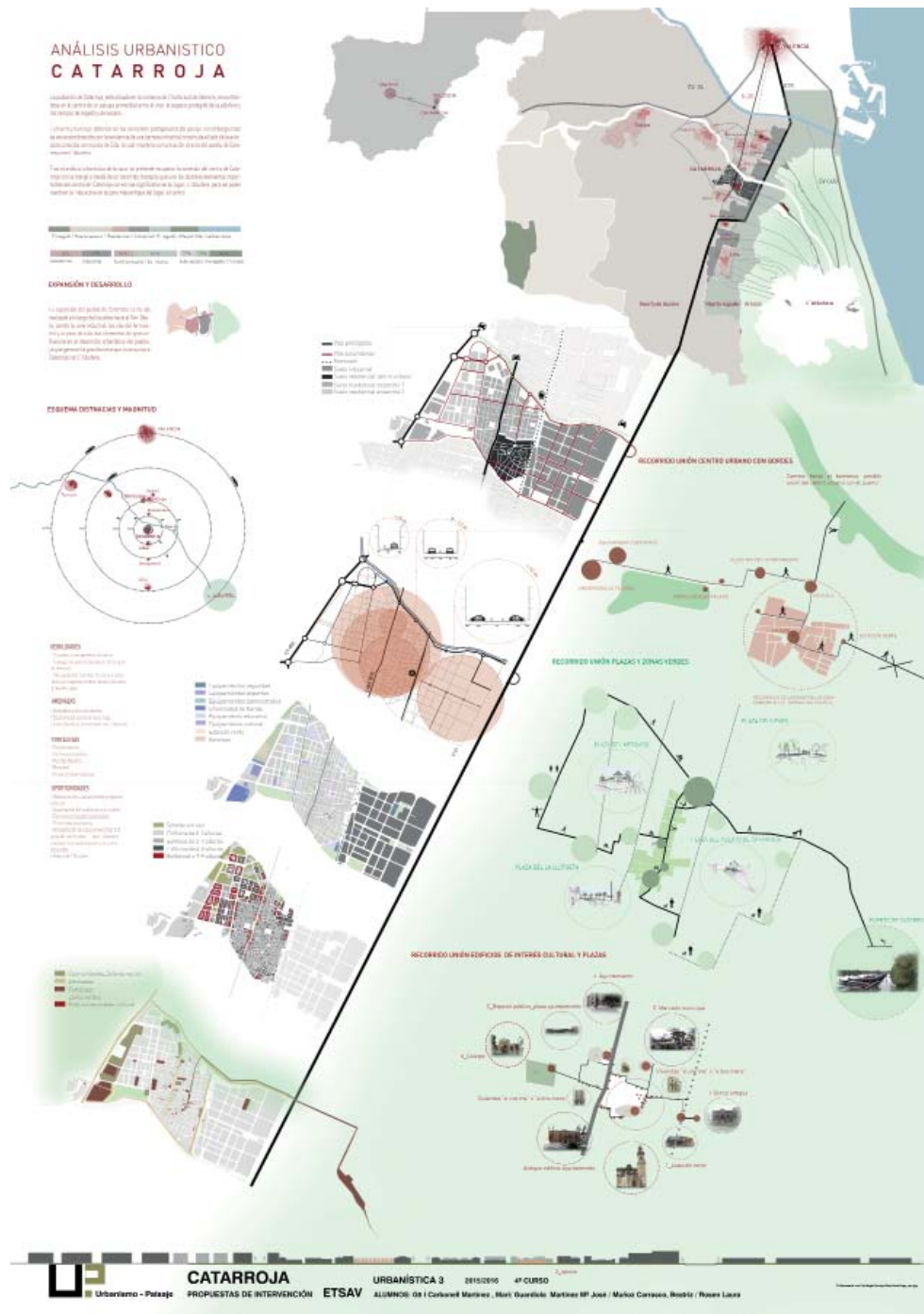
CATARROJA

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN ETSAV

URBANÍSTICA 3 2016-2018 40 CUADRO

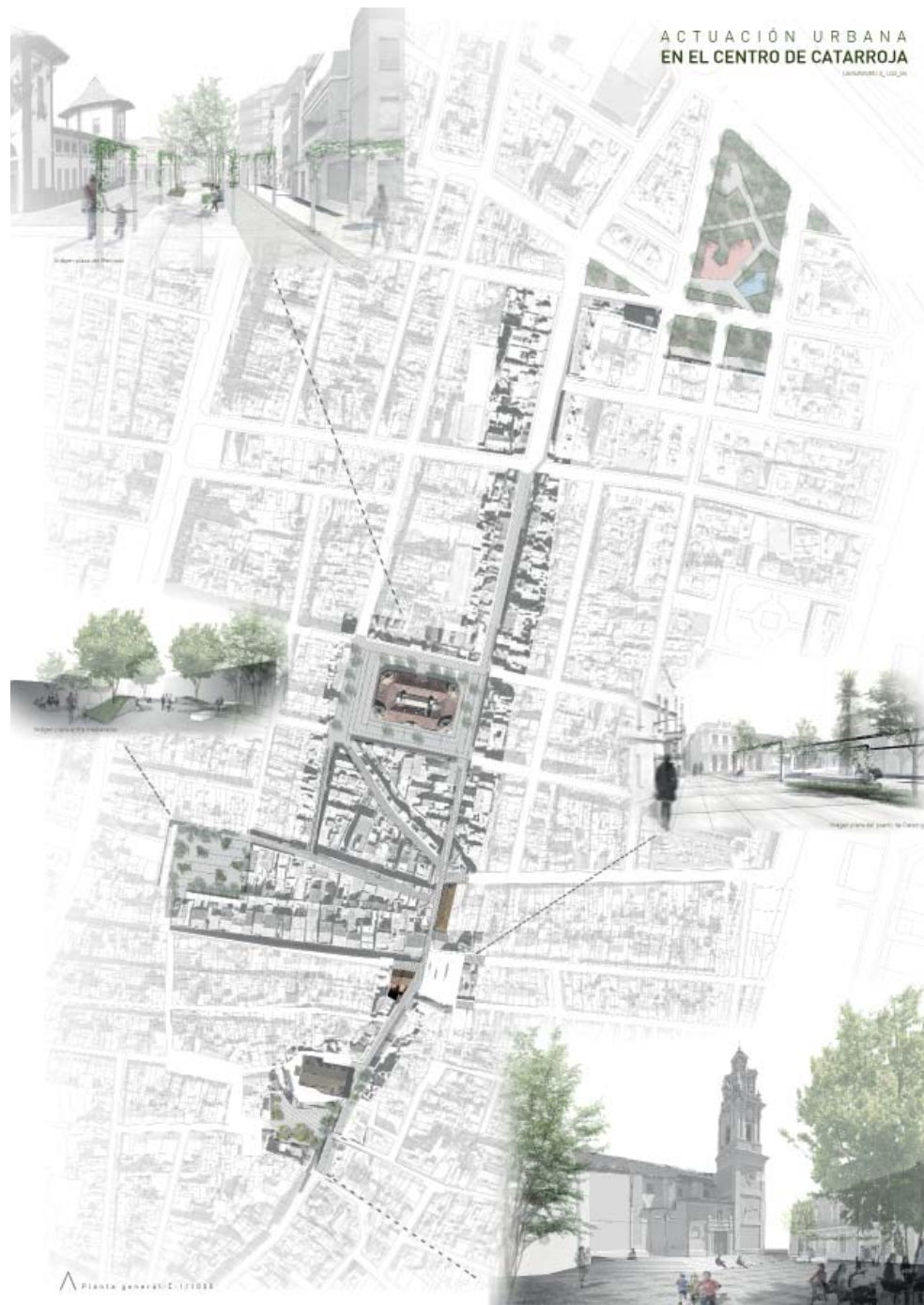
ALUMNOS: ANDREA GUILLEMAN | FRANCISCO OLIVERA | LETICIA ROMERO | BEVA SANCHEZ





María Carbonell Martínez
M^a José Guardiola Martínez
Beatriz Muñoz Carrasco
Laura Rosen







ACTUACIÓN URBANA EN EL CENTRO DE CATARROJA



- OBJETIVOS**
- 1. Mejorar la calidad de vida de los habitantes de Catarroja y promover el desarrollo urbano sostenible.
 - 2. Recuperar el patrimonio histórico y cultural de Catarroja.
 - 3. Mejorar la movilidad y la accesibilidad de Catarroja.
 - 4. Crear espacios públicos de calidad.
 - 5. Mejorar la imagen urbana de Catarroja.
 - 6. Promover la participación ciudadana en el proceso de planificación urbana.

ZOOM PLAN DE PLAZA DEL PERE

1:200



Sección A-A - 0000000000

ZOOM PLAN DE PLAZA FRANCISCO

1:100



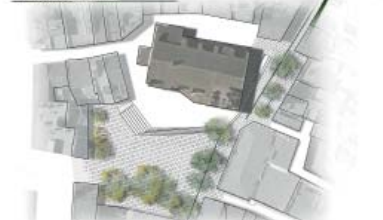
ZOOM PLAN DE PLAZA ESTE MECANISMO

1:100

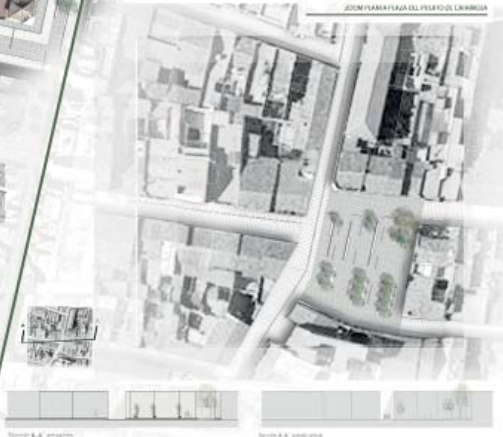


Sección A-A - 0000000000

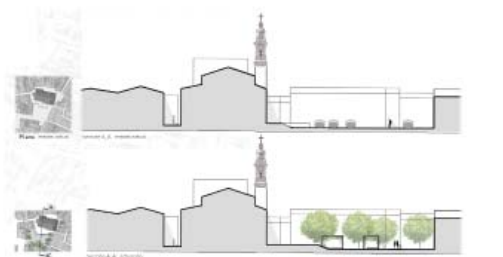
ZOOM PLAN DE PLAZA DE LA SALIDA



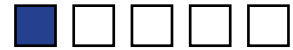
ZOOM PLAN DE PLAZA DEL PERE DE LA BARRIDA



