

TRABAJO DE FIN DE MÁSTER

# TRANSFORMACIÓN DEL TINGLADO N2: NODO ECOLÓGICO Y SOCIAL EN EL PUERTO DE VALENCIA

AUTOR//ZITONG ZHANG

TUTOR//GÓMEZ GIL, ANTONIO MIGUEL

SEPTIEMBRE 2021



# TRANSFORMACIÓN DEL TINGLADO N2: NODO ECOLÓGICO Y SOCIAL EN EL PUERTO DE VALENCIA

## Agradecimientos

Quisiera mostrar mi agradecimiento a todos los profesores de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Valencia por los conocimientos que me han transmitido a lo largo de estos años.

A mi familia y a mis amigos por su estímulo constante y su apoyo incondicional.

Y en especial a mi tutor Gómez Gil, Antonio Miguel más grato agradecimiento por haber dirigido este proyecto con su apoyo, constante, acompañamiento, rigor y la entrega que se necesita para desarrollar un trabajo de Fin de Máster.

Gracias a mi patria.



# INDICE

## CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN

- 1.1. Resumen
- 1.2. Introducción
- 1.3. Objetivos generales y específicos
- 1.4. Metodología

## CAPÍTULO 2: Análisis

### 2.1 ANÁLISIS HISTÓRICO-CULTURAL

- 2.1.1. Origen y desarrollo de las ciudades
- 2.1.2. Desarrollo del puerto de Valencia
- 2.1.3. Las funciones de los Tinglados

### 2.2 ELEMENTOS DEL TINGLADO 2 DEL PUERTO DE VALENCIA

- 2.2.1. Decoraciones
  - Paneles cerámicos
  - Relieves escultóricos
- 2.2.2. Estado actual

### 2.3.MARCO TEÓRICO

### 2.4. ANÁLISIS AMBIENTAL

- 2.4.1. Geología
- 2.4.2. Suelos
- 2.4.3. Climatología
- 2.4.4. Hidrología y Riesgos
- 2.4.5. Infraestructura
- 2.4.6. Infraestructura Verde
- 2.4.7. Accesibilidad y movilidad
- 2.4.8. Plantas

### 2.5 ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

- 2.5.1 Demografía de Valencia
- 2.5.2 Económicos de Valencia

### 2.6 Localización en el territorio

### 2.7 Normativa urbana actual

### 2.8 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS

## CAPÍTULO 3: PLAN DE INTERVENCIÓN

### 3.1 CONSIDERACIONES PREVIAS

- 3.1.1 Consideraciones preliminares
- 3.1.2 Plan de gestión y medioambiental
- 3.1.3 Objetivos generales del Plan director en el área de proyecto.

### 3.2. ESTRATEGIA GENERAL DE INTERVENCIÓN

- 3.2.1 Esquema del plan
- 3.2.2 Integración Paisajística

### 3.3 PLANO

- 3.3.1 Modelo de infraestructura verde
- 3.3.2 Modelo de desarrollo urbano sostenible
- 3.3.3 Sistema de riego
- 3.3.4 Esquema de ciccirculaciones
- 3.3.5 Movilidad y Accesibilidad
- 3.3.6 Espacios para el uso público
- 3.3.7 Secciones

### 3.4 MATERIALIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN

### 3.5 IMAGENES

## CAPÍTULO 4: CONCLUSIONES

### 4.1. Conclusiones

## CAPÍTULO 5: ANEXOS

### 5.1 Reportaje fotográfico

## CAPÍTULO 6: BIBLIOGRAFÍA

### 6.1. Bibliografía





## CAPÍTULO 1

## INTRODUCCIÓN



Palabras clave: Restauración paisajística, paisaje marítimo, jardín abierto, naves industriales, puerto de Valencia, Tinglado N2.

El presente trabajo final de master busca integrar las actividades humanas que surgen en los espacios públicos-naturales internos de la ciudad. El proyecto se plantea mediante la restauración paisajística del Tinglado N2 del puerto de Valencia. Se hará hincapié en la integración del espacio verde con las posibles actividades humanas que puedan surgir en él. Como objetivo general, se pretende diseñar un jardín abierto, el cual se mimetice con el espacio natural exterior y así poder conformar un nuevo lugar en la ciudad que genere diversas actividades de uso individual y colectivo. Como objetivo particular se proyecta la conexión de este espacio con la ciudad, generando recorridos que conduzcan hacia lugares emblemáticos de la zona como: La pérgola de La Marina y El Puerto de Valencia en general.

El trabajo estará dividido en dos partes, la primera en donde se analizará el significado histórico y cultural de las naves industriales, determinando estructuras existentes, que afecten directamente al diseño del paisaje y realizará una investigación para la implementación de los jardines abiertos. La segunda parte es propositiva, en donde se generará una intervención en el área de estudio, centrándonos en el espacio verde interno, en sus circulaciones, usos y actividades. De esta forma se logrará una integración del elemento con el exterior, proyectando recorridos de conexión a ambos lados del puerto que nos conducirán a puntos de interés cultural de la zona.

Keywords: Landscape restoration, maritime landscape, open garden, industrial warehouses, port of Valencia, Shed N2.

This final master's work seeks to integrate the human activities that arise in the internal public-natural spaces of the city. The project is planned through the landscape restoration of the N2 shed in the port of Valencia. Emphasis will be placed on integrating the green space with the possible human activities that may arise in it. As a general objective, it is intended to design an open garden, which blends in with the outdoor natural space and thus be able to form a new place in the city that generates various activities for individual and collective use. As a particular objective, the connection of this space with the city is projected, generating routes that lead to emblematic places in the area such as: La pergola de La Marina and El Puerto de Valencia in general.

The work will be divided into two parts, the first where the historical and cultural significance of the industrial buildings will be analyzed, determining existing structures that directly affect the landscape design and will carry out an investigation for the implementation of open gardens. The second part is propositional, where an intervention will be generated in the study area, focusing on the internal green space, its circulations, uses and activities. In this way, an integration of the element with the outside will be achieved, projecting connecting routes on both sides of the port that will lead us to points of cultural interest in the area.

Paraules clau: Restauració paisatgística, paisatge marítim, jardí obert, naus industrials, port de València, Tinglat N2.

El present treball final de màster busca integrar les activitats humanes que sorgeixen en els espais públics-naturals interns de la ciutat. El projecte es planteja mitjançant la restauració paisatgística de l'Tinglat N2 del port de València. Es posarà èmfasi en la integració de l'espai verd amb les possibles activitats humanes que puguin sorgir en ell. Com a objectiu general, es pretén dissenyar un jardí obert, el qual es mimetitzí amb l'espai natural exterior i així poder conformar un nou lloc a la ciutat que generi diverses activitats d'ús individual i col·lectiu. Com a objectiu particular es projecta la connexió d'aquest espai amb la ciutat, generant recorreguts que condueixin cap a llocs emblemàtics de la zona com: La pèrgola de la Marina i El Port de València en general.

El treball estarà dividit en dues parts, la primera a on s'analitzarà el significat històric i cultural de les naus industrials, determinant estructures existents, que afectin directament el disseny de l'paisatge i realitzarà una investigació per a la implementació dels jardins oberts. La segona part és propositiva, on es generarà una intervenció en l'àrea d'estudi, centrant-nos en l'espai verd intern, en les seves circulacions, usos i activitats. D'aquesta manera s'aconseguirà una integració de l'element amb l'exterior, projectant recorreguts de connexió a banda i banda del port que ens conduiran a punts d'interès cultural de la zona.

Este edificio se encuentra en Valencia, una ciudad costera de España.

Valencia es la capital de la Comunidad Valenciana. Está situada en el sureste de España, bordeada por el mar al este y respaldada por una vasta llanura. Es siempre verde y tiene un clima agradable. Es conocida como una joya. en la costa oeste del mar Mediterráneo. Con una población de aproximadamente 800.000 habitantes, es la tercera ciudad más grande del país.

El principal grupo étnico en España es el castellano, que representa más del 70% de la población total. La población española es de 47,1 millones y el 96% de los residentes son católicos. En España hay, además, una veintena de minorías étnicas, de las cuales catalanes, gallegos y vascos son las tres más singulares.

España no solo tiene costas hermosas, sino también montañas majestuosas. Es el país más alto de Europa, después de Suiza, y la mayor parte de su territorio es una meseta. En términos de recursos naturales, España tiene las mayores reservas de mercurio del mundo y es bastante rica en carbón, hierro, aluminio y hierro amarillo. La tasa de cobertura forestal es del 30% y el volumen de exportación de corcho ocupa el primer lugar en el mundo. Además, España ha desarrollado la agricultura y la ganadería y es conocida como "el granero de Europa". Agricultura y ganadería. La superficie agrícola en España representa el 13,8% de la superficie terrestre del país y el nivel de modernización agrícola es relativamente alto. Los principales tipos de cultivos plantados son la vid, el olivo, los cítricos, etc. La cría de animales está dominada por los cerdos y el ganado. La superficie de producción y plantación de aceite de oliva y uva ocupa el primer lugar en el mundo. Entre ellos, Hay que destacar la industria turística que desarrollada es uno de los pilares importantes de la economía nacional. Debido a la extensa costa del Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo, la pesca también está muy desarrollada.

Economía. España es un país industrial capitalista de desarrollo medio, su agregado económico ocupa el quinto lugar en la UE y el 13 en el mundo.

Recursos. Principales reservas minerales: carbón, hierro, piritas, cobre, zinc, mercurio. La superficie forestal total es de 15 millones de hectáreas y la tasa de cobertura forestal es del 30%.

Transporte. Principalmente transporte terrestre. Las principales exportaciones son automóviles, acero, productos químicos, productos de cuero, textiles, vino y aceite de oliva. Los principales socios comerciales son la Unión Europea, Asia, América Latina y Estados Unidos.



El Tinglado N2, ubicado en el puerto de Valencia, está considerado como el único espacio interior público de Valencia, donde conviven valores ambientales, históricos y culturales. Aunque el puerto ha seguido evolucionando, con el tiempo, es innegable que el edificio, siempre ha jugado un papel importante, por lo que hay que protegerlo y repararlo.

Partiendo de esta premisa, el objetivo general de este trabajo es desarrollar un plan maestro de paisaje y urbanismo para Tinglado N2-Valencia, España, comprometido con la transformación de su entorno ecológico y el aumento de su relación con las zonas circundantes, pero sin cambiar la estructura general actual. La combinación de "Transformación del Tinglado N2: nodo ecológico y social del puerto de Valencia", se proyecta resaltando las ideas y conceptos aplicados al contexto actual de la ciudad desde la perspectiva del diseño paisajístico. Se pretende que se proteja, repare y coordine en las ciudades, el turismo y el desarrollo sostenible; para ello, el plan maestro debe contener:

1. Desde la perspectiva de la infraestructura:

Sobre la base del desarrollo de una planificación urbana común con sistemas viarios sostenibles en el área del puerto, el centro y áreas circundantes de la ciudad. De esta forma se mejoraría el espacio para las actividades humanas circundantes y se protegería la estructura del edificio existente. Todo ello sin descuidar las necesidades de movilidad de la población.

2. Desde la perspectiva de la protección del medio ambiente:

El establecimiento de infraestructura verde, además de proporcionar una dotación lúdica a la ciudad, se ha convertido en una medida habitual para adaptarse al cambio climático.

3. Desde la perspectiva del urbanismo:

Se potencia la conexión entre el puerto y otras áreas de la ciudad y se considera concepto de modelo de movilidad sostenible a la escala de la ciudad.

4. Visto desde el paisaje:

Al considerar la amplia integración de áreas regionales y escalas urbanas, se determina la infraestructura verde existente, la distribución de aguas, caminos y recursos de construcción regionales y la vitalidad del sitio.

5. Desde una perspectiva sostenible:

Se diseña un modelo histórico y cultural sostenible para mejorar continuamente la calidad del desarrollo local y promover las actividades ecológicas existentes.

6. Desde una perspectiva ecológica:

Considerando la conectividad con el área verde circundante, se recomienda incrementar la diversidad del espacio en el galpón, incrementar el espacio verde, y convertirlo en un lugar donde conviven actividades docentes y de ocio con diversidad ecológica y rica vegetación.

7. Desde la perspectiva de la población:

Se posibilita que los vecinos, vecinos, turistas y público en general entiendan el Tinglado N2, haciendo un uso racional del espacio. Dándole sus debidos valores ecológico y humano, y velando para que la diversidad de actividades humanas sea apoyada y protegida.

8. Desde una perspectiva cultural:

Se fomenta prestar atención a la protección del disfrute espiritual regional y el patrimonio cultural, las huellas históricas y, al mismo tiempo, el entretenimiento humano.

El método utilizado en el proyecto, parte de la comprensión de la zona, el estudio de su historia y el análisis actual efectuado desde el inicio de su desarrollo como reliquia histórica y de transporte. El análisis se ha implementado a través de sus aspectos sociopolíticos, económicos y culturales. Lo que se pretende promover es el desarrollo y planificación de un nuevo concepto de ciudad portuaria y restauración cultural de Valencia..

El trabajo consta de dos documentos complementarios, el primero contiene un análisis a través de la memoria informativa y una estrategia general que involucra temas de ciudad, infraestructura, accesibilidad y escala de movilidad. El segundo documento desarrolla un diseño específico basado en el área del proyecto.



La ciudad de Valencia ha experimentado, desde su fundación innumerables vicisitudes urbanísticas. Por un lado, el crecimiento demográfico provocó sucesivas ampliaciones del recinto urbano amurallado primitivo, y por otro, la excesiva densificación de las zonas centrales indujo a la realización de importantes reformas en su interior<sup>1</sup>. En la época antigua, la región estaba habitada por los íberos, o sea el pueblo autóctono prerromano. Valencia fue fundada por los romanos en el año 138 a.C. bajo el nombre de Valentia, que significa la tierra de los valientes. Durante los siete siglos de dominio romano, los íberos se fueron integrando paulatinamente en la nueva organización política, económica y social y adquiriendo el latín como lengua<sup>2</sup>.

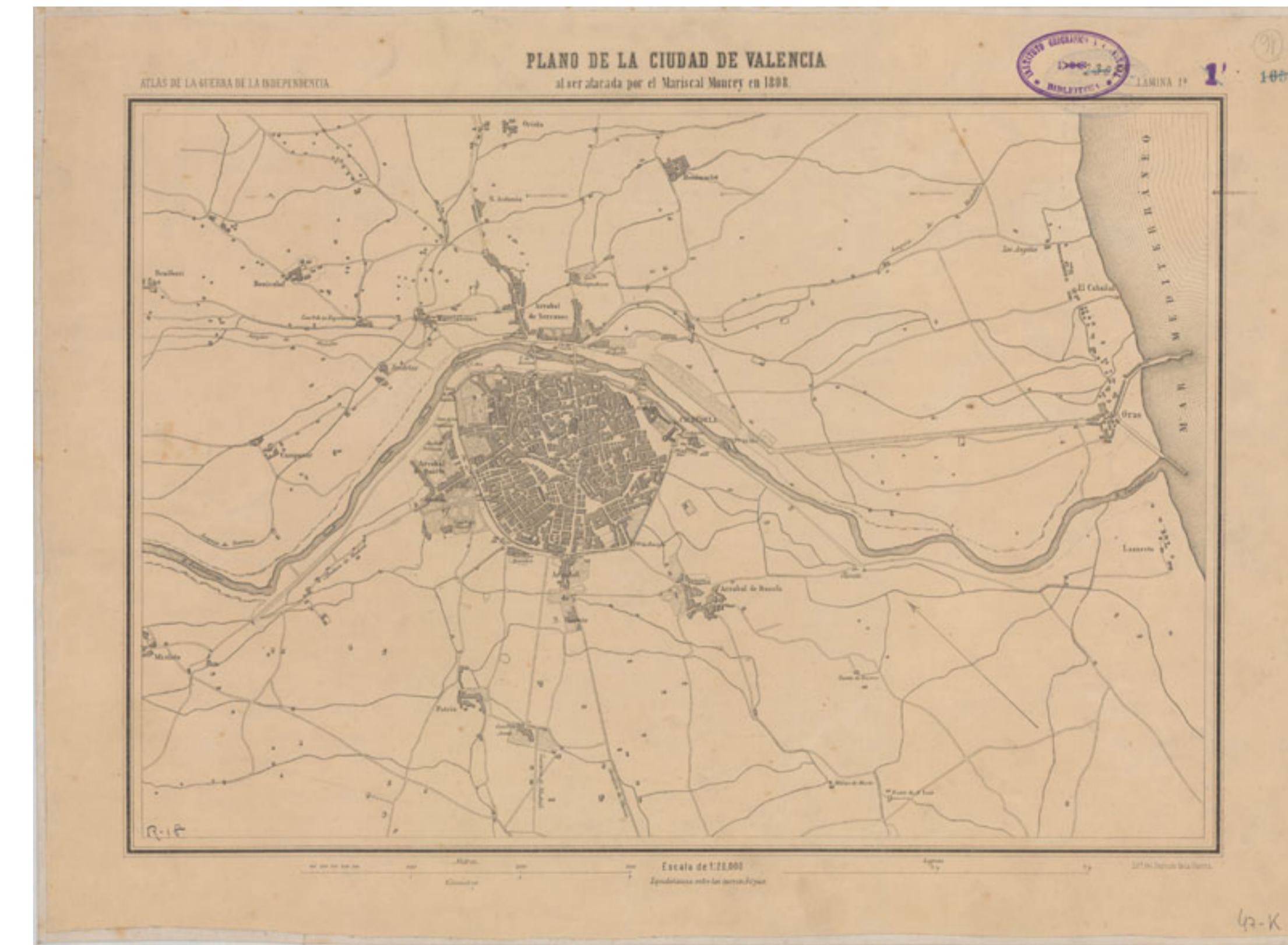
La llegada de los árabes a la ciudad de Valencia se produjo hacia el año 718<sup>3</sup>. La nueva cultura del islam se asentó en la ciudad durante cinco siglos, confiriéndole un carácter específico del que aún persisten importantes trazos. La Valencia musulmana adquiere su desarrollo económico, de base agrícola, hacia el siglo XI, y la construcción de la muralla y la almunia real de la Vilanova. La ciudad musulmana triplicaba a la romana en tamaño. Tras la muerte de Almanzor en el 1030, en la Comunidad Valenciana surgieron la Taifa de Denia, la Taifa de Valencia y la Taifa de Alpuente. Desde el punto de vista económico, las tierras de la región valenciana, fueron hasta el siglo XI rurales, sin centros urbanos importantes. Fue a partir del califato y, sobre todo, de los primeros reinos de taifas, cuando aparecieron los sistemas de regadío de la región, como la Huerta de Valencia, la Vega Baja del Segura o las huertas de Elche y Alicante. La demanda de productos de lujo por la clase dominante en los reinos de taifas impulsó la actividad artesanal y el comercio.

Con la reconquista por parte del rey Jaume I en 1238, Valencia quedó libre como un reino autónomo dentro de la Corona de Aragón y se fue repoblando con familias procedentes de Aragón y Cataluña. La expansión mediterránea de la Corona de Aragón en el siglo XV originó un periodo de prestigio económico, social, y cultural denominado siglo de oro valenciano, que culminó en 1479 con la unión con Castilla bajo el reinado de los Reyes Católicos. Sin embargo, la llegada al poder de Carlos I de España en 1518 dio lugar a importantes conflictos sociales y el descubrimiento de América originó un desplazamiento del comercio mundial hacia el Atlántico. Además, la expulsión de los moriscos (1609) afectó especialmente al reino, que vio perder a la tercera parte de su población. Las tres razones anteriores obstaculizaron enormemente el desarrollo urbano.