PLAZA DEL PERE DE LA BARRIDA



Sección A-A - 0000000000

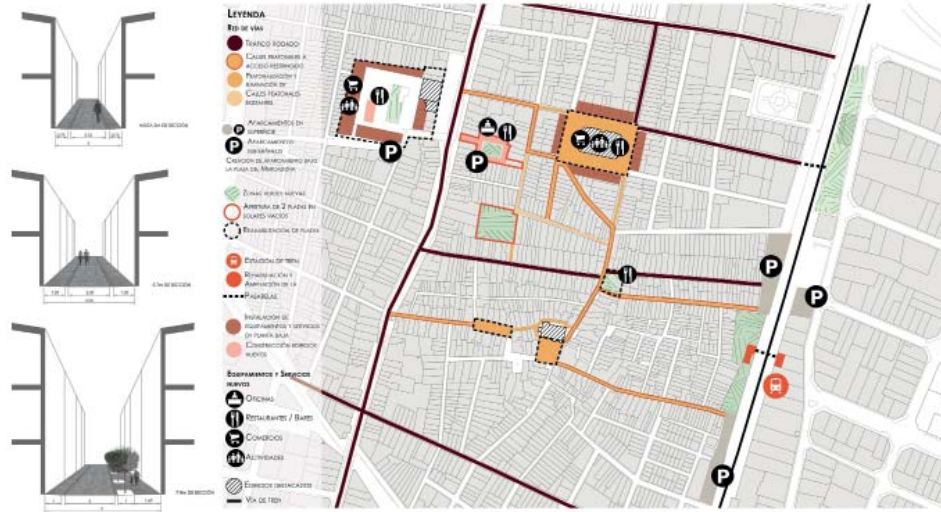


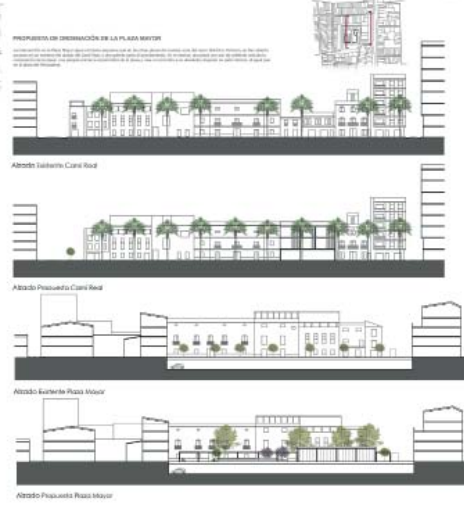
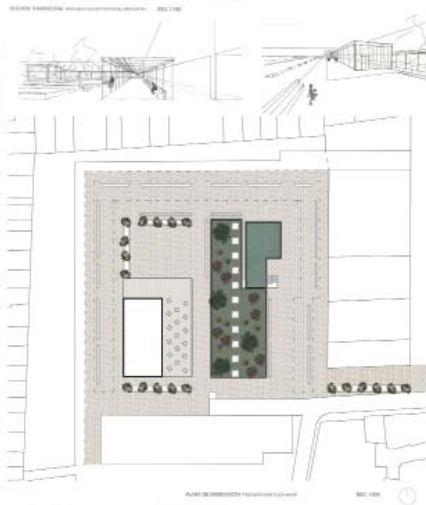
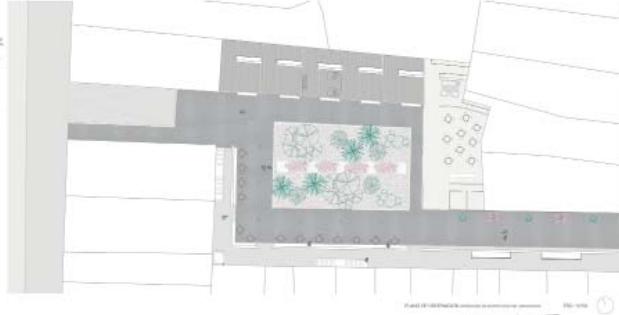
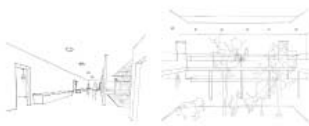
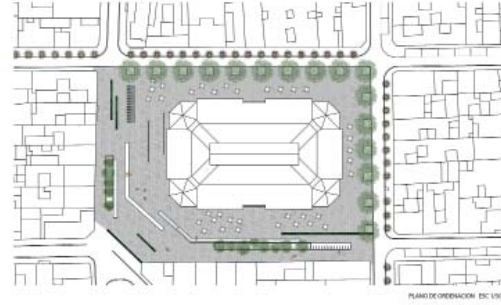
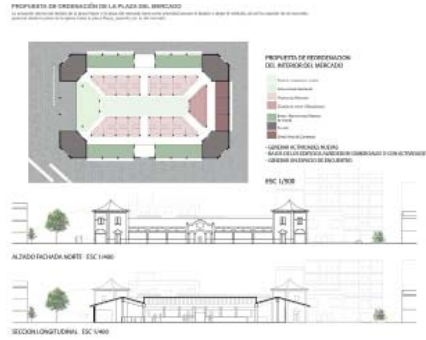
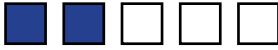
El proyecto de rehabilitación del casco antiguo de Cotacachi parte de la idea de crear un recorrido que une los puntos más relevantes de la ciudad, como son la zona del Ayuntamiento, la plaza del mercado, zona de gran actividad la plaza de la iglesia, y la zona de la estación de tren.

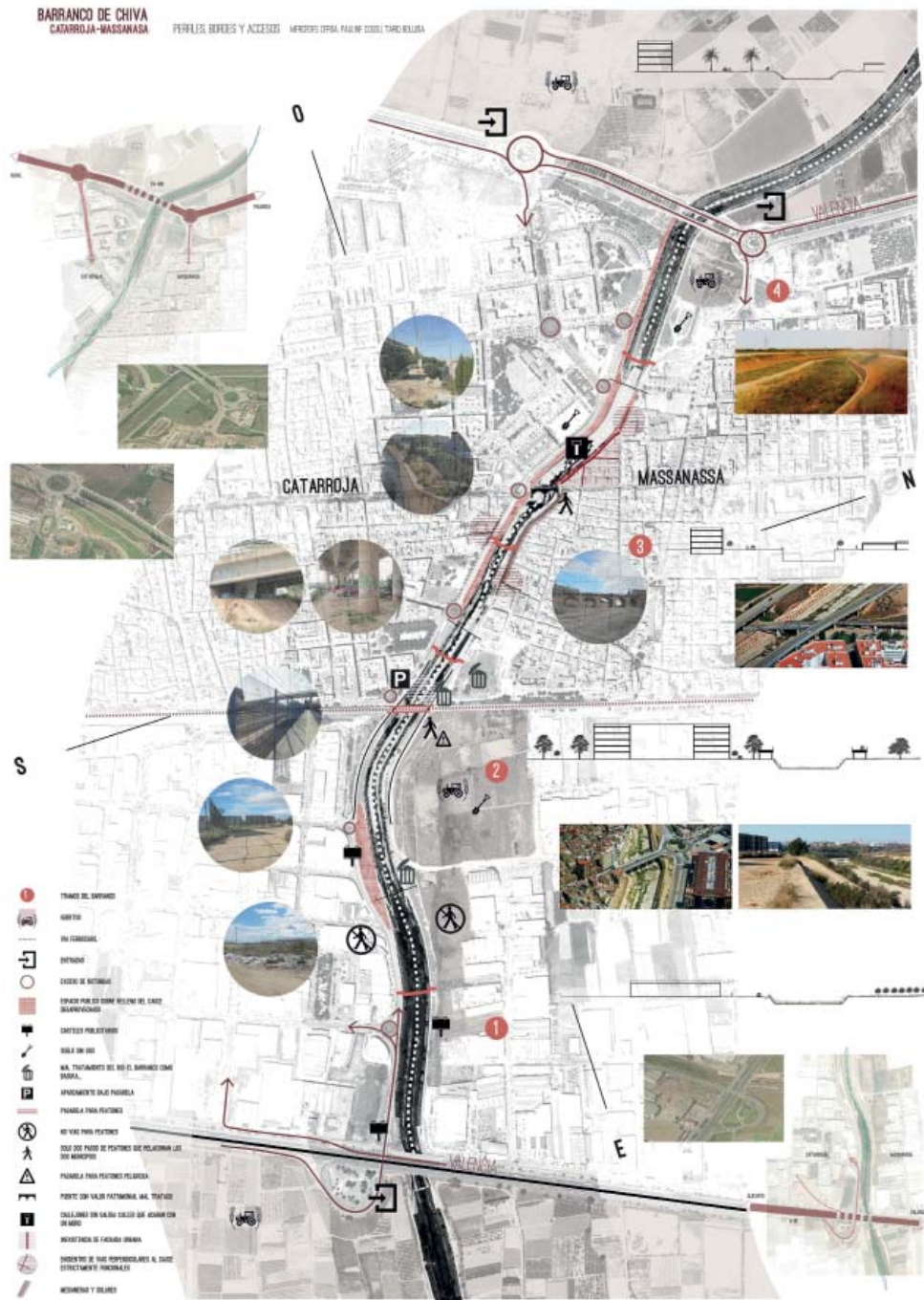
Tras un análisis de las secciones vitales de este recorrido, se llega a la solución de reconfigurar el espacio rodado, adaptar el aparcamiento superficial, y validar mediante el uso de un plano nivelado, el grafiti, aunque con distintos formatos para diferenciar usos (peatonal o vehicular).

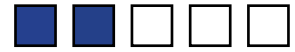
La mayor parte de circulación de vehículos se ha mantenido en cuatro vías que enmarcan la zona más céntrica de Cotacachi.

Por otro parte, se ha intervenido en zonas puntuales a lo largo de este recorrido, tales como la apertura de dos plazas en zonas vacías, incluyendo aparcamientos subterráneos al acondicionamiento de una plaza (junto al mercado) la rehabilitación de la plaza del mercado, la plaza Mayor y la zona de la estación de tren, donde se ha creado una zona verde y acondicionando el aparcamiento la ampliación de dicho espacio, levantado hacia el otro parte de la vía, de modo que quede una relación entre la zona industrial y el casco urbano, relacionando perfectamente más en la actualidad debido a la buena fibra que supone la vía del tren.

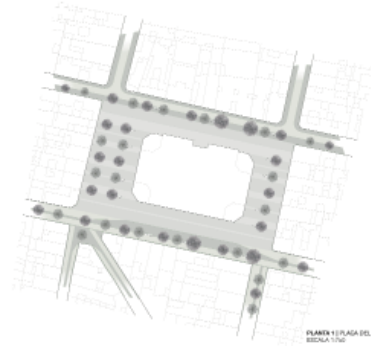




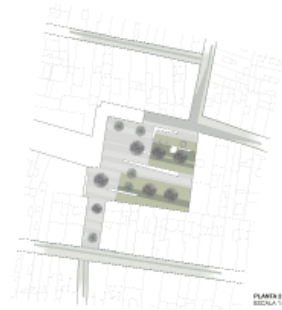




LA LÍNEA VERDA 02
 UNA CONEXIÓ CAP A L'EXTERIOR
 CONECTANT UN BARRIO - INTERIO



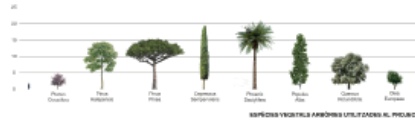
PLAZA 1 | PLAZA DEL MIRAL
 ESCALA 1:500



PLAZA 2 | PLAZA GRAN
 ESCALA 1:500



PLAZA 3 | PLAZA CENTRAL
 ESCALA 1:500

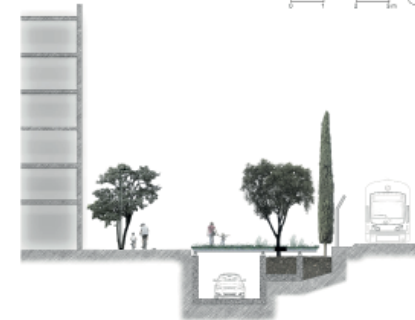


LEGENDA VEGETAL: ARBRES UTILITZATS AL PROJECTE

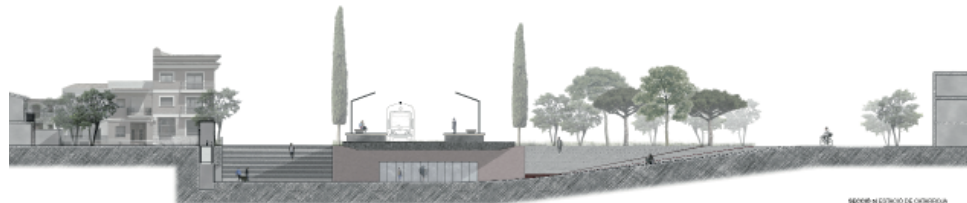


SECCIÓ 1 | CARRER MESTRE SERRANO
 ESCALA 1:50

SECCIÓ 2 | CARRER NOU
 ESCALA 1:50



SECCIÓ 3 | ZONA DE CARRER



SECCIÓ 4 | ESTACIÓ DE CARRER



CATARROJA
 PROPOSTA D'INTERVENCIÓ

ETSAV

URBANÍSTICA 3

ALUMNES: Clara Mallat, Ariadna / Martí Comelles, Maria / Silvia Acosta, Rebeca / Soriano Valera, Adrián

2019/2018 | 41 CLIPS

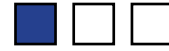


02 ESTRUCTURA I DESENVOLUPAMENT DE LES POBLACIONS MORFOLOGIES URBANES









EDIFICIOS SINGULARES Y SU DESCRIPCIÓN



1. Identificación	2. Identificación
Denominación: Sancti Spiritus	Denominación: Sancti Spiritus
Fecha de construcción: 1950-1960	Fecha de construcción: 1950-1960
Tipología: Edificio religioso	Tipología: Edificio religioso
Descripción: Edificio religioso de estilo neoclásico, con una gran fachada y una torre central.	Descripción: Edificio religioso de estilo neoclásico, con una gran fachada y una torre central.
6. Identificación	6. Identificación
Denominación: Sancti Spiritus	Denominación: Sancti Spiritus
Fecha de construcción: 1950-1960	Fecha de construcción: 1950-1960
Tipología: Edificio religioso	Tipología: Edificio religioso
Descripción: Edificio religioso de estilo neoclásico, con una gran fachada y una torre central.	Descripción: Edificio religioso de estilo neoclásico, con una gran fachada y una torre central.