<sup>1</sup> Historia de Valencia. (s. f.). Love Valencia. Recuperado 26 de agosto de 2021, de <https://www.lovevalencia.com/historia-de-valencia.html>

<sup>2</sup> Colaboradores de Wikipedia. (2021, 25 abril). Comunidad Valenciana. Wikipedia, la enciclopedia libre. [https://es.wikipedia.org/wiki/Comunidad\\_Valenciana](https://es.wikipedia.org/wiki/Comunidad_Valenciana)

<sup>3</sup> Llopis, A., & Fernández, L. P. (2010). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) (Vols. 2 y 3). Universitat Politècnica de València.



**Imagen 2.** Plano de la ciudad de Valencia. Foto Anónimo 1880.FUENTE:<https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/034250.html>

## CAPÍTULO 2

### ANÁLISIS



Desde 1680 tuvo lugar una revitalización de la economía valenciana, pero fue parada otra vez por la Guerra de Sucesión Española y aumentó la decadencia de la ciudad. Felipe V comenzó a reinar sobre la región valenciana en 1707 y con los Decretos de Nueva Planta en ese mismo año, se derogaron los fueros y las instituciones del reino. Entonces, se creó una nueva organización administrativa, basada en la que existía en la Corona de Castilla. Durante el siglo XVIII la región mantuvo un crecimiento económico modesto pero constante, principalmente agrícola. Se extendió la superficie de regadío (mediante la canalización de las aguas fluviales y la desecación de zonas pantanosas), se roturaron zonas improductivas y se abancalaron las laderas de las montañas.

Durante el siglo XIX, se siguieron ampliando las superficies agrícolas, en principio relacionadas con el cultivo de la viña, el arroz, las naranjas, y el almendro. La revolución industrial, como en la mayor parte de España, fue incompleta y retrasada, pero el establecimiento de Sagunto como gran centro portuario-siderúrgico, las industrias textiles de Alcoy y la aparición de pequeñas empresas a lo largo de la Comunidad permitieron un cierto despegue industrial a partir de finales del siglo XIX.

La guerra civil española trajo 442 bombardeos sobre la ciudad de Valencia, y la sociedad y economía valencianas empezaron a presentar un gran dinamismo durante el tardofranquismo. Surge un nuevo sector económico que prácticamente sustituye a la agricultura como la principal fuente de ingresos, que es el turismo, mientras que la industria se desarrollaba de forma notable, principalmente a través de pequeñas y medianas empresas. A raíz de la gran riada de Valencia de 1957 se construyó un nuevo cauce para el río, en el extrarradio de la ciudad, por lo que el antiguo cauce pudo reconvertirse en una zona lúdica y ajardinada. A comienzos de los sesenta comenzó la recuperación económica, y Valencia vivió un espectacular crecimiento demográfico debido a la inmigración y a la ejecución de importantes obras urbanísticas y de infraestructuras. Con la llegada de la democracia, el antiguo reino de Valencia se instituyó en comunidad autónoma, la Comunidad Valenciana, y estableció en su Estatuto de Autonomía que la capital fuera Valencia<sup>4</sup>.

Con la Transición, las provincias de Castellón, Valencia y Alicante se convertirían en graneros del voto socialista hasta los años 90. Tras el establecimiento en la Constitución española de 1978 del Estado de las Autonomías, se aprobó un Estatuto de Autonomía para la Comunidad Valenciana en 1982, con un gobierno regional, la Generalidad, que asegura una administración propia en aspectos como la Sanidad o la Educación.

Durante los primeros 25 años de democracia, Valencia ha sufrido un gran desarrollo, principalmente por obras tan emblemáticas como el Palacio de la Música, el Palacio de Congresos, el metro, la Ciudad de las Artes y las Ciencias, de Santiago Calatrava y Félix Candela, el MuVIM, el IVAM, etc. Gracias a estas obras, así como a la progresiva rehabilitación de la Ciutat Vella, cada día la ciudad atrae más y más turismo.



Muestra el crecimiento de Valencia por año, y analiza el proceso constructivo de toda la ciudad de Valencia en base a esta información. Considerando la información textual obtenida anteriormente, los barrios fronterizos son particularmente interesantes, de aquellos que datan de hace muchos años. Históricamente, la zona portuaria y la estación norte y el mercado central son productos de la misma época, y el puerto tiene mayor importancia. A pesar de los diferentes períodos de desarrollo regional urbano, han consolidado y mantenido su estructura urbana y su propio bagaje cultural.



## 2.1.2. Desarrollo del puerto de Valencia

Valencia fue fundada en el año 138 antes de Cristo sobre una isla situada en el centro del río Turia, alejada del mar unos pocos kilómetros; el primer puerto de la ciudad fue por tanto un puerto fluvial. Con el desarrollo de la ciudad de Valencia, la costa se va poblando de marineros y pescadores y se crea en 1249 "Vila Nova Maris Valentie" (Villanueva de la Mar de Valencia o Villanueva del Grao). Se trata de un pequeño poblado protegido con una frágil muralla y una torre. Durante siglos Valencia careció de un puerto de mar en condiciones, porque su costa baja y arenosa no ofrecía protección adecuada a los barcos, y las corrientes y tormentas marinas enterraban, cuando no destruían los sucesivos embarcaderos que se construyeron<sup>5</sup>.

Las primeras obras de las que tenemos constancia fueron realizadas en virtud del privilegio concedido a Antoni Joan, por el rey Fernando el Católico, expedido en Córdoba el 28 de mayo de 1483. El rey otorgó licencia para construir un puente de madera en la playa del Grao, con arranque en tierra firme y hasta dentro del mar y que actualmente es conocido como "Pont de Fusta"<sup>6</sup>.

La construcción del puerto fue en estos siglos un elemento de controversia, pues a menudo los proyectos serían debatidos y abandonados, en principio porque las condiciones del entorno abocaban a un elevado coste, y en atención a que las operaciones eran fundamentalmente de cabotaje, se utilizarían embarcaciones de poco porte, y ello hacía innecesarias unas infraestructuras portuarias más complejas.

La política de inversiones siguió siendo nula a lo largo del siglo XVI, abandonándose progresivamente el estado del "Pont de Fusta", quedando definitivamente inservible después de una avenida del Turia en 1553. Las aspiraciones de disponer de una dársena en el Grao, con diques de abrigo y muelles de cantería fracasarían durante la segunda mitad del siglo XVII<sup>7</sup>.

El puerto valenciano mantuvo un deficiente acondicionamiento hasta el siglo XVIII, sin embargo, siempre contó con cierto tráfico de importancia. Durante la primera mitad del siglo XVIII surgieron algunos proyectos encaminados a rehacer el puerto, si bien ninguno de ellos llegó a prosperar.

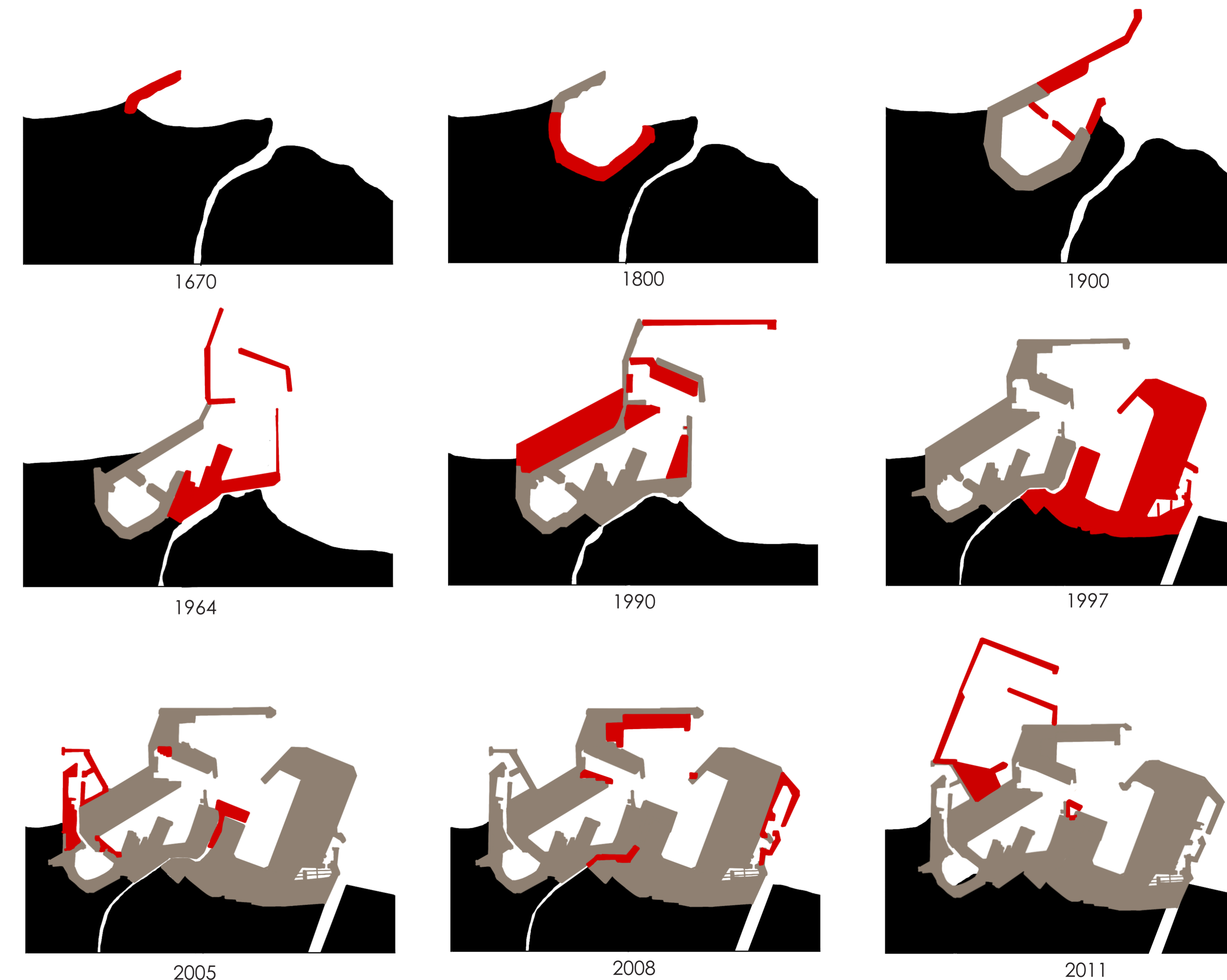
El 15 de septiembre de 1791 se conseguiría la aprobación del permiso de tráfico con América, por lo que se inicia el despegue del puerto de Valencia y las pertinentes obras, pensadas ahora para el comercio ultramarino que serán diseñadas por el

ingeniero de la Marina D. Manuel Mirallas, y aunque comienzan casi de manera inmediata, se verían interrumpidas por las guerras que suceden en aquel. Este retraso hizo que las arenas acabaran aterrando este espacio, lo que, junto al elevado coste de los trabajos, determinó el largo período que media entre los proyectos y su definitiva conclusión.

En el año 1852 el ingeniero Juan Subercase presenta un proyecto de rehabilitación general del puerto. Se considera como el primer modelo de puerto moderno dotado de una infraestructura acorde a la nueva sociedad industrial, con instalaciones y funciones de abrigo, transporte, almacenes, áreas mercantiles, diques, muelles y canales de acceso<sup>8</sup>.

Desde 1910 y bajo la dirección del ingeniero D. José María Fuster se construyeron varios tinglados, rodeándose el recinto con la verja de cierre, procediéndose a instalar alumbrado en los muelles, mejorándose las vías de acceso a la rada, con el ensanche de la carretera existente en la margen derecha del Turia y la construcción de un nuevo puente en el poblado cercano de Nazaret.

A lo largo del siglo XX se realizan obras de mejora sobre los edificios y almacenes y se continúa con la ampliación de los muelles hasta llegar a la configuración actual, con instalaciones especializadas para cada tipo de mercancía. Dichas ampliaciones, ligadas a la aparición del tráfico de contenedores en los últimos años, permiten a "Valencia Port" alcanzar su posición actual de liderazgo entre los puertos comerciales del Mediterráneo occidental.



<sup>5</sup> PUERTO DE VALENCIA. (s. f.). Jdiezarnal. Recuperado 29 de mayo de 2021, de <http://www.jdiezarnal.com/valenciapuertodevalencia.html>

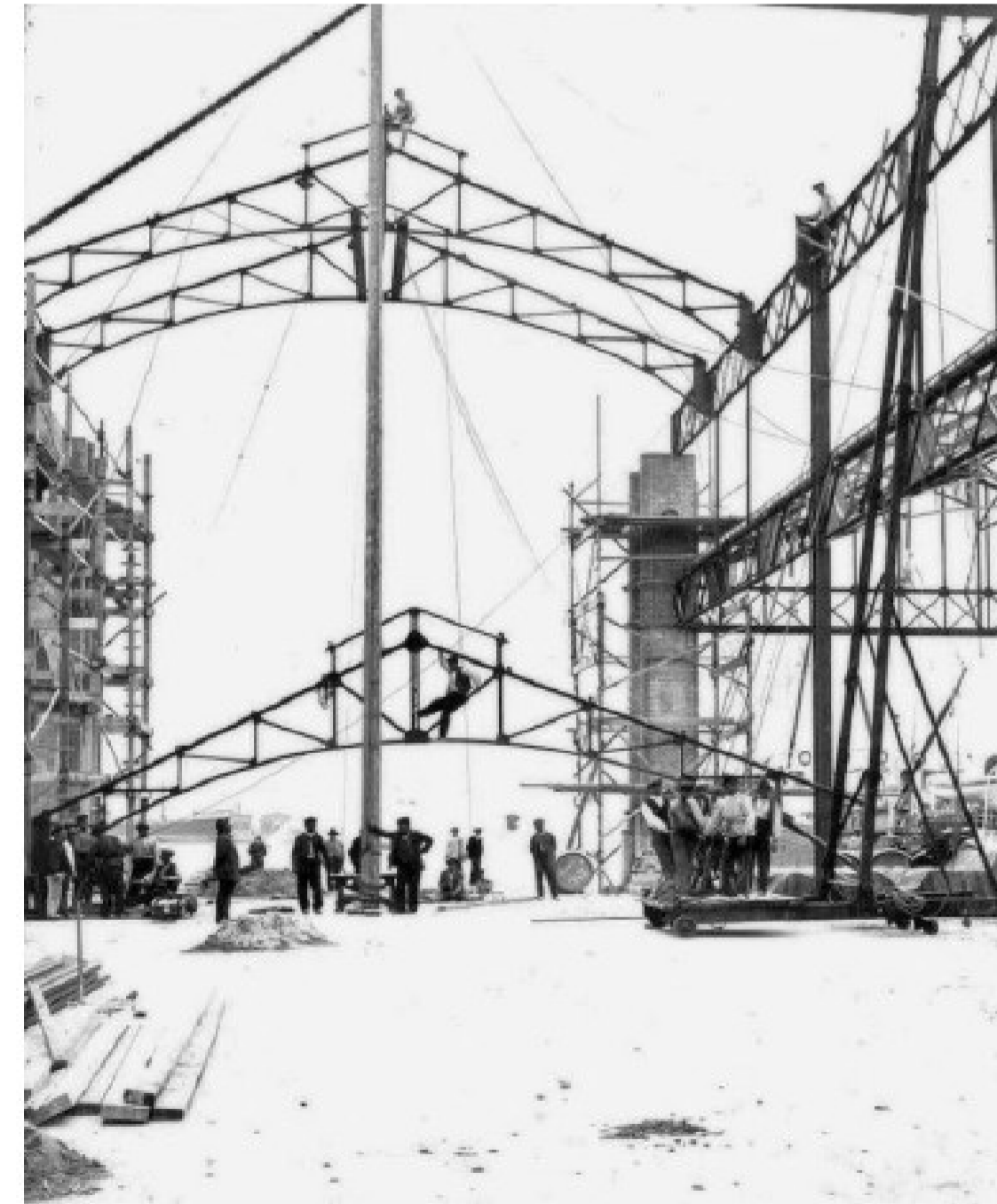
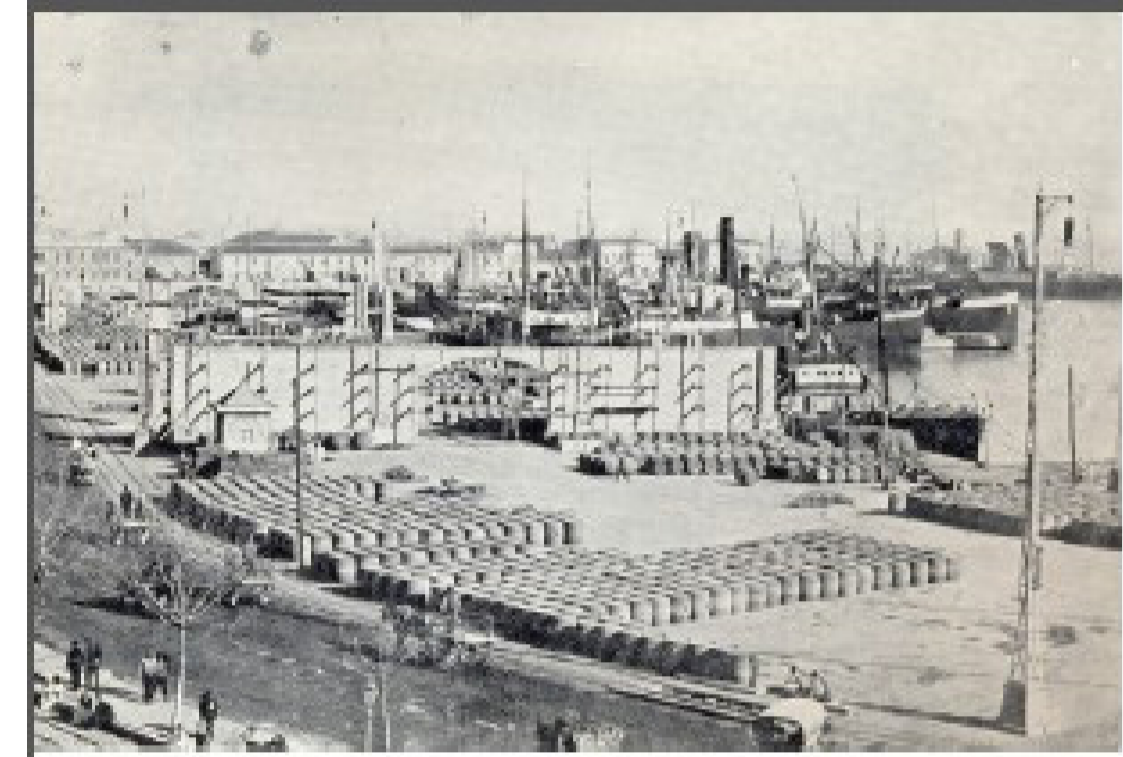
<sup>6</sup> La Autoridad Portuaria de Valencia. (s. f.). NOTAS HISTÓRICAS SOBRE EL PUERTO DE VALENCIA. DocPlayer. Recuperado 26 de mayo de 2021, de <https://docplayer.es/15905992-Notas-historicas-sobre-el-puerto-de-valencia.html>

<sup>7</sup> De la Cruz, E. M. R. R., de la Cruz, E. M. R. R., Ente Público Puertos del Estado (España), & España. Ministerio de Fomento. (2004). Historia de la navegación comercial española: Vol. 5.3. Ente Público Puertos del Estado.