3. Identificación	4. Identificación
Denominación: Sancti Spiritus	Denominación: Sancti Spiritus
Fecha de construcción: 1950-1960	Fecha de construcción: 1950-1960
Tipología: Edificio religioso	Tipología: Edificio religioso
Descripción: Edificio religioso de estilo neoclásico, con una gran fachada y una torre central.	Descripción: Edificio religioso de estilo neoclásico, con una gran fachada y una torre central.
5. Identificación	5. Identificación
Denominación: Sancti Spiritus	Denominación: Sancti Spiritus
Fecha de construcción: 1950-1960	Fecha de construcción: 1950-1960
Tipología: Edificio religioso	Tipología: Edificio religioso
Descripción: Edificio religioso de estilo neoclásico, con una gran fachada y una torre central.	Descripción: Edificio religioso de estilo neoclásico, con una gran fachada y una torre central.

ANÁLISIS BARRANCO DEL POYO

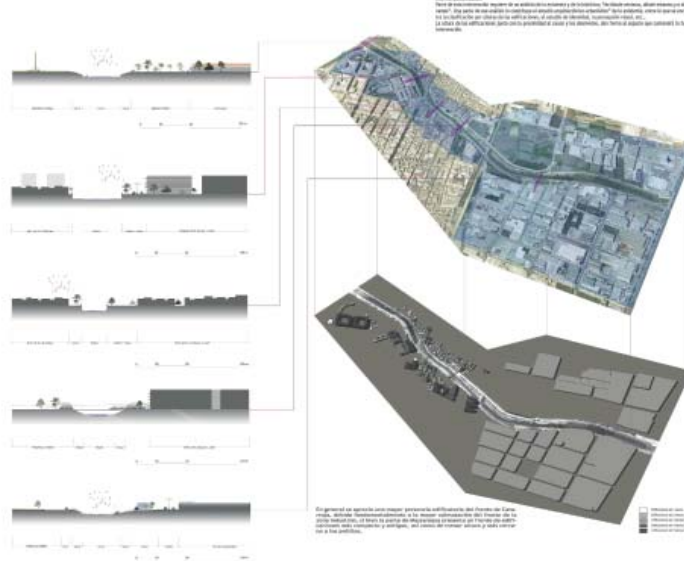
Francesco Guizzo
Pere Àngel Pividal
Victor Pérez

EL BARRANCO EN LOS ÚLTIMOS 15 AÑOS

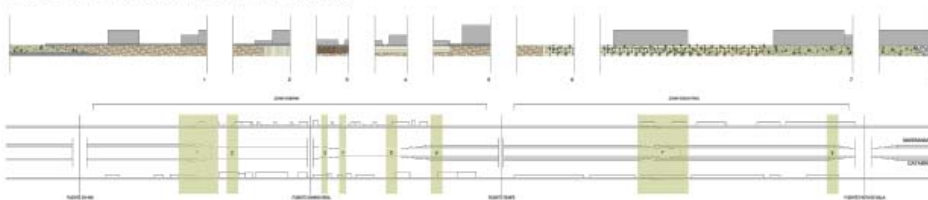


AMPLITUD Y PROXIMIDAD EDIFICATORIA EN EL BARRANCO DEL POYO

LOCALIDADES DE CATAGUAYO Y MATIASANA



PLANTA Y ALZADOS RELEVANTES DEL CAUCE DEL BARRANCO



Francesco Guizzo
Pere Àngel Pividal Silla
Victor Pérez Flores



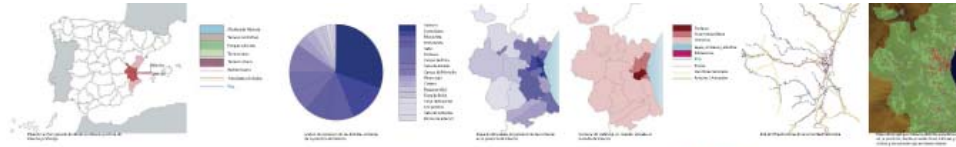


Concepto del proyecto:
Siguiendo la línea conceptual de nuestra primera propuesta de intervención en la zona de la estación, en la cual apostábamos por formas orgánicas que revitalizaran distintas partes de la ciudad, que en la actualidad se encuentran desdibujadamente separadas, hemos planteado un sistema similar de "canales", en sus casos entre las poblaciones de Estrepe y Manzanares.

Creemos que las referencias presentes en las que nos hemos basado, justifican su buena acogida por parte de la ciudadanía y la ciudadanía y son un referente de urbanismo moderno. Al no haber alcanzado precedentes recientes, estas referencias han sido principalmente (aunque no las únicas) las siguientes:

- Parque urbano de Terranova de Carrer Prats
- Parque Central de Miras de Riekyo Giacchino
- Vale urbano de Fife del grupo Brno

En nuestro Proyecto hemos adoptado la idea de una hoja lacustre (lago, canal, caudal, etc...) que es arrojada a lo largo del canal, y de ese momento completado según las distintas "islas" a modo de zonas calmas que albergan actividades o simplemente vegetales, y que dan forma a los diferentes tipos de recorridos.



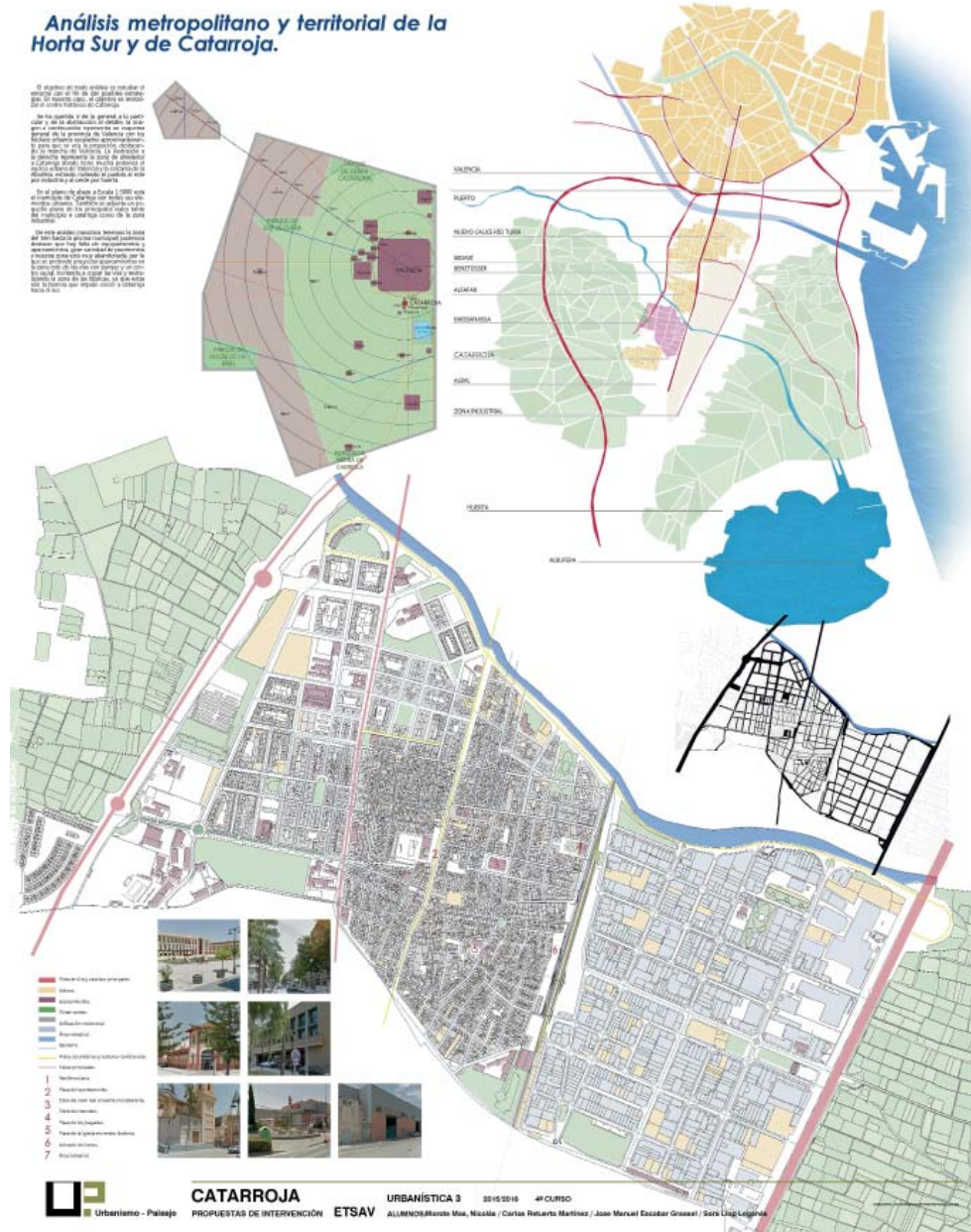
Análisis metropolitano y territorial de la Horta Sur y de Catarroja.

El territorio en torno a Catarroja es resultado de un largo proceso de desarrollo urbano que se inició en el siglo XVIII, cuando se fundó el núcleo urbano de Catarroja. Este núcleo urbano se desarrolló en torno a la calle principal de Catarroja.

En el contexto de la integración de la ciudad y de la expansión del núcleo, se observa un crecimiento urbano que se ha desarrollado en torno a la calle principal de Catarroja. Este crecimiento urbano se ha desarrollado en torno a la calle principal de Catarroja.

En el plano de desarrollo de Catarroja, se observa un crecimiento urbano que se ha desarrollado en torno a la calle principal de Catarroja. Este crecimiento urbano se ha desarrollado en torno a la calle principal de Catarroja.

En este análisis se observa la zona de desarrollo urbano de Catarroja, que se ha desarrollado en torno a la calle principal de Catarroja. Este crecimiento urbano se ha desarrollado en torno a la calle principal de Catarroja.



Nicolás Morote Más
 Carlos Retuerto Martínez
 José Manuel Escobar Grassel
 Sara Llop Leganés



CATARROJA

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN ETSAV

URBANÍSTICA 3 2015/2016 #CURSO

ALUMNOS: Morote Más, Nicolás / Carlos Retuerto Martínez / José Manuel Escobar Grassel / Sara Llop Leganés



PROPUESTA DE ACTUACIÓN ZONA VÍAS DEL TREN



El objetivo principal de esta actuación es mejorar la calidad de vida en la zona de las vías del tren, creando un espacio público atractivo y seguro para los peatones y ciclistas. Se propone la creación de una red de caminos peatonales y ciclistas que conecte con el resto del tejido urbano, mejorando así la movilidad sostenible.

Las actuaciones propuestas consisten en:

- Creación de una red de caminos peatonales y ciclistas.
- Plantación de árboles y vegetación para mejorar el entorno urbano.
- Instalación de mobiliario urbano moderno y funcional.
- Mejora de la iluminación pública para garantizar la seguridad.

Estas actuaciones se han diseñado teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios y el contexto urbano existente, buscando una integración armoniosa con el entorno.



El mobiliario urbano seleccionado para esta actuación es moderno, funcional y sostenible. Incluye bancos, papeleras y contenedores de basura que se integran perfectamente con el entorno urbano.

Además, se han seleccionado plantas y árboles que son resistentes y fáciles de mantener, contribuyendo a la mejora del entorno urbano y la creación de un espacio público atractivo.

La iluminación pública propuesta es moderna y eficiente energéticamente, garantizando la seguridad y el confort de los usuarios.