<sup>8</sup> María Amparo, G. L. (2015, septiembre). Los tinglados del puerto de valencia historia, situación actual y recuperación (TFG). Universitat Politècnica de València. <http://hdl.handle.net/10251/54735>



### 2.1.3. Las funciones de los Tinglados



Desde mediados del siglo XIX, recuperándose de la crisis agrícola, la producción agrícola y la exportación de productos se han convertido en la especialidad del puerto. Por otro lado, se ha realizado un mejor trabajo en la infraestructura y la ampliación de la terminal que continuó creciendo hasta alcanzar la configuración actual<sup>9</sup>. En la segunda mitad del siglo XIX, las exportaciones se multiplicaron por 25 y la demanda de galpones para el almacenamiento de productos se hizo cada vez más importante.

El proyecto de Manuel Maese, que incluía la implementación del galpón de una manera muy sencilla, fue propuesto en 1895. Antes de este proyecto, otros dos habían considerado la necesidad de disponer unos galpones, sin embargo, hasta el proyecto de Maese, no tuvieron una auténtica importancia. El proyecto preveía la construcción de 5 edificios cerrados con 3 modelos diferentes, pero de tipos similares.

Según el informe de 1910 facilitado por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) para este estudio y firmado por José María Fuster, en su primer capítulo se describe el incremento de la actividad portuaria Investigación y análisis detallado de los productos; especificando los que necesitan ser custodiados. por bodegas cerradas y las que deben estar en espacio abierto por conveniencia logística También se analiza cada andamio y su ubicación, asignando una superficie determinada a cada producto.

En 1911, ante el aumento del tráfico de exportación del año anterior, se decidió modificar el proyecto de 1910, incluyendo la ampliación prevista para atender las necesidades futuras del puerto. De esta forma se incrementó el área de cada almacén en el fin del año siguiente, con la construcción del depósito. De esta forma se confirmó el proyecto y se obtuvo el plano general de distribución del galpón, y se adjudicó a la empresa la Maquinista Terrestre y Marítima para la ejecución de los trabajos de estructura metálica, mientras que los trabajos de albañilería, decoración y decoración fueron realizados por el Departamento administrativo.

A continuación, como se muestra la imagen, seguimos el orden cronológico para comprender el desarrollo y los cambios de los Tinglados.

- El **tinglado 1** fue derribado a fines de la década de 1960.

- El **tinglado 3** fue derrocado en la década de 1980.

- En 1982, se formuló el proyecto de restauración del **tinglado 4**.

- En 1984 aparece el "Proyecto de restauración del cabecero norte y naves anexas del **tinglado 2**" cuyo objetivo descrito en la memoria es la de mejorar y recuperar el aspecto original para ser parte de la Estación Marítima.

- El **tinglado 5** no es intervenido sino hasta los años 1993 y 1994.

- El **tinglado 6** se derriba tras redactarse, en octubre de 1999, el "Proyecto de demolición del tinglado 6 en el transversal de poniente del puerto de Valencia".

25 de junio de 1910

Se formuló un plan director de ampliación y mejora del puerto que proponía la construcción de los tinglados del puerto de Valencia.

1911-1914

Se completó la construcción de 6 tinglados.

1937-1939

Durante la Guerra Civil española de 1937-1939, los edificios del puerto fueron bombardeados en numerosas ocasiones, debido a los diferentes tipos de mercancías allí almacenadas. El tinglado 2 fue el menos dañado porque los materiales de guerra se almacenaban en otros almacenes.

En 1940, se propuso un proyecto de intervención para reparar los daños sufridos por los tinglados.

2000

Los Tinglados dejaron de funcionar como almacenes a finales de los años 90 y principios de la primera década

Después de hacer grandes inversiones en infraestructura de la zona portuaria debido a la Copa América, la Fórmula 1 y otras razones, fueron abandonada los tinglados y su estado de protección fue disminuyendo. (2012)

La empresa Arkitera SLP implementó la primera fase de la intervención, incluido el tratamiento a nivel estructural para restaurar la estabilidad del galpón. (2016-2018)





## 2.2 ELEMENTOS DEL TINGLADO 2 DEL PUERTO DE VALENCIA

### 2.2.1. Decoraciones

Declarado como Bien de Relevancia Local, el Tinglado número 2 del puerto de Valencia se sitúa en la Marina Real Juan Carlos I del puerto autónomo de Valencia en el muelle de Grao número 58. Este edificio es una construcción compuesta por dos pórticos de ladrillo, en los extremos laterales, unidos por un techado metálico de acero. Dicho techado está dividido en otros 7 pórticos a dos aguas, sustentados por 4 pilares (con una pequeña basa de hormigón entre cada uno de ellos) y rematados por frontones de madera<sup>10</sup>.

En lo que respecta a los pórticos de los extremos están conformados por una estructura compuesta por paredes de ladrillo, sobre estas paredes se integran piezas de azulejería con motivos agrícolas y marítimos. Además de estas piezas las paredes están rematadas por numerosos arcos y ventanas.

En primer lugar, merece la pena destacar las ventanas de las fachadas noroeste y sureste. Estas ventanas están construidas por un enrejado de madera en el que se acoplan las piezas de cristal que conforman los cerramientos de la pared. De este modo los pórticos laterales conforman un mosaico de azulejos y cristales muy representativo del modernismo valenciano.

En segundo lugar, las ventanas de las fachadas suroeste y noreste presentan dos parteluces de modo que los arcos quedan divididos en tres espacios que en este caso no están cubiertos. Además, la fachada se divide horizontalmente en tres módulos separados por pilastras coronadas cada una de ellas por pináculos decorados con una escultura. En lo que respecta a la distribución vertical de la fachada, se distinguen dos alturas separadas por el friso de azulejería. Esta división se realiza de modo que los arcos de la parte inferior mayor altura que los de la superior.

Por otra parte, en lo que respecta a los 7 pórticos centrales, conforman una estructura con tejados a dos aguas, pilares y vigas en celosía de acero propia de principios del siglo XX y muy utilizada hasta la actualidad en la construcción de naves industriales.

<sup>10</sup> Mar, L. R. (2018, octubre). Informe técnico de la ornamentación del tinglado no 2 del puerto de Valencia (TFG). Universitat Politècnica de València. <http://hdl.handle.net/10251/1110284>

#### - Paneles cerámicos

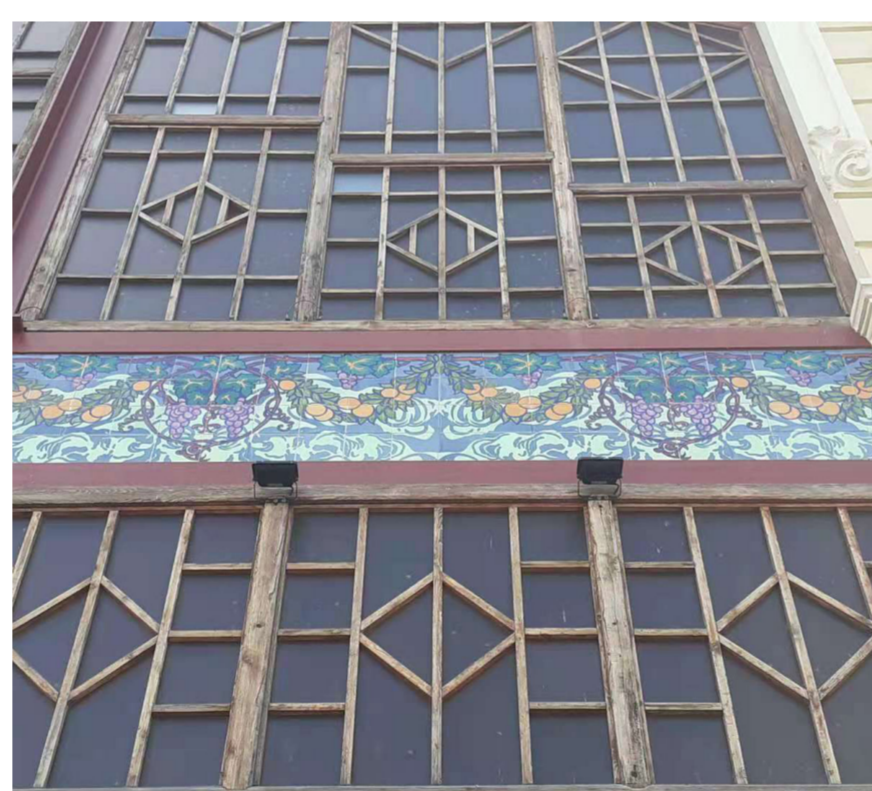
En las fachadas del tinglado número 2 podemos encontrar un total de 19 paneles cerámicos de origen artesanal, seis en cada una de las fachadas noroeste y sureste y otros tres en las noreste y suroeste. En el pórtico este, de la fachada noroeste, además se aprecia un pequeño panel de seis azulejos más un marco de este mismo material en el que se puede leer la ubicación en la que se encuentra (Muelle del Grao).

Se pueden dividir los azulejos en 3 temáticas.

Motivos vegetales. De estos encontramos 8 paneles distribuidos en los frisos de las fachadas principales. Cada uno de ellos de 20 x 4 azulejos de unos 16 cm<sup>2</sup> aproximadamente. En estos paneles se representan los principales productos exportados en Valencia en la fecha de construcción del tinglado como son la naranja y la uva. Estas frutas están formando guirnaldas, entrelazando las ramas de naranjos y de vid sobre un fondo azul verdoso de dos tonos que recuerda a los reflejos de luz en el mar.

Motivos marinos. Estos paneles cerámicos son 6 y se encuentran situados en los frisos de las fachadas laterales. Están compuestos por 64 x 4 azulejos de unos 20 cm<sup>2</sup>. Esta azulejería representa la variedad de los fondos marinos, con distintas especies de fauna y flora de tonos vivos.

Tipográficos. Son 5 los paneles de azulejería de este tipo y se encuentran, al igual que los paneles marinos, en las fachadas noroeste y sureste. En cuatro de ellos se puede leer TINGLADO Nº 2 y se componen de 27 x 5 azulejos de unos 15cm más un marco de unos 4 cm. Además se aprecia un pequeño panel cerámico en una de las fachadas del pórtico este en el que se lee MUELLE DE GRAO rodeado de un pequeño marco. Toda la tipografía está en mayúsculas y es de color azul marino sobre fondo blanco, incluyendo los marcos.



#### - Relieves escultóricos

Distribuidas lo largo de los pórticos laterales del tinglado nº 2 se encuentran gran cantidad de esculturas y volúmenes escultóricos. Estas figuras se concentran principalmente en las pilastras, los pilares, los pináculos y la parte superior de los arcos. Cabe decir que, aunque no se sabe a ciencia cierta, algunos relieves escultóricos se perdieron durante la guerra civil y se sacaron copias de otros tinglados del conjunto con el fin de reponer las esculturas.

Entre los volúmenes escultóricos se distinguen tres tipos según su temática.

Figuras humanas. Encontramos tres figuras distintas que se repiten varias veces en todas las fachadas. La primera de ellas es una cara aparentemente femenina enmarcada por una guirnalda de hojas y frutas y rodeada de flores y vegetación. Otro tipo de representaciones humanas son los bustos situados a cada lado de los ventanales de cada testero de los pórticos laterales. Estas figuras representan unas a un hombre con un peto de herrero simbolizando industria marítima y la otra figura se trata del busto del dios romano del comercio y protector de los viajeros Mercurio, equiparado a Hermes de la cultura griega. Ambos bustos están acompañados de utensilios que representan a estos personajes y por guirnaldas y volutas.

Objetos. Representaciones de la industria como engranajes, reguladores de Watt de máquinas a vapor, martillos y tenazas. En este tipo de relieves

también encontramos representaciones del comercio como el casco alado junto con el caduceo del dios Mercurio. Por otra parte se aprecian representaciones esculturas y relieves marinos como anclas, catalejos y barcas de remo. Todas estas representaciones se sitúan en los cruces de las pilastras con el friso, acompañando los bustos y sobre los arcos de la parte inferior del edificio.

Elementos de la naturaleza como guirnaldas con motivos florales y frutales representando naranjos, vides y olivos y elementos marinos como peces y conchas. Los relieves vegetales se encuentran repartidos por toda la fachada, ya sea por si solos o acompañando a otras esculturas. En cuanto a las figuras marinas, encontramos peces en los pináculos de las dos pilastras centrales de las fachadas suroeste y noreste y en cada cara de las pilastras justo por encima del zócalo o friso inferior.

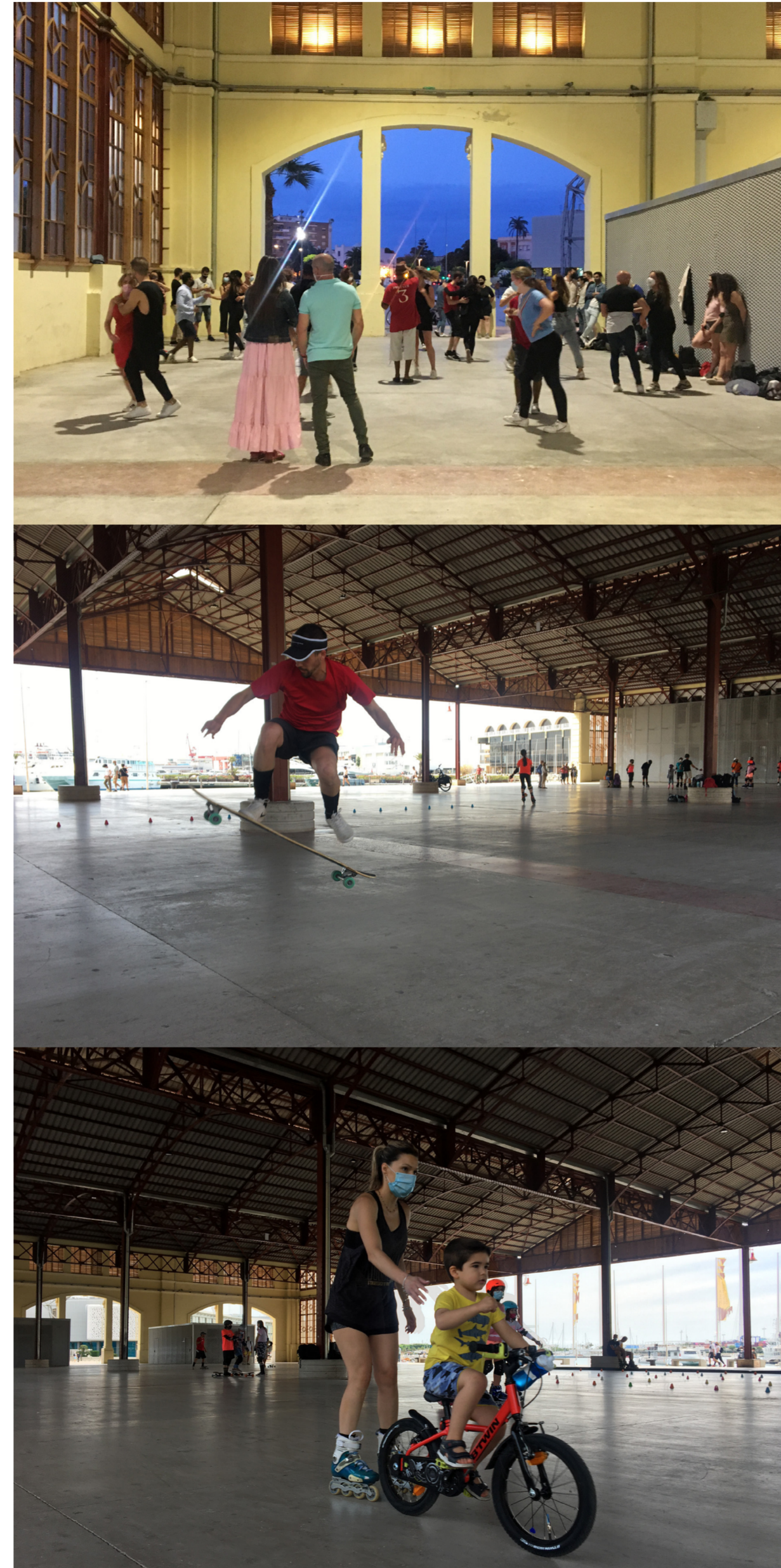


2.2.2.Estado actual

Hoy quedan tres galpones, según la introducción del apartado anterior, ninguno está reservado para el almacenamiento de mercancías. El uso actual del cobertizo 2 actual es principalmente para deportes y actividades humanas de ocio, como patinaje, patineta, ciclismo, grupos de baile, entrenamiento de habilidades ciclistas y actividades de conducción de automóviles a control remoto. Al mismo tiempo, también jugó un papel en la protección del frío y la lluvia, proporcionando un lugar conveniente para todo tipo de residentes de todas las edades. Además, desde el último Gran Premio de Fórmula Uno en 2012, el Shed 4 y Shed 5 han sido abandonados, y es obvio que su avance se ha deteriorado por el abandono en estos galpones.

En 2013, bajo los auspicios del arquitecto José María Lozano Velasco, se formuló el "Plan Especial Marina Real Juan Carlos I." Los objetivos del plan incluyen "reconstrucción, transformación, restauración, restauración, reconstrucción, restauración y reutilización". , Reciclaje ... fue originalmente concebido y utilizado para hablar de intervenciones en el patrimonio arquitectónico, generalmente intervenciones en el patrimonio arquitectónico ... "se refiere a cobertizos, antiguos cobertizos para botes, edificios de relojes, muelles comerciales, antiguas costumbres, antiguos puertos de autoridades y salud edificio.

En 2015, el equipo de La empresa Arkitera SLP realizó un plan de intervención con la finalidad de intervención de emergencia en seguridad, salud y decoración, así como intervenciones que indirectamente puedan causar daño a las primeras por no ser reparadas al mismo tiempo. Por ello, todas las intervenciones previstas para la protección y restauración del galpón no 2 del Puerto de Valencia durante el desarrollo de estas instrucciones especialmente formuladas para la primera fase seguirán una serie de estándares metodológicos y conceptuales: Intervención mínima como garantía de mantener la documentación estética, material, histórica y cultural del monumento en su conjunto y en cada parte. En esta intervención se resuelve el problema de las fugas de agua, e implementa medidas para controlar el número de palomas.



El paisaje es el punto de partida de esta investigación y se introduce la estética como expresión del concepto. Numerosos autores y disciplinas han realizado investigaciones sobre el paisaje, y estos estudiosos y disciplinas se basan en establecer una conexión entre su significado y conceptos culturales. Y tienen sus propias opiniones según las diferentes disciplinas. Por ejemplo, los geógrafos definen el paisaje como una especie de escena superficial, o un área geográfica natural integral como paisaje urbano, paisaje forestal, etc. (Cihai, 1995); el artista considera el paisaje como expresión y el objeto de representación es equivalente al paisaje; el arquitecto considera el paisaje como el escenario o fondo del edificio; el ecologista define el paisaje como un ecosistema o un sistema de ecosistemas (como Naveh, 1984, Forman, 1995). Pero incluso si es la misma escena, Diferentes personas tendrán entendimientos muy diferentes, como dijo Meinig, "Diez versiones de la misma escena" (Meinig,1976).

Según Joan Nogué, El paisaje es la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado(NOGUÉ, 2007. p1.). Las sociedades humanas, a través de su cultura, transforman los originarios paisajes naturales en paisajes culturales, también naturales en paisajes culturales, para la la translación al de sus sentimientos<sup>11</sup>.