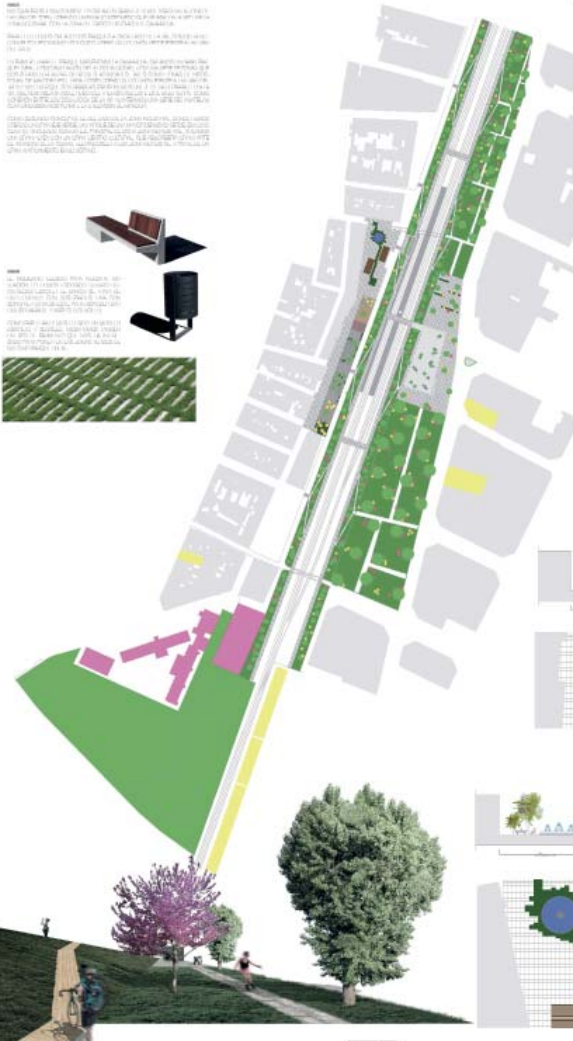


El objetivo principal de esta actuación es mejorar la calidad de vida en la zona de las vías del tren, creando un espacio público atractivo y seguro para los peatones y ciclistas. Se propone la creación de una red de caminos peatonales y ciclistas que conecte con el resto del tejido urbano, mejorando así la movilidad sostenible.

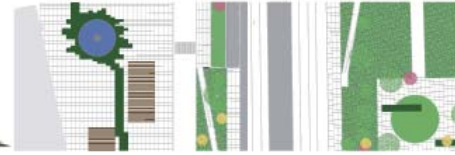
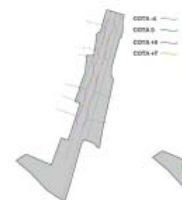
Las actuaciones propuestas consisten en:

- Creación de una red de caminos peatonales y ciclistas.
- Plantación de árboles y vegetación para mejorar el entorno urbano.
- Instalación de mobiliario urbano moderno y funcional.
- Mejora de la iluminación pública para garantizar la seguridad.

Estas actuaciones se han diseñado teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios y el contexto urbano existente, buscando una integración armoniosa con el entorno.



WALKER RESADO



CATARROJA

PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN

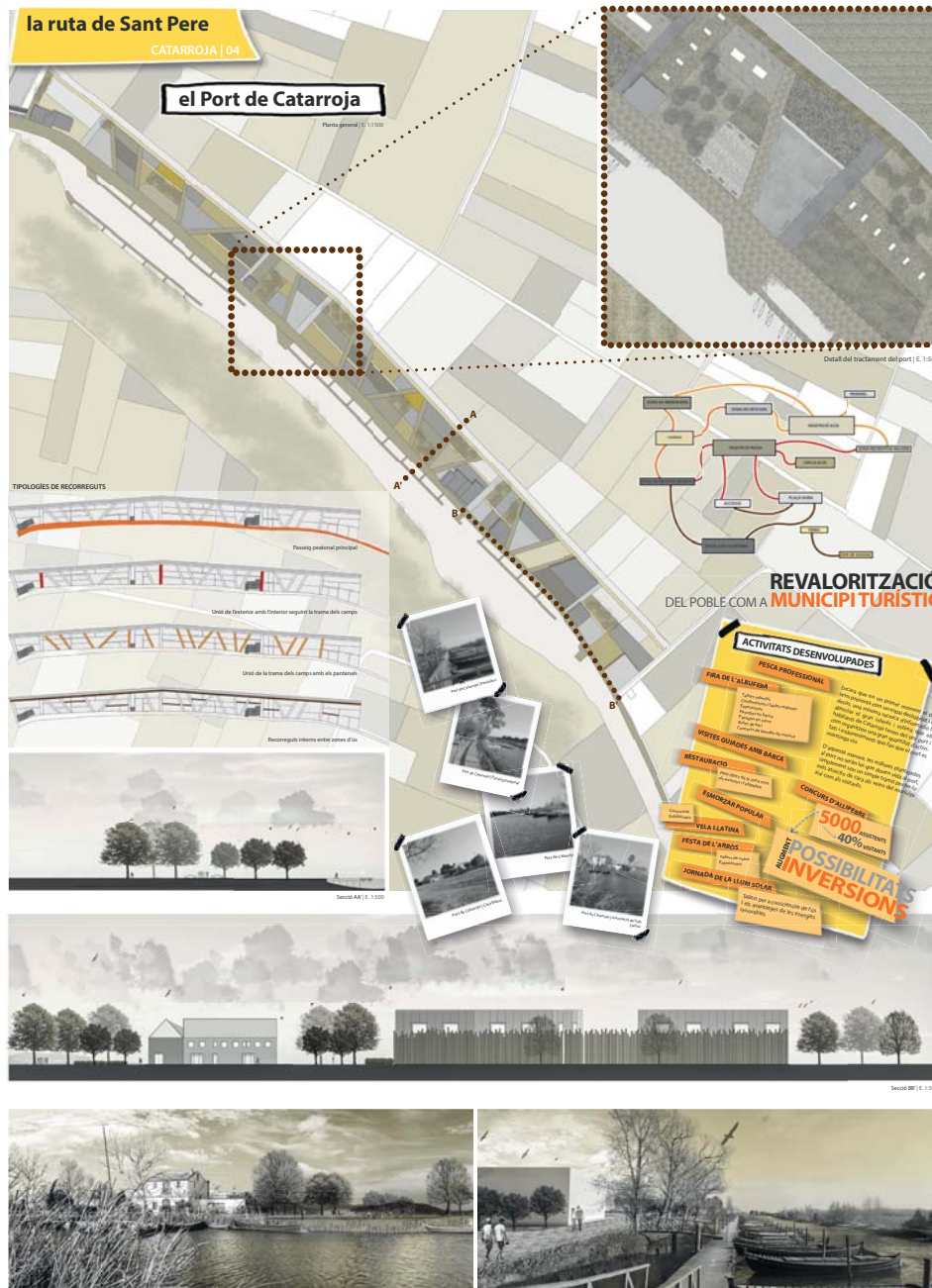
ETSAV

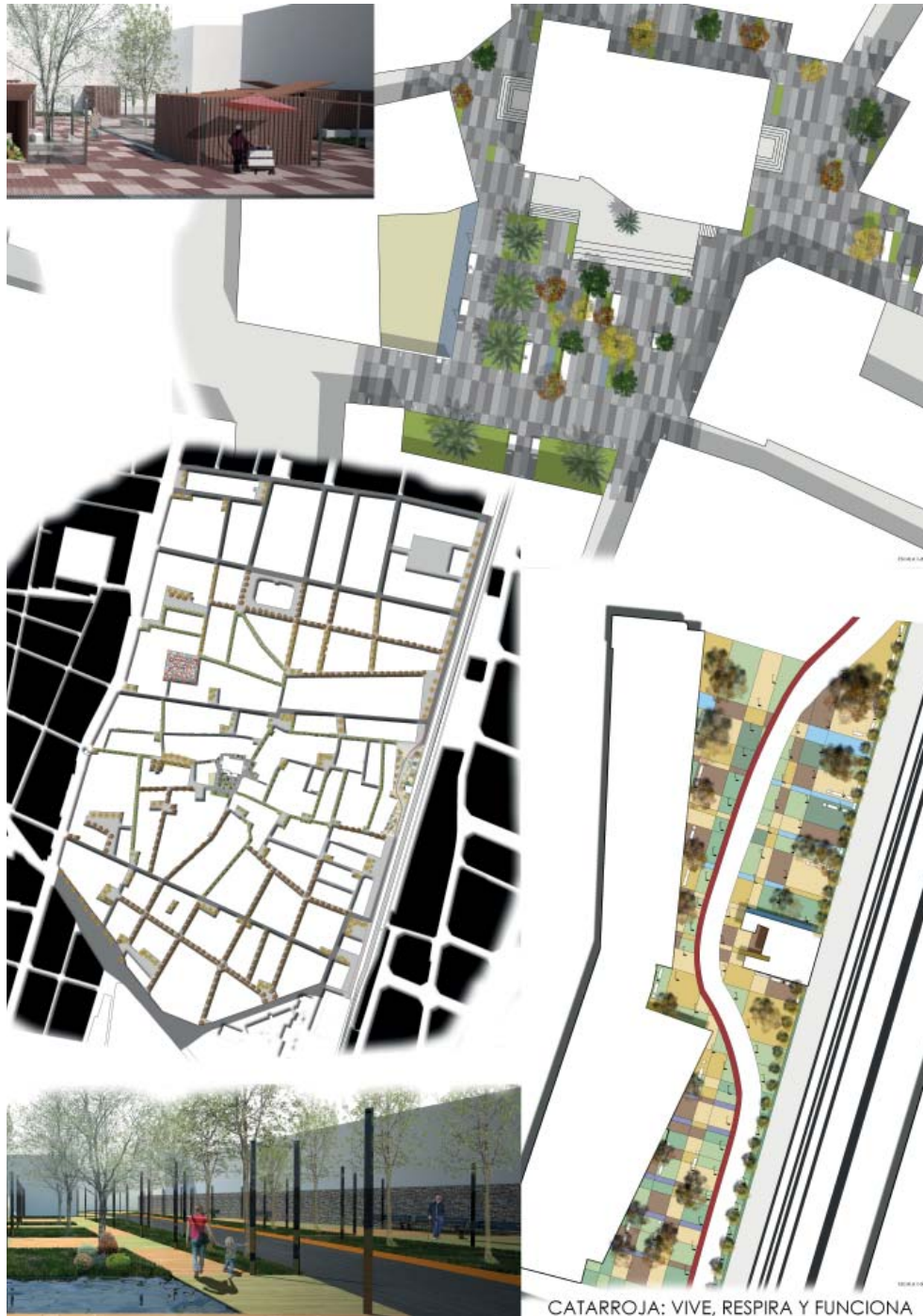
URBANÍSTICA 3 2010/2016 4º CURSO

ALUMNOS: Bárbara Mox, Noémié / Carlos Hualtero Martínez / Javier Manuel Escobar Grosse / Sara Llop Laguarda

Proyecto de Urbanismo y Paisaje







CATARROJA: VIVE, RESPIRA Y FUNCIONA



RENOVA CATARROJA

REANIMAR LA POBLACIÓN
REACTIVAR EL COMERCIO
RETOBLAR LA VIDA EN LA CALLE
REDUCIR EL TRÁFICO VEHICULAR

Esta propuesta trata de revitalizar el casco histórico de Catarroja, para ello introduciendo equipamientos de los que carece y de los que se pueden beneficiar las familias jóvenes.

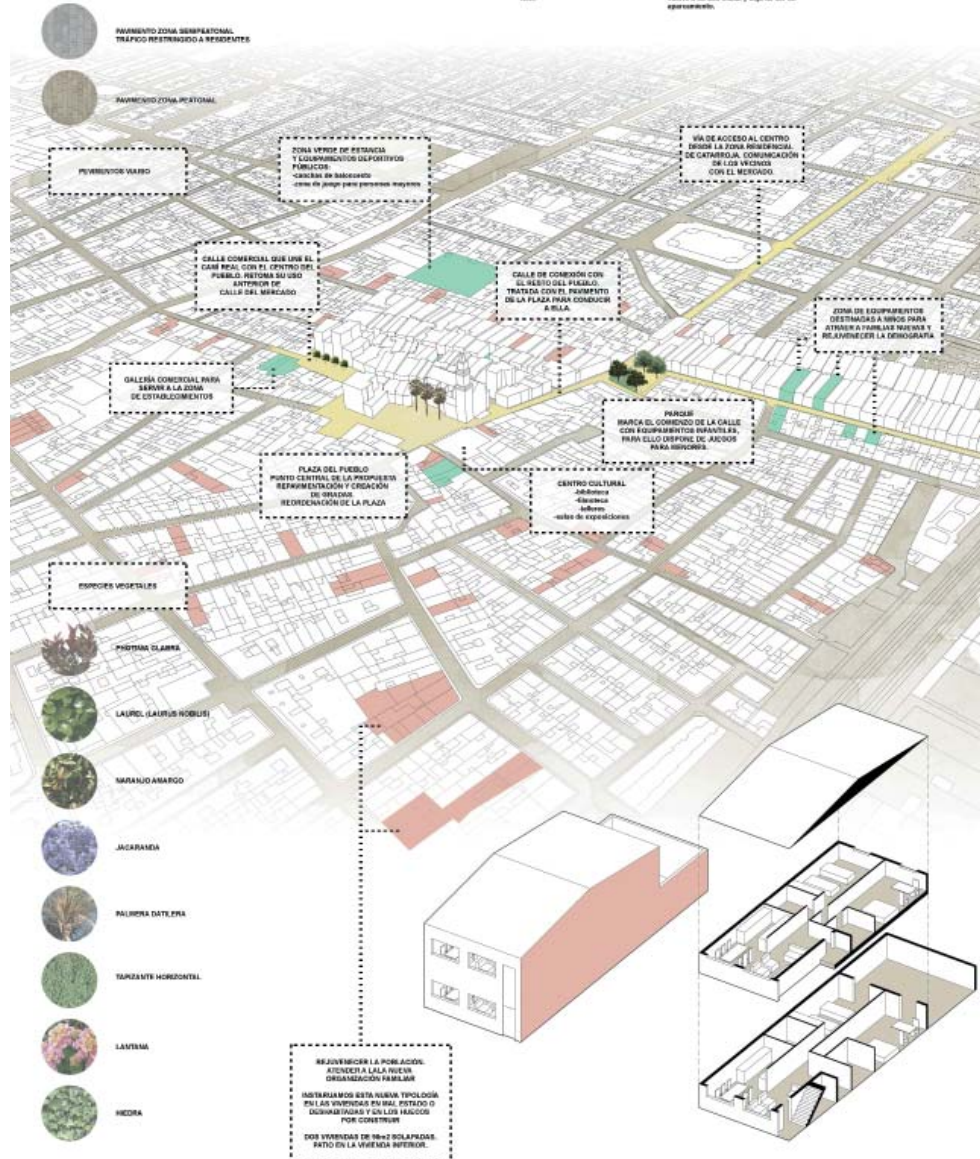
Para ello se crea un eje en el que prima los niños, se crean un nuevo cuadrante, centros de actividades extraescolares, talleres y tiendas dedicadas a ellos. También se intenta mejorar el parque ya existente en el que crea el camino de marcos de árboles más cercanos y más espacios de descanso; se reducen, reduciendo el ruido y el ruido mediante la distribución de una plaza y abriendo los espacios. Esto se consigue también al volver del barrio con la creación de una plaza.