Según EL BLOG DE JOSÉ FARIÑA, su comentario de El Convenio Europeo del Paisaje (Florenca 20.X.2000.) dice "Este artículo lo dedica el legislador a establecer una serie de definiciones (lo que ya resulta chocante, aunque no inusual, en un texto legal) entre las que destaca las siguientes: a) por «paisaje» se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos; ... c) por «objetivo de calidad paisajística» se entenderá, para un paisaje específico, la formulación, por parte de las autoridades públicas competentes, de las aspiraciones de las poblaciones en lo que concierne a las características paisajísticas de su entorno; ... d) por «protección de los paisajes» se entenderán las acciones encaminadas a conservar y mantener los aspectos significativos o característicos de un paisaje, justificados por su valor patrimonial derivado de su configuración natural y/o la acción del hombre"<sup>12</sup>.

El paisaje es la huella de la relación entre las personas y la naturaleza en la tierra. Como lugar donde vive la gente, la persona específica está conectada con el lugar específico. El paisaje está constituido por el lugar y la estructura del lugar se expresa a través del paisaje. Las personas en la escena y los forasteros miran el paisaje de manera diferente: el primero es la expresión del paisaje y el segundo es la impresión del paisaje. Estos últimos estudian el paisaje con un sentido de distanciamiento del exterior de la escena y la separación de actitudes subjetivas y objetivas, lo que lleva a la visión artística del paisaje como paisaje, y la visión científica del paisaje como concepto regional y sistemático de la geografía empírica.

<sup>11</sup> Font, N. J. I. (2007). Paisaje, identidad y globalización. Dialnet, 7. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2942259>

<sup>12</sup> Tojo, J. F. (2008, 31 agosto). El Convenio Europeo del Paisaje. EL BLOG DE JOSÉ FARIÑA. <https://elblogdefarina.blogspot.com/2008/08/el-convenio-europeo-del-paisaje.html>





¿ Quién ha escrito/trabajado sobre esos temas?

LUIS LOURES  
JON BURLEY  
THOMAS PANAGOPOULOS

PETER LATZ  
CARVE LANDSCAPE ARCHITECTURE  
IN SITU PAYSAGES ET URBANISME  
YIYU DESIGN  
TUREN LANDSCAPE ARCHITECTURE  
RADERSCHALL  
DOAZAN+HIRSCHBERGER

REM KOOLHAAS  
DAVID CHIPPERFIELD

JAMIE NORTH  
MAURO BARACCO  
LOUISE WRIGHT  
LINDA TEGG



Imagen 11. Edificio del Reloj y escalera Real. FUENTE:<https://www.pinterest.es/pin/568298046707938832/>

Desde Seattle Gasworks Park hasta Duisburg North Scenic Park, las técnicas modernistas se integran gradualmente en la construcción de paisajes postindustriales, transformando o reutilizando terrenos abandonados o degradados y revitalizar el lugar, a partir de la preservación de sus características industriales. Estos parques industriales y fábricas llenos de recuerdos de la época han sido objeto de restauración ecológica para convertirse en espacios verdes ecológicos, o se han transformado en concurridos espacios públicos de ocio, o han sido ingeniosamente provistos con arte y creatividad cultural para convertirse en parques culturales (industriales)<sup>13</sup>.

Se reconoce ampliamente que los valores relacionados con el desarrollo sostenible, son importantes para el entorno cotidiano de las personas y que el patrimonio construido y cultural son una parte integral de él. Es necesario determinar los valores culturales entre los elementos de la ciudad, identificar su importancia y destacar los e interpretar el valor y significado de los lugares excepcionales. Necesita reutilizar los paisajes industriales abandonados en detrimento de consumir otros nuevos, aumenta la necesidad de ampliar la interpretación del término "patrimonio cultural", analizar e interpretar el valor y significado de los paisajes postindustriales y desarrollar nuevos mecanismos para preservarlo<sup>14</sup>.

La industrialización promovió cambios significativos en el paisaje: mayores densidades en las áreas urbanas y la urbanización del medio natural y rural. Según Borsi, el paisaje industrial puede definirse como "el paisaje resultante de una actividad reflexiva y sistemática del hombre en el paisaje natural o agrícola con el objetivo de desarrollar actividades industriales"(Franco Borsi,1975. ). . Esta definición permitió el reconocimiento de un paisaje completo como un solo "elemento", en lugar de simplemente reconocer un edificio, o un grupo de edificios de un sitio industrial, permitiendo la expansión de la concepción de la preservación industrial para acomodar "patrones reconocidos de actividad en tiempo y lugar".

Según la Carta de Nizhny Tagil, "el patrimonio industrial lo componen los restos de la cultura industrial que son de valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico"(Nizhny Tagil, 2003.). Es necesario reconocer que el patrimonio paisajístico y arquitectónico es un capital de valor espiritual, cultural, social y económico único y que la destrucción de cualquier parte del mismo nos deja más pobres, ya que nada nuevo que creemos sustituirá esa pérdida<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> European Charter of the Architectural Heritage. (2011, 11 noviembre). International Council on Monuments and Sites. <https://www.icomos.org/en/resources/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/170-european-charter-of-the-architectural-heritage>

<sup>14</sup> Meinig, D. W., Meinig, D. W., Jackson, J. B., Lewis, P. F., Lowenthal, D., Syracuse University, Samuels, M. S., Sopher, D. E., & Tuan, Y. F. (1979). *The Interpretation of Ordinary Landscapes*. Oxford University Press.

<sup>15</sup> TICCIH. (2003, 17 julio). *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage (2003)*. <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-e.pdf>



*"Tiempo presente y tiempo pasado se hallan quizá presentes en el tiempo futuro y el tiempo futuro dentro del tiempo pasado. Si todo tiempo es eternamente presente todo tiempo es irredimible."*  
T. S. Elliot, 1943

El patrimonio paisajístico cultural se refiere al paisaje cultural raro e irremplazable reconocido por la UNESCO y el Comité del Patrimonio Mundial. Es reconocido por toda la humanidad como una "obra común de la naturaleza y la humanidad" (Unesco, Convención de 1972.) con una importancia excepcional y un valor universal. Es un tipo de Patrimonio Mundial.

En palabras de Xavier Greffe, "el desafío metodológico es que siempre consideramos el patrimonio cultural como un puente con el pasado y no con el futuro, lo que crea un desafío para un campo de conocimiento que funciona más para la producción del futuro que para la reproducción del pasado. Hoy en día el haber superado ese abismo recalando que el patrimonio es una fuente de servicios no parece suficiente porque significa que el patrimonio entra en el debate de una manera colateral, seguramente como última rueda del desarrollo sostenible. El desafío consiste en considerar el patrimonio como un campo de creatividad económica y social, de tal manera que sea tomado en cuenta como relevante para nuestro desarrollo económico"<sup>16</sup> (Xavier Greffe, N°2, 2012. P18.).

Para el patrimonio cultural mundial, su diversidad y fragilidad, especialmente la fragilidad, es un problema muy difícil de resolver, por eso utilizamos el concepto de paisaje cultural. Este concepto nos ha traído uno de los mayores cambios, que es el reconocimiento de que este tipo de patrimonio cultural está en constante desarrollo y cambio. En otras palabras, el cambio y el desarrollo se han convertido en temas que debemos considerar en el núcleo, siendo el desarrollo y el cambio eran difíciles de imaginar cuando consideramos el patrimonio cultural en el pasado. Según la llamada comunidad internacional, especialmente aquellos requisitos estipulados en la protección del patrimonio mundial, es decir, autenticidad, integridad y continuidad. Para la protección del patrimonio cultural, creo que cómo resolver armoniosamente la relación entre hombre y naturaleza, hombre y hombre, hombre y cosa, cosa y materia es lo más fundamental y fundamental. Si no podemos resolver bien estas cuatro relaciones, es difícil proteger el patrimonio cultural.



**Imagen 12.** La estación en 1915, año y medio antes de ser inaugurada. / REVISTA IBÉRICA. FUENTE: <https://www.lasprovincias.es/fiestas-tradiciones/estacion-norte-siglo-20170611004656-ntvo.html>

*"En los últimos años, la conciencia sobre lo antiguo no solo ha intervenido en la transformación del pensamiento arquitectónico, sino en los valores propiamente sociales y culturales. El tradicionalismo cultural ha pasado de ser un fantasma reaccionario a convertirse en un hecho de vanguardia, y conservar la historia constituye ahora una obsesión moderna."*

Antón CAPITEL, 1992

*"Una intervención es tanto como intentar que el edificio vuelva a decir algo y lo diga en una determinada dirección"*

Solà Morales, 1982, p13

**"Intervención"** este es el sentido que vamos a mantener y darle a toda actuación que se pretenda sobre cualquier obra 'monumental', sobre toda obra del pasado que consideremos que es portadora y depositaria de ciertos valores conmemorativos culturales y/o artísticos.

Conviene recordar que toda obra artificial, desde el mismo momento en que se da por concluida (incluso antes) ya comienza a acusar los efectos del tiempo, de aquí que el hecho de que una arquitectura llegue hasta nosotros, en mejor o peor estado de conservación y uso, se debe, en gran parte, al trabajo continuado de otros hombres distintos de sus autores iniciales: figuras humanas bastante silenciadas. Añadidos, modificaciones, ampliaciones de toda índole y cambios de programa se han sucedido para mantener en funcionamiento cada una de las arquitecturas que hoy consideramos monumentos.

Las primeras intervenciones (relativas al valor de uso) incluyen acciones de consolidación, mantenimiento, reparación, reforma, adición o ampliación, entre otras, mientras que las segundas (relativas al valor histórico y también al de novedad cuando son recientes) comprenden las de protección, preservación, recuperación, restitución, restauración y reconstrucción. La combinación de ambos tipos de obra (servicio y presencia) abarcan la reutilización, la rehabilitación y, más cercanamente, el reciclaje (en tanto que vocablo reciente), aunque la arquitectura histórica siempre se ha reciclado en materiales, usos y formas.

Ciertas partes, puntos y ubicaciones en el paisaje son de gran importancia para el mantenimiento y control de algunos procesos ecológicos. El patrón de seguridad ecológica del paisaje, constituido por este, es la infraestructura ecológica del paisaje existente o potencial.