Seguimos con lo histórico, se trata la plaza de la plaza como nuevo centro de la propuesta, cuando alrededor de ella se crea un espacio con plantas y dejando espacio para que coexista con el comercio tradicional con la restauración a su alrededor.

Para atraer todo a los vecinos del barrio como a los de los alrededores a este punto central, utilizamos el eje antiguo central y se recupera el eje antiguo central y se recupera el eje antiguo central. Este eje se recupera con uno de los calles comerciales más importantes del barrio, entendiendo este comercio hacia el interior de manera como de laboratorio. De modo que se trata en la que se recupera un edificio, el comercio vuelve a su vida local y deja de ser un equipamiento.

Haciendo del transporte, el vehículo vuelve a ser el eje central de los habitantes del barrio que necesitan moverse a un punto preciso. Para los que no, se habilitan los parajes en la propuesta, se trata de un eje de la plaza del nuevo mercado y, cuando la vida del barrio se habilita un espacio en el barrio para la gente que no se puede mover a la ciudad.

Por último se propone utilizar un eje que sirve como eje de intervención como lugar en el que volver a recuperar espacios públicos (plaza de niños, biblioteca, ...) que, como espacio de estar a una población más joven.

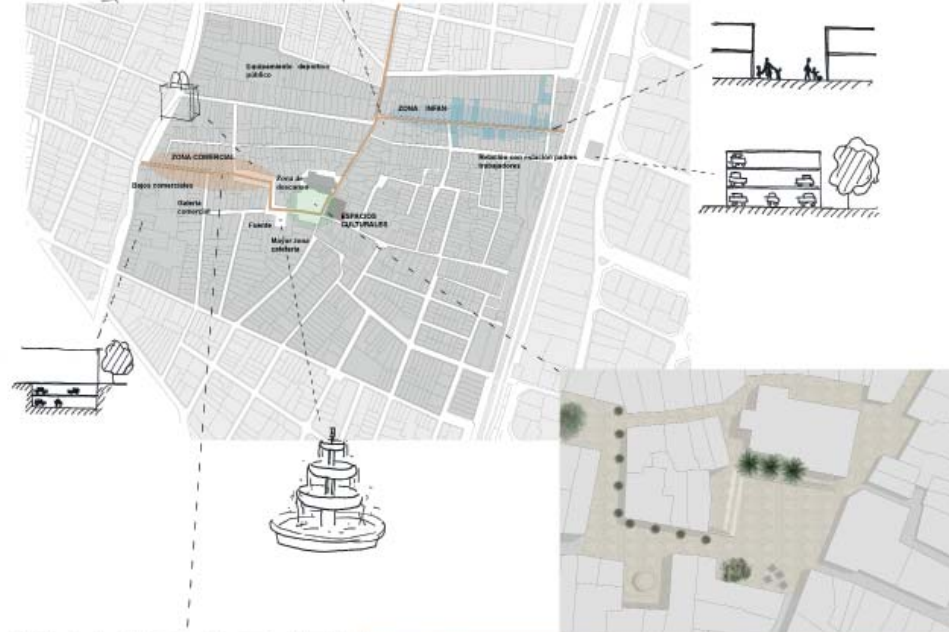
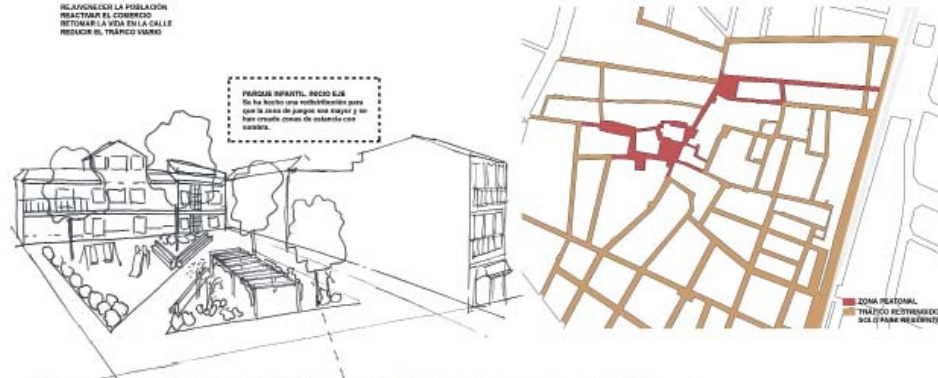


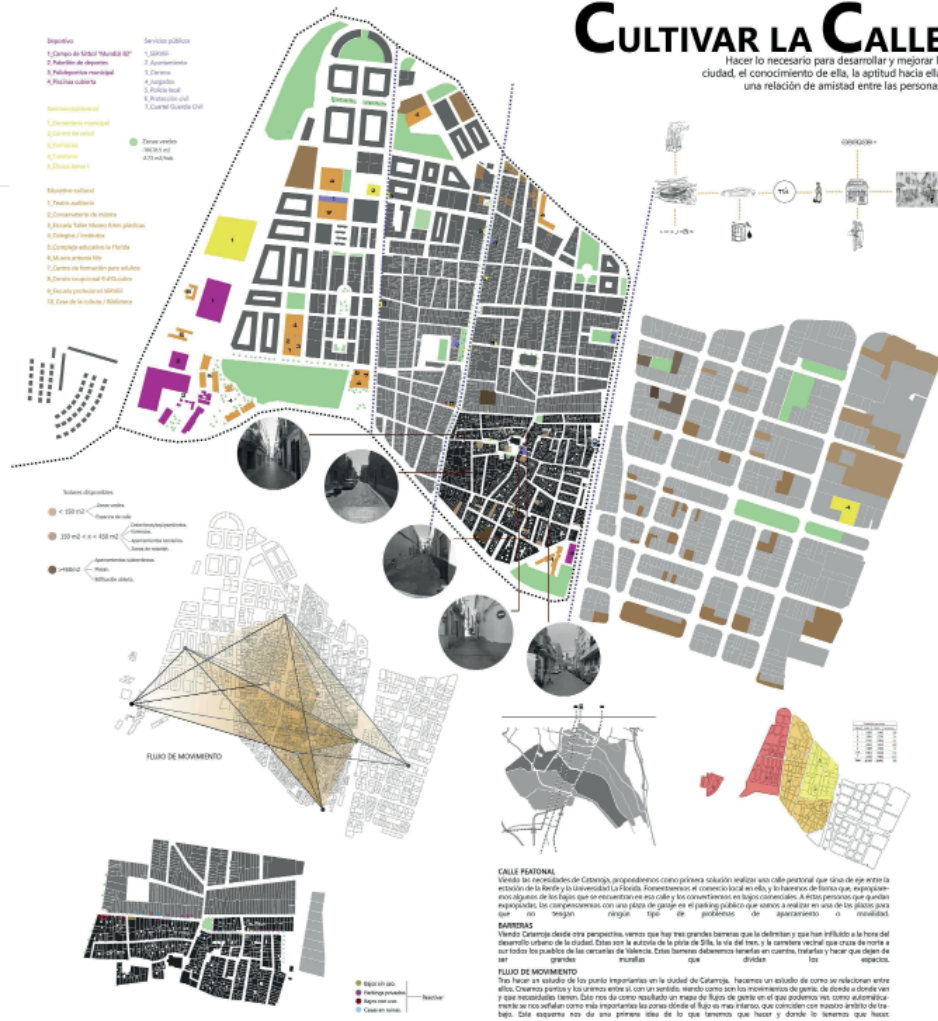
Miguel Colina Marco
María Miró Mullor
Guillermo Jiménez Gonzalvo
Ana María Rubio Leiva



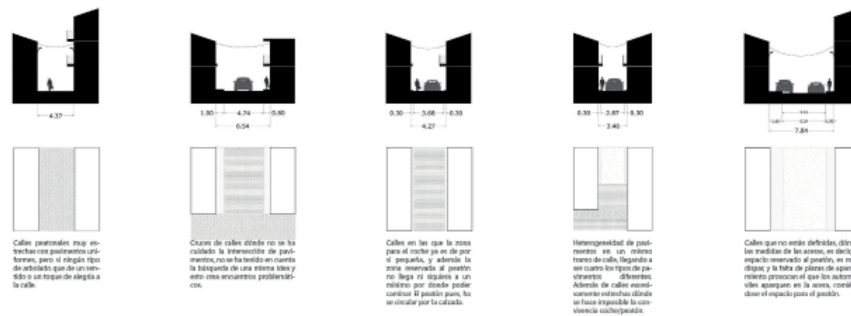
RENOVA CATARROJA

REAVIVIR LA POBLACIÓN
REACTIVAR EL COMERCIO
RETORNAR LA VIDA EN LA CALLE
RESOLVER EL TRÁFICO VIANO





Albert Barrio Pons
Jaume Lloret García
Alexis Ortega Blanes
Álvaro Soriano Lázaro





CULTIVAR LA CALLE

Hacer lo necesario para desarrollar y mejorar la ciudad, el conocimiento de ella, la aptitud hacia ella, una relación de amistad entre las personas.

Cultivar el ocio
Una zona completamente peatonal, que invite a caminar hacia el comercio, para recreación, deporte, ocio, como actividad. Con espacios al aire libre, o para tener actividades en el espacio público.

Cultivar la cultura
Un espacio al servicio cultural, que permita una directa relación cultura y la calle que todo el mundo pueda disfrutar.

Cultivar la noche
Darle importancia a la vida nocturna, a las relaciones que se producen alrededor de una plaza y un buen espacio público de darle una segunda oportunidad que revitalice la zona.

Cultivar las ideas
Un espacio asambleario donde los vecinos pueden reunirse y tratar temas relacionados con el barrio, ser sus necesidades, proponer, proponer, organizar eventos, talleres, etc. Un espacio creado para hacer más fuerte a un barrio y sentirse aún más. Para tener la sensación de ser una familia.

Cultivar el arte
Un espacio reservado al arte. Creado para exposiciones, pero también. Una forma de llevar el arte y la cultura al barrio, una forma de hacerlo más cercano a la gente de a pie.

Cultivar la infancia
Un espacio para ellos, para los niños, para divertirse pero que jueguen, para que sean niños, para que desarrollen todas sus capacidades. Lleno de juegos, plantas incorporadas a las maderas de las casas a modo de muro para que puedan dibujar, y zonas totalmente seguras para ellos y para la tranquilidad de los vecinos.

Cultivar el tiempo
Reservar en una zona donde el tiempo se para dentro del servicio de la ciudad. Desde poder sentarse y relajarse, reflexionar, respirar. Una zona donde la luz se toma el tiempo de ella.

Cultivar el intercambio
El tiempo compartido, desde los peatones van y vienen, el transporte obligado para ir a la ciudad a trabajar, de compras o pasar el día. Una forma de relacionarse con la que todos a C A T A Y O J A.

Cultivar la salud
Generar espacios que nos permitan la actividad física. Ser e incluso correr, montar en bici. Todo para cuidar la salud de cada uno de los habitantes de Castejón. Una vía verde como espacio físico-deportivo, que además nos separa y nos hace de colchón entre las vías de tráfico y la ciudad.

Comer

Montar en bici



PROYECTO DE REVITALIZACIÓN DEL BARRIO LES BARRAQUES



Desarrollar, utilizar el suelo, hacer que lo ocupado vuelva a funcionar. Durante muchos años los edificios a sus alrededores se llenaron con parques, los edificios se ha estado reutilizando para el tiempo al construirse a las necesidades de tiempo que se han olvidado y pensaron en un futuro y presente.

En la zona el barrio de Les Barraques, desde el barrio "Les Barraques", para a veces que haya cambios a nivel de edificios de la zona del barrio en las zonas donde se están haciendo los cambios. Desde el barrio de Les Barraques se ha estado reutilizando para el tiempo al construirse a las necesidades de tiempo que se han olvidado y pensaron en un futuro y presente.

En la zona, además de la zona de Les Barraques, se ha estado reutilizando para el tiempo al construirse a las necesidades de tiempo que se han olvidado y pensaron en un futuro y presente.

- 1. Viviendas
- 2. Zona verde (parques y jardines de día)
- 3. Zona comercial
- 4. Zona industrial
- 5. Zona para el transporte



En el sector de Les Barraques, se ha estado reutilizando para el tiempo al construirse a las necesidades de tiempo que se han olvidado y pensaron en un futuro y presente.

En la zona, además de la zona de Les Barraques, se ha estado reutilizando para el tiempo al construirse a las necesidades de tiempo que se han olvidado y pensaron en un futuro y presente.

En la zona, además de la zona de Les Barraques, se ha estado reutilizando para el tiempo al construirse a las necesidades de tiempo que se han olvidado y pensaron en un futuro y presente.

En la zona, además de la zona de Les Barraques, se ha estado reutilizando para el tiempo al construirse a las necesidades de tiempo que se han olvidado y pensaron en un futuro y presente.

En la zona, además de la zona de Les Barraques, se ha estado reutilizando para el tiempo al construirse a las necesidades de tiempo que se han olvidado y pensaron en un futuro y presente.

En la zona, además de la zona de Les Barraques, se ha estado reutilizando para el tiempo al construirse a las necesidades de tiempo que se han olvidado y pensaron en un futuro y presente.

En la zona, además de la zona de Les Barraques, se ha estado reutilizando para el tiempo al construirse a las necesidades de tiempo que se han olvidado y pensaron en un futuro y presente.



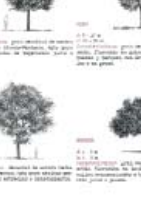
LA PROYECCIÓN COLCHÓN VERDE



LOS CABLES CALLES



EL TEMPORIZADOR RECUPERACIÓN DE VIVIENDAS



LA PANTALLA VISUALES



UNO PASADIZO



UNO PASADIZO

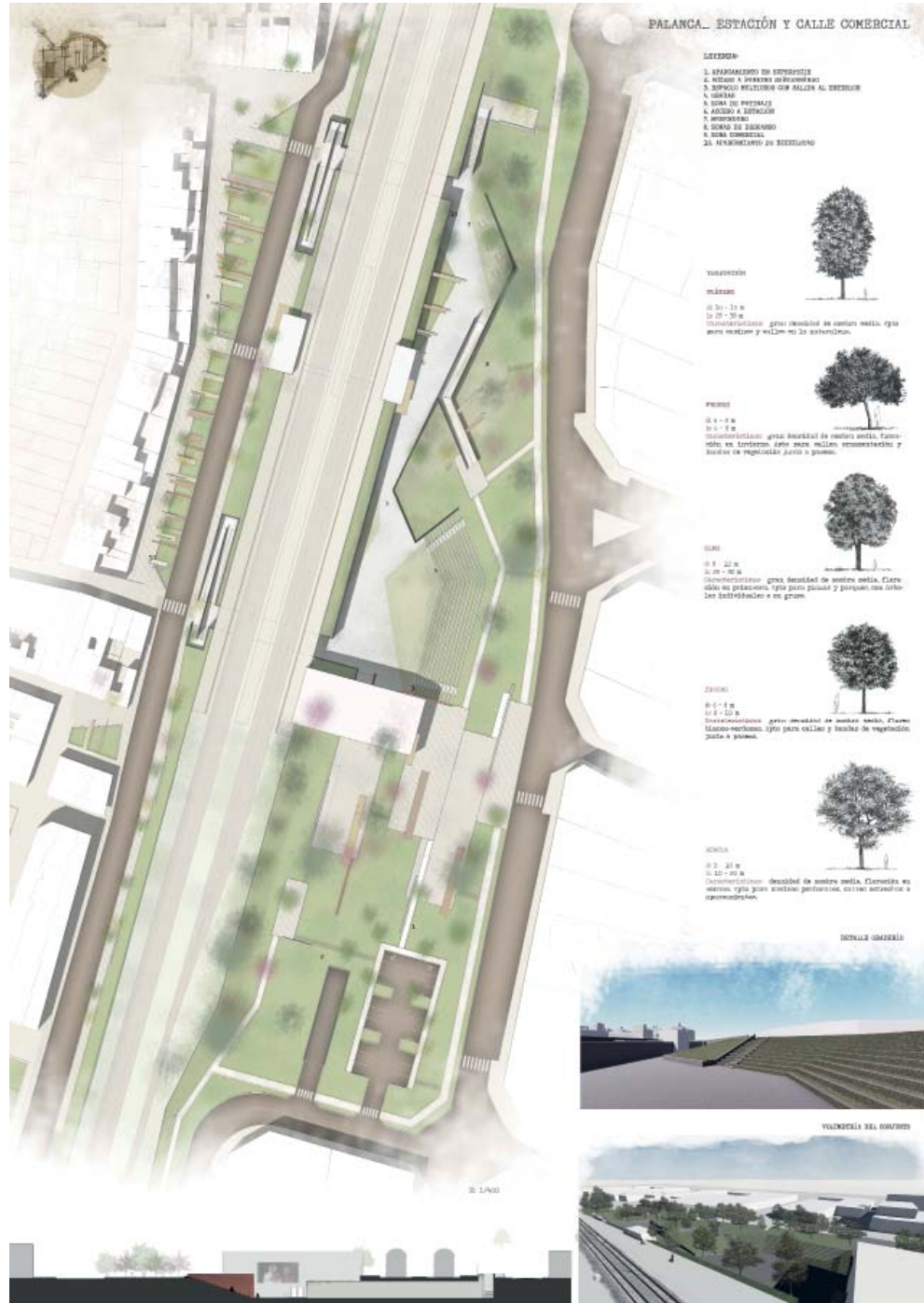


UNO PASADIZO



Carlos Corredera Arques
 Lucía Cárceles Grau
 Elena Juan Navarro
 Amanda Ramón Constantí





PALANCA ESTACION Y CALLE COMERCIAL

- LEYENDA:**
- 1. ESPACIAMIENTO DE VEGETACION
 - 2. VIGILANCIA A PRACTICAS DE CONSERVACION
 - 3. ESPACIO MULTIFUNCIONAL CON SALIDA AL DESEMPEÑO
 - 4. USUARIO
 - 5. ZONA DE MANTENIMIENTO
 - 6. ACCESO A ESTACION
 - 7. MANTENIMIENTO
 - 8. ZONA DE DESARROLLO
 - 9. ZONA COMERCIAL
 - 10. ANEXOS Y SERVICIOS

VEGETACION

ALBANO

10 - 15 m
 15 - 20 m
 Características: gran densidad de copas media, tipo para medianas y altas en la estructura.



PERERO

10 - 15 m
 15 - 20 m
 Características: gran densidad de copas media, favorecida en terrenos tipo zona medianas, ornamentales y zonas de vegetación para a plazo.



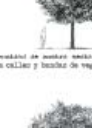
OLMO

10 - 15 m
 15 - 20 m
 Características: gran densidad de copas media, favorecida en terrenos tipo zona medianas y parques con árboles individuales e en grupo.



ZEBRA

10 - 15 m
 15 - 20 m
 Características: gran densidad de copas media, favorecida en terrenos tipo para calles y zonas de vegetación para a plazo.

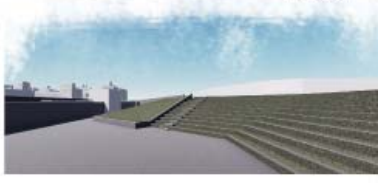


MONDA

10 - 15 m
 15 - 20 m
 Características: densidad de copas media, favorecida en medianas, tipo para medianas medianas, zonas medianas e ornamentales.



DETALLE GENERAL



VEGETACION DEL CONJUNTO



© 1990







DE PLAÇA A PLAÇA, DE VERD A VERD



INTRODUCCION

Este programa pertenece a la idea de rediseño en la ciudad catalana urbana.

El programa plantea una red de calles catalanas, se trata de un sistema independiente, que surge en otros contextos urbanos que el crecimiento de la ciudad con un eje del tipo paseo marítimo, hoy en día ya no es viable.

El programa plantea un sistema de conexión que funciona en Catalunya, en todo lo que se refiere a su estructura, con funciones de red de conexión.

El sistema plantea un sistema de conexión que funciona en Catalunya, en todo lo que se refiere a su estructura, con funciones de red de conexión.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

La intención principal de este programa es mejorar la vida en el sistema urbano. Como en el largo de la vida, se debe estar abierto a la vida, de la plaza y las zonas verdes, de la plaza y la plaza de Cataluña. Con esta idea en mente se plantea una serie de objetivos.

Organizar el espacio, la estructura mediante la red de desarrollo. Mejorar la calidad de vida de la ciudad, en el momento en que se va a construir. De esta manera se desarrollará Catalunya en un momento de gran crecimiento.

Mejorar la vida y el espacio. En segundo lugar se plantea una serie de nuevas ideas, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.

Mejorar la vida de la ciudad y la vida de la ciudad. Se plantea una serie de nuevas ideas, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.

Mejorar la vida de la ciudad y la vida de la ciudad. Se plantea una serie de nuevas ideas, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.

Mejorar la vida de la ciudad y la vida de la ciudad. Se plantea una serie de nuevas ideas, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.

Mejorar la vida de la ciudad y la vida de la ciudad. Se plantea una serie de nuevas ideas, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.

Mejorar la vida de la ciudad y la vida de la ciudad. Se plantea una serie de nuevas ideas, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.

Mejorar la vida de la ciudad y la vida de la ciudad. Se plantea una serie de nuevas ideas, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.

Mejorar la vida de la ciudad y la vida de la ciudad. Se plantea una serie de nuevas ideas, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.

Mejorar la vida de la ciudad y la vida de la ciudad. Se plantea una serie de nuevas ideas, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.

Mejorar la vida de la ciudad y la vida de la ciudad. Se plantea una serie de nuevas ideas, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.



VEGETACIÓN

En cuanto a la vegetación, se plantea un sistema de desarrollo, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.



MOBILIDAD URBANA



MOBILIDAD URBANA

En cuanto a la movilidad, se plantea un sistema de desarrollo, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.

En cuanto a la movilidad, se plantea un sistema de desarrollo, a partir de las zonas de desarrollo, o de algunas de las zonas de desarrollo, con un objetivo de mejorar el espacio y el momento y el momento. Además se mejorará la vida urbana, creando siempre mediante la vida y la vida.



Laura Martí Buigues
 Laura Medina Medina
 Lluís Puchades Ramon
 Yu Zheng Lin



DE PLAÇA A PLAÇA, DE VERD A VERD

2

PLAN DE ACCIÓ

Hemus concebut una intervenció completa i global del caserí antic de Catalunya, de manera que buscàvem conservar i renovar, les seves i enfortir les seves.

Debido a la gran dimensió del projecte, el desenvolupament realitzat en diferents fases de acció, que permeten el desenvolupament de la obra de manera que no es troben afectats en el pas.

Per així mateix, hem desenvolupat diferents fases de acció, de manera que no es troben afectats en el pas.

El primer pas és el desenvolupament del projecte de la zona que es troba a l'entorn de la plaça de la Llibertat i que es troba a l'entorn de la plaça de la Llibertat i que es troba a l'entorn de la plaça de la Llibertat.