**Imagen 13.** PETER LATZ---Duisburg-Nord - Sinter Park. FUENTE: <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/duisburg-nord-sinterpark/>



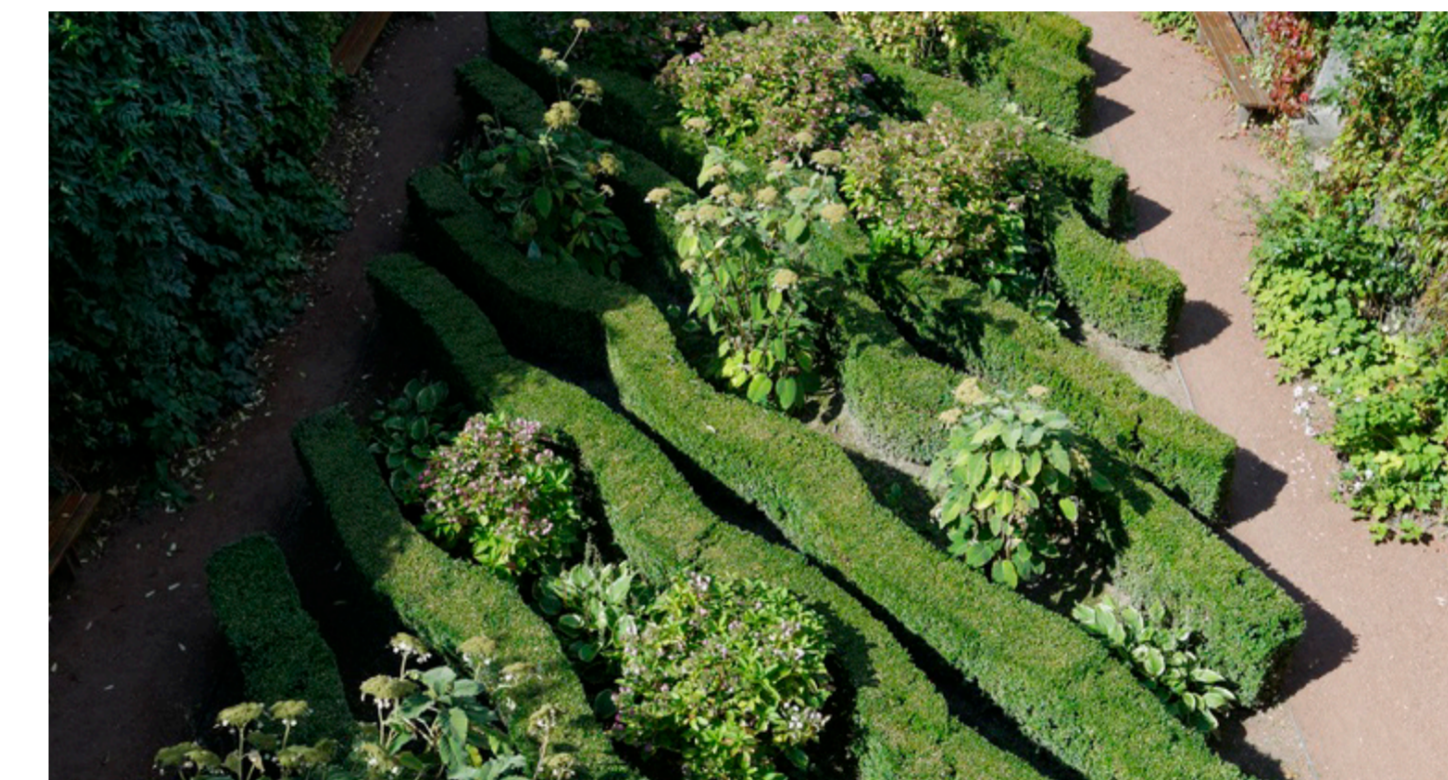
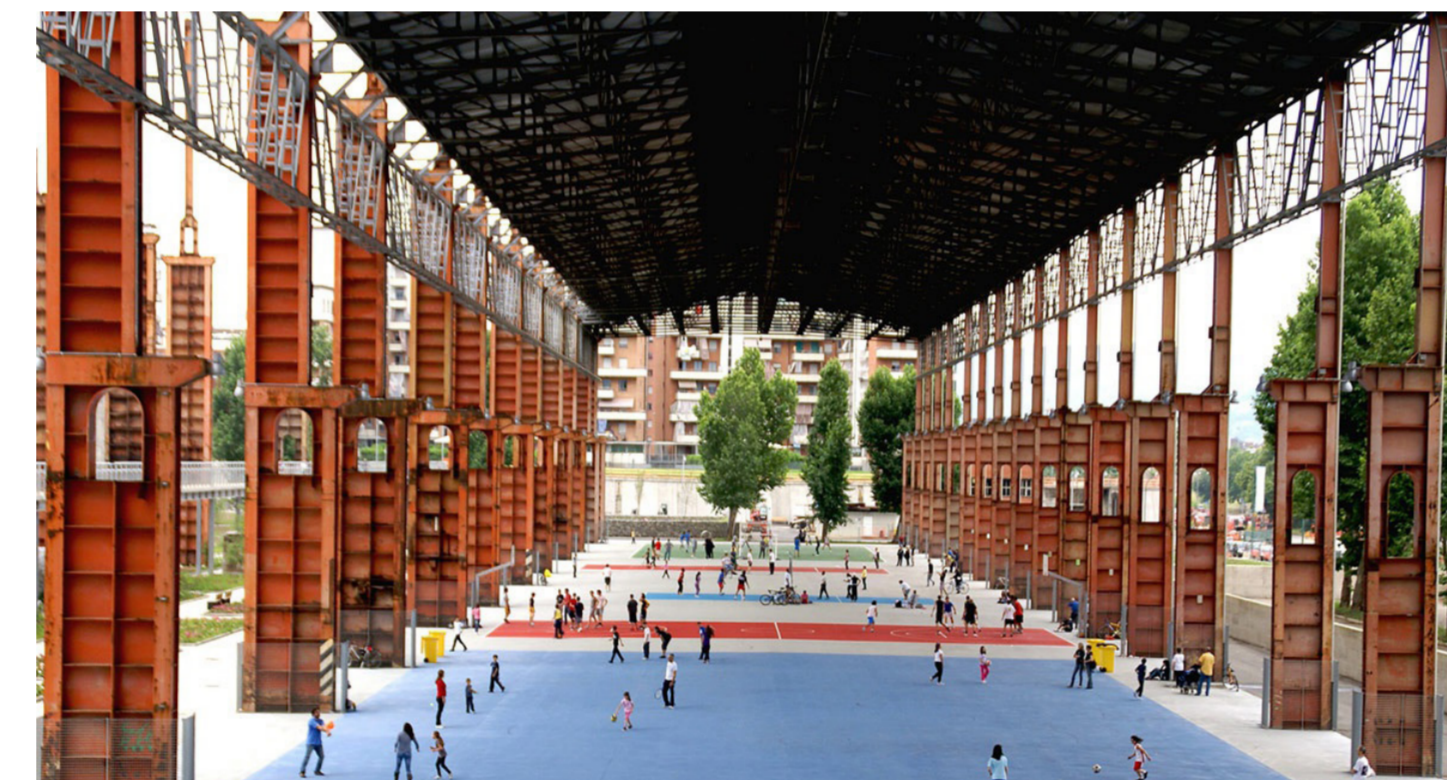
"For me, many kinds of historical machinery also form part of the repertoire. Historical methods of building, rebuilding of urban and landscape structures using rational means of intervention, building of canals, locks, irrigation systems, sheds and greenhouses - these are all elements which make it possible to recognise and interpret different kinds of space....I consider the use of methods of landscape analysis to be very important, methods which make it possible to trace landscape back to very varied basic conditions. Landscape theory is also something which I've devoted a lot of time to. What matters to me is to show that landscape can only be comprehended by means of preformulated techniques."

Interview (1995).The Syntax of Landscape - Peter Latz.  
<https://www.researchgate.net/publication/324474668>

Cerca del centro de la ciudad de Turín, los espacios anteriormente devastados se transformarán en un gran parque de la ciudad. La zona se caracteriza por monumentos industriales dignos de ser conservados, así como por el río Dora. Los temas principales del proyecto son las conexiones con los barrios limítrofes y el desarrollo de las nuevas orillas a lo largo de la vía fluvial reabierto. Una línea de imponentes columnas de acero sostiene la pasarela elevada que cruza *Via Borgaro* hasta *Vitali* en el centro del parque.

El parque se caracteriza por su pasado industrial y espacialmente definido por el río Dora, por las principales arterias de tráfico y barrios residenciales relativamente nuevos. Correspondiente a las antiguas líneas de propiedad, el parque cuenta con cinco áreas separadas cuyas diferencias funcionales e impacto estético se basan en la calidad de los restos industriales. Puentes, escaleras y rampas conectan las diferentes partes del parque entre sí y con los barrios circundantes.

La densa vegetación y la vida pública ocupan este entorno creado por el hombre, y enormes torres de hormigón y cimientos se están convirtiendo en patios de recreo de ensueño. La parte restante de la sala se ha convertido en un espacio de actividad multifuncional protegido.



El Parque *North Duisburg* en el área del Ruhr de Alemania es un proyecto de regeneración de terrenos industriales abandonados e inicial en el campo de la arquitectura del paisaje internacional.

Su principal característica es transformar hábilmente la antigua zona industrial en un lugar de ocio y entretenimiento público, y conservar las instalaciones industriales originales tanto como sea posible, mientras se crea un paisaje industrial único.

Para el "movimiento de tierra marrón oscuro" muy contaminado<sup>17</sup>, colóquelo en el silo de materia prima, cúbralo con una capa de hormigón y siembre las especies adecuadas. Los visitantes solo pueden ver desde la distancia y no pueden entrar, por lo que se dan cuenta de las barreras. El propósito de "movimiento de tierra marrón" en contacto con el cuerpo humano, se basa en la composición específica del material en la "tierra marrón" determina las especies de plantas