Després realitzarem la intervenció en el pati de la casa, de manera que no es troben afectats en el pas.

A continuació desenvoluparem la intervenció en la resta de la zona, de manera que no es troben afectats en el pas.

Per últim desenvoluparem la intervenció en la resta de la zona, de manera que no es troben afectats en el pas.

- Fase 1
- Fase 2
- Fase 3
- Fase 4
- Fase 5
- Fase 6



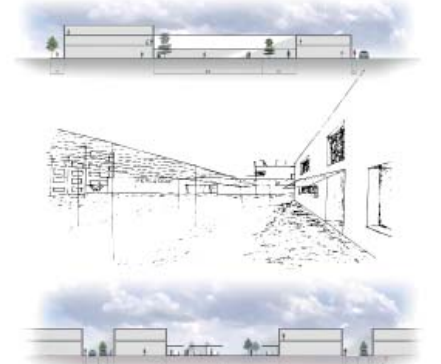
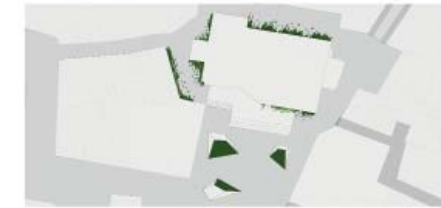
INFAMILIAR



INFAMILIAR + BLOQUE Y TRASTEROS



COMERCIO + BLOQUE Y TRASTEROS



TIPOLOGIAS PROPUESTAS

Desarrollamos el estudio de tipologías que proponemos, teniendo en cuenta la necesidad de incluir en Catalunya una nueva tipología de vivienda, de manera que permita el acceso a los países tradicionalmente de funcionamiento de los edificios.

Proponemos varias tipologías posibles, según las necesidades de la zona a la que se destinan, que permitan disponer de un acceso controlado de la zona a través de un sistema de seguridad y control de acceso al patio.

En las viviendas unifamiliares proponemos un modelo sencillo de vida en la planta inferior y arriba en la planta superior, que permita un acceso controlado de la zona a través de un sistema de seguridad y control de acceso al patio.

PLANTAMIENTO DE PLAZAS

Para evitar que la plaza de la Llibertat pierda el sentido de plaza de identidad, hemos realizado un estudio de tipologías que permitan un acceso controlado de la zona a través de un sistema de seguridad y control de acceso al patio.

El estudio de tipologías que proponemos, teniendo en cuenta la necesidad de incluir en Catalunya una nueva tipología de vivienda, de manera que permita el acceso a los países tradicionalmente de funcionamiento de los edificios.

Proponemos varias tipologías posibles, según las necesidades de la zona a la que se destinan, que permitan disponer de un acceso controlado de la zona a través de un sistema de seguridad y control de acceso al patio.

En las viviendas unifamiliares proponemos un modelo sencillo de vida en la planta inferior y arriba en la planta superior, que permita un acceso controlado de la zona a través de un sistema de seguridad y control de acceso al patio.

El estudio de tipologías que proponemos, teniendo en cuenta la necesidad de incluir en Catalunya una nueva tipología de vivienda, de manera que permita el acceso a los países tradicionalmente de funcionamiento de los edificios.

REACTIVAR

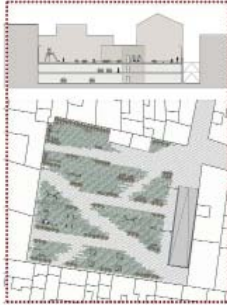
3. DESARROLLO DEL PROYECTO



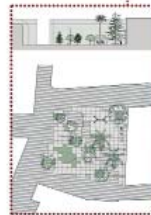
FASE 1 (2016 -2018)



FASE 2 (2019 -2021)



FASE FINAL (2019 -2021)





CATARROJA EN ALTURAS

- ZONA VERDE**
 Área total: 272.028 m²
 Área verde: 2.500 m²
 1 m² de zona verde por habitante
 Según el IMV (Índice Medio de Vida) por habitante
- ADMINISTRATIVO**
 Área: 484 m²
 Vivienda: 1 / 2 / 3 / 4
 Distribución: 1 habitante por vivienda
- CULTURAL**
 Área: 20 m²
 Vivienda: 1 / 2 / 3 / 4
- COMERCIO**
 Área: 1.122 m²
 Vivienda: 1 / 2 / 3 / 4
 Distribución: 1 habitante por vivienda
- ESTACIÓN**
 Área: 100 m²
 Vivienda: 1 / 2 / 3 / 4
 Distribución: 1 habitante por vivienda
 Conexión con el transporte
- RELIGIOSO**
 Área: 800 m²
 Vivienda: 1 / 2 / 3 / 4
 Distribución: 1 habitante por vivienda
- ESPACIOS DE USO MULTIFUNCIONAL
- SOLARES
- VIVIENDAS



CARACTER PEATONAL



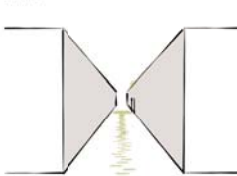
En primer lugar, hemos querido dar un carácter peatonal a toda la zona, facilitando el acceso a los servicios y a los espacios verdes. Hemos buscado un equilibrio entre el espacio público y el privado, creando un entorno urbano que sea atractivo y funcional.

TRABAJAR EN SECCIÓN



Como concepto principal, trabajamos en sección, buscando un equilibrio entre el espacio público y el privado. Hemos buscado un equilibrio entre el espacio público y el privado, creando un entorno urbano que sea atractivo y funcional.

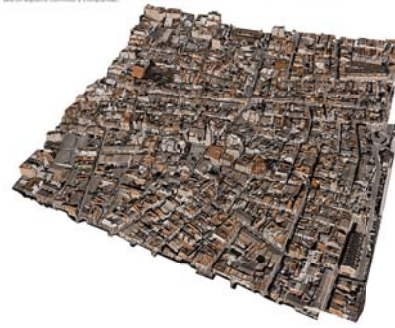
CONTINUIDAD



Además, hemos querido dar un carácter peatonal a toda la zona, facilitando el acceso a los servicios y a los espacios verdes. Hemos buscado un equilibrio entre el espacio público y el privado, creando un entorno urbano que sea atractivo y funcional.

FASES DE INTERVENCIÓN

1. Se le plantea un edificio en los solares vacíos y se le da un carácter peatonal.
2. Se le plantea un edificio en los solares vacíos y se le da un carácter peatonal.
3. Se le plantea un edificio en los solares vacíos y se le da un carácter peatonal.

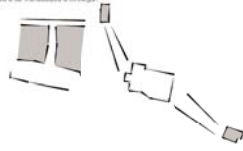


Fran Catalá Tamarit
 Nuria Guinot Pascó
 Belén Márquez Mendoza
 Pauline Vinel

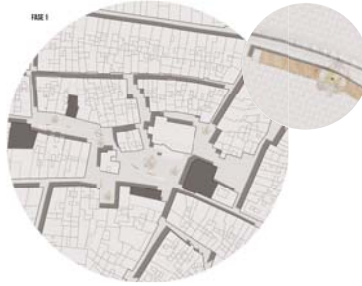


INTERVENCIÓN EN EL NUDO

Definir de qué los planos antiguos mediante un sistema posterior, al momento del agua o también de permeabilidad. La actual consiste en intervenir en una biblioteca pública ya que así se ha transformado el edificio.



FASE 1



FASE 2

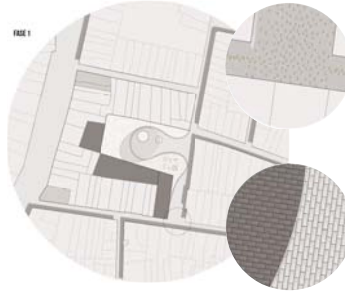


INTERVENCIÓN EN INTERIOR DE MANZANA

Trabaja de crear un lugar de encuentro para todos los problemas de la ciudad. Trabaja con un sistema de gestión de residuos que se transforman en energía de la ciudad. El agua se transforma en agua y se transforma en electricidad de esta forma. La forma de un cuadrado en un plano con un sistema de gestión y un sistema de gestión de residuos.



FASE 1



FASE 2

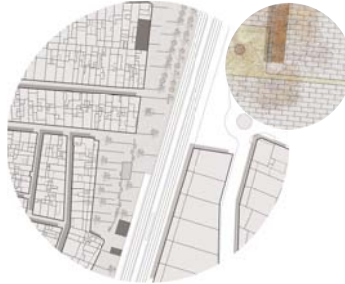


INTERVENCIÓN EN LA ZONA DE LA ESTACIÓN

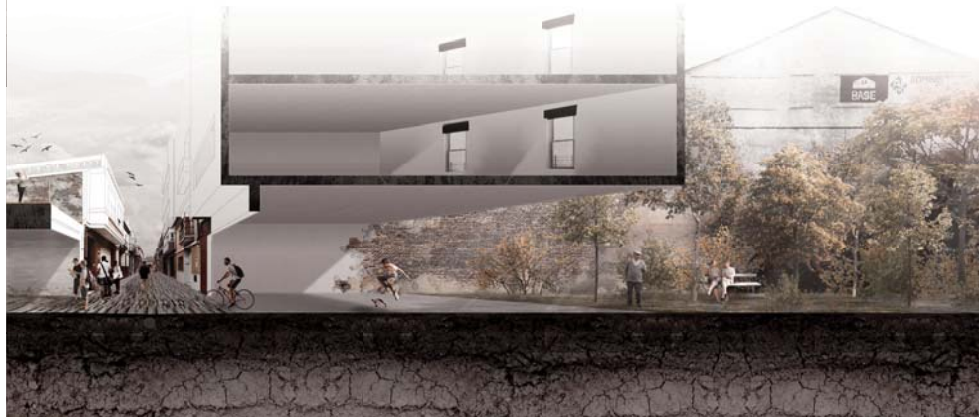
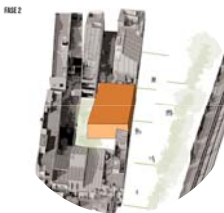
Trabaja de crear un lugar de encuentro para todos los problemas de la ciudad. Trabaja con un sistema de gestión de residuos que se transforman en energía de la ciudad. El agua se transforma en agua y se transforma en electricidad de esta forma. La forma de un cuadrado en un plano con un sistema de gestión y un sistema de gestión de residuos.



FASE 1



FASE 2





VIU CATARROJA

LA PLAZA DE CATARROJA ES UN ESPACIO PÚBLICO DE IMPORTANCIA LOCAL Y REGIONAL QUE SE ENCUENTRA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA, EN LA ZONA DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.

EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.

EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.

EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.

EMPLAZAMIENTO

VISIÓN GENERAL

CONCEPTO

CONCEPTO Y USOS

APARTAMENTO PÚBLICO Y PRIVADO

ESQUEMA

FRASE I

EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.

FRASE II

EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.

FRASE III

EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. EL PROYECTO CONSISTE EN LA RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.

ESPECIES VEGETALES

Nombre	Características	Uso
1. Platanos	Alto crecimiento, sombra	Arbolado de sombra
2. Naranjos	Medio crecimiento, flores	Arbolado de sombra y ornamental
3. Almendros	Medio crecimiento, flores	Arbolado de sombra y ornamental
4. Castaños	Alto crecimiento, sombra	Arbolado de sombra

ESTRATEGIA

1. RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.
2. RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.
3. RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.
4. RECONSTRUCCIÓN DE LA PLAZA DE CATARROJA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA.

Iván Ortuño Pérez
Celia Almudever Pérez
Sergio Martínez Martínez

TALLER DE URBANISMO Y PAISAJE
Carman Blasco

NUEVO EJE CATARROJA-ALBAL

ANÁLISIS DE LOS PREEXISTENTES

ZONA RESIDENCIAL 1
Se propone una nueva zona residencial que limita con la parte norte del eje. Se trata de edificios abiertos con un nivel de altura de máximo 4 plantas y espacios públicos en su interior. Encuentramos también un nuevo parque que cumple con los requisitos del PUDO.

Escala 1/500



SECCIÓN A-A, EXISTENTE



SECCIÓN A-A, PROPUESTA

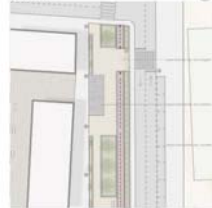


SECCIÓN B-B, EXISTENTE



SECCIÓN B-B, PROPUESTA

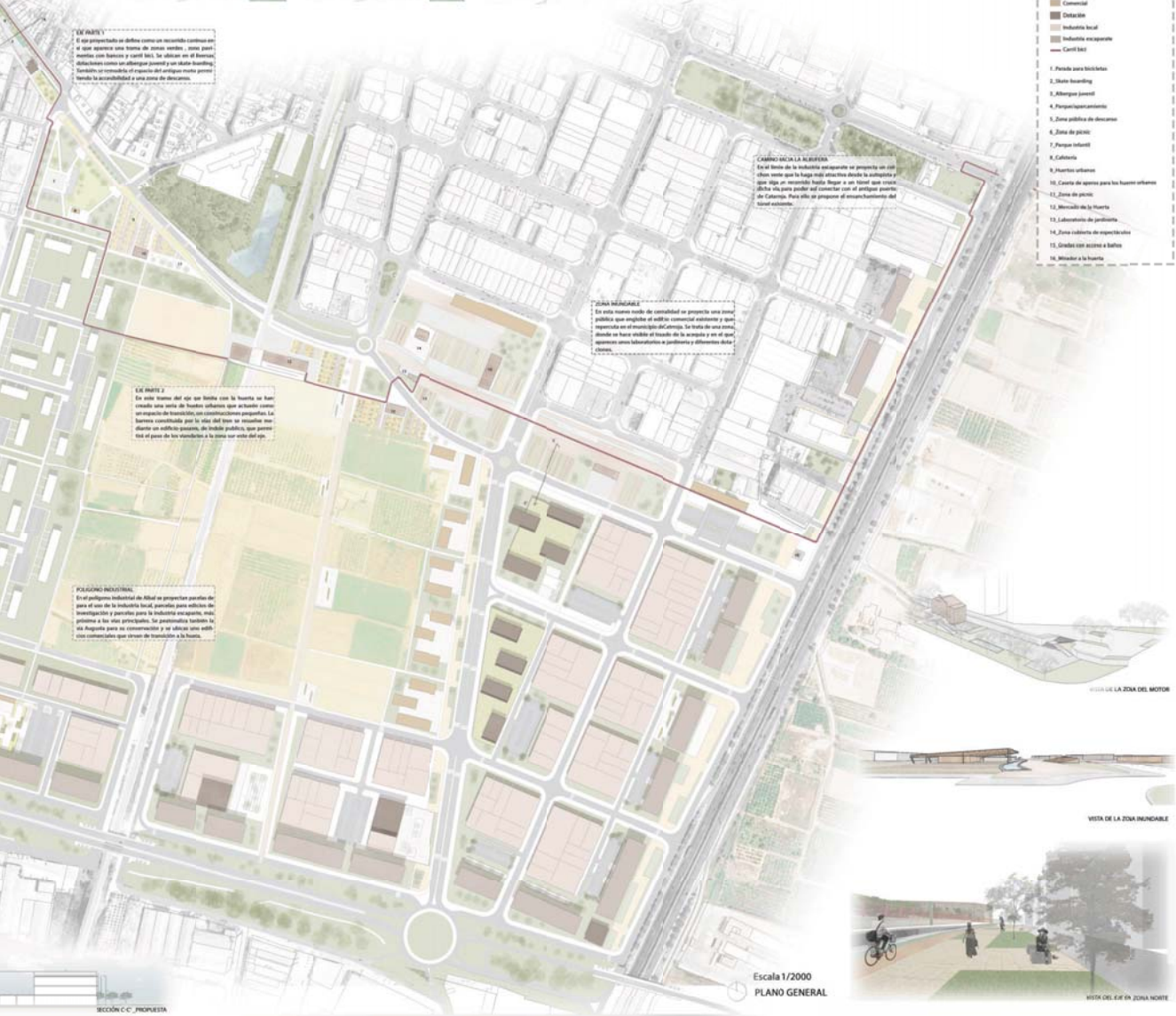
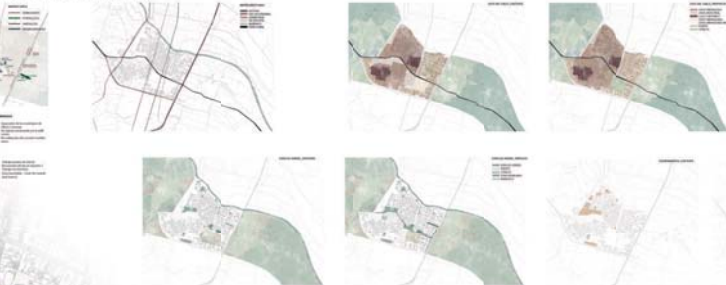
DETALLE EJE



ZONA RESIDENCIAL 1
Se define una nueva zona residencial con el fin de crear un barrio urbano con mayor calidad patrimonial para el centro de Albal. Se plantea una edificación abierta en 4 niveles para maximizar la zona verde que se crea en su interior. Se propone también un nuevo parque, contemplando el PUDO y con zonas para juegos infantiles.

MAPA 1. Daniel Barbero Masal / Estudio Ciudad Creativa / Barbero Latorre Domercq / Camero / Arquitectura / Foto: Alberto Tardá

ANEXOS Y ESQUEMAS DE LA PROPUESTA



EX EMPLEO 1
El eje proyectado se define como un eje de conexión entre el que aparece una trama de nuevas viviendas, como parte de un desarrollo urbano y social. Se define un eje de desarrollo urbano como un eje de conexión y un eje de desarrollo urbano como un eje de conexión y un eje de desarrollo urbano como un eje de conexión.

CONTEXTO DE LA ZONA INDUSTRIAL
En el límite de la industria existente se proyecta un eje de conexión que le haga más atractiva desde la perspectiva y que sirva al desarrollo urbano y social que convenga para poder así conectar con el antiguo pueblo de Caldesa. Para ello se proyecta el desarrollo urbano del nuevo espacio.

ZONA INUNDABLE
En esta zona existe una zona de carácter público que incluye el edificio comercial existente y que responde al municipio de Caldesa. Se trata de una zona de carácter público que incluye el edificio comercial existente y que responde al municipio de Caldesa. Se trata de una zona de carácter público que incluye el edificio comercial existente y que responde al municipio de Caldesa.

EX EMPLEO 2
En esta zona del eje que limita con la huerta se han creado una serie de huertas urbanas que se han creado como un espacio de desarrollo urbano y social. Se trata de una zona de carácter público que incluye el edificio comercial existente y que responde al municipio de Caldesa.

PARQUE INDUSTRIAL
En el parque industrial de Caldesa se proyecta un eje de desarrollo urbano y social que convenga para poder así conectar con el antiguo pueblo de Caldesa. Para ello se proyecta el desarrollo urbano del nuevo espacio.

- LEYENDA**
- Residencial
 - Comercial
 - Districción
 - Industria local
 - Industria existente
 - Carretera
 - 1. Parkeo para bicicletas
 - 2. Skateboarding
 - 3. Albergue juvenil
 - 4. Participación comunitaria
 - 5. Zona pública de descanso
 - 6. Zona de picnic
 - 7. Parque infantil
 - 8. Cafetería
 - 9. Huerto urbano
 - 10. Casita de aparcamiento para los huertos urbanos
 - 11. Zona de picnic
 - 12. Mercado de la Huerta
 - 13. Laboratorio de jardinería
 - 14. Zona cubierta de esportación
 - 15. Sendero con acceso a Baños
 - 16. Mirador a la huerta

Escala 1/2000
PLANO GENERAL



VISTA DE LA ZONA INUNDABLE



VISTA DEL EJ EJE EN ZONA NOROCCIDENTAL

Vicent Barber Radal
Cristina Cárcel Cerveró
Marie Laurie Dinant
Carmen Malonda Faus
Allen Zwatz

Listado de alumnos:

Urbanística 1. UR1

Yassin Bakkali
Francisco Bernal Meseguer
Santiago Bosca Sospedra
Amelia Casanova Piñero
Luna Paz Contreras Carreño
Josep Lluís Crespo Fuertes
Paula Deante Serrano
Noemí del Pino González
Carlos Delgado García
Josep Eixeres Ros
Hicham El Abti Barrouho
Mar Soledad Fernández Bardal
Ferrán Folgado Cervera
Alonso García García
Fernando García Gómez
Judith García Sánchez
Laura Gil Macián
Pablo Gomar Hernández
Manuel González Argiles
Pablo Hernández Tecles
Aarón Jara Calabuig
Aina Juraco Frías
Nataliya Kapushchak
Jangveer Kaur Johnson
Aída Liern Gil
Beatriz Llinares Vinaches
Mario López Alcolea
Pablo López Lis
José Antonio Martí Alamansa
Julia María Martínez Ibáñez
Ana Martínez Sánchez
Andrés Mayans Ferrer
Visitación Muñoz Díaz
Alberto Nuñez Delgado
Paula Pardo Martínez
Borja Plà Galbis
Alejandro Ramón Plaza Marcos
Estefanía Ripollés Monfort

Urbanística 2. UR2

Jaime Campos Verdeguer
María Crespo Llopis
Beatriz Dobón Oliver
Francisco Rubén Esparcia Cañada
Adrián Lillo Castaños
Miguel Ángel López López
Ángela Mañas Sánchez
Alicia Marco Zuriaga
Iván Más Verge
Sara Mateos Silvestre
Mar Monfort Vengut
Silvia Morán Moritán
María Alfonso Moreno
Laura Reyes Martínez
Jesús Sáiz Calvente
Leyre Vázquez-Illa Muñoz
Artur Volobuev

Urbanística 3. UR3

Celia Almudever Pérez
Roberto Antón Crespo
Ana Aparicio Marín
Marc Aranda Miragall
Marta Asensi Izquierdo
Albert Barrio Pons
Erik Bauset Martorell
Raquel Bravo García
Tariq Bujida
Jorge Campos Veliz
María Carbonell Martínez
Lucía Cárceles Grau
Fran Catalá Tamarit
Paloma Cebrià Cortina
Mercedes Cerdá Talón
Andrés Civera Mallén
Miguel Colina Marco
Carlos Corredera Arques
Pauline Cossu
Maria Díaz Soriano
Marie-Laure Dinant
José Manuel Escobar Grassel
Daniel Fenollosa Cervelló
Lluís Gimeno Maldonado
Ángela Gómez Quilez
Ignasi Gomis Cantó
M^a José Guardiola Martínez
Andrea Guillamón Vinuesa
Nuria Guinot Pascó
Francesco Guizzo
Andrés Gutiérrez Ayora
Elia González Lázaro
Helena Jiménez García
Guillermo Jiménez Gonzalvo
Elena Juan Navarro
Sara Llop Leganés
Jaume Lloret García
Antonio López Navarro

Clara Mancebo Juanes
Belén Márquez Mendoza
Laura Martí Buigues
María Martí Contelles
Sergio Martínez Martínez
Alfredo Martínez Vidal
Laura Medina Medina
Pablo Rafael Miñano Alfaro
María Miró Mullor
Nicolás Morote Más
Beatriz Muñoz Carrasco
Alexis Ortega Blanes
Iván Ortuño Pérez
Paola Parada Girón
Mar Pérez Gisbert
Pere Àngel Pividal Silla
Victor Pérez Flores
Lluís Puchades Ramon
Natán Quesada Sánchez
Amanda Ramón Constantí
Carlos Retuerto Martínez
Leticia Romero Lombraña
Laura Rosen
Ana María Rubio Leiva
Silvia Sánchez Ruescas
Renzo Silva Acosta
Maria José Siscar Ortolá
Álvaro Soriano Lázaro
Adrián Soriano Valera
Sergio Taberner Cabedo
Héctor Tadeo Ortiz
Maria Vázquez Bondía
Carme Villar Bosch
Pauline Vinel
Yu Zheng Lin

Taller de Urbanismo y Paisaje.
TPTUP

Vicent Barber Radal
Cristina Cárcel Cerveró
Marie Laurie Dinant
Carmen Malonda Faus
Allen Zwatz

Catarroja asume hoy nuevos papeles y compite por mantener una dinámica urbanística que se puede resumir en proteger y potenciar sus condiciones medioambientales y en mejorar la calidad de vida de su población.

Desde la Universitat Politècnica de València, a través del Taller UP, Taller de Urbanismo y Paisaje de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura, se presenta una serie de textos realizados por parte de los profesores y colaboradores así como un conjunto de trabajos realizados por los alumnos de las asignaturas Urbanística 1, Urbanística 2, Urbanística 3 y el Taller de Urbanismo y Paisaje que proponen nuevas soluciones a la problemática actual, con el fin de entender, describir e interpretar las cuestiones urbanas de primer orden que afectan al municipio y su territorio, proporcionando nuevas imágenes y proyectos urbanos.



Editorial

Universitat Politècnica
de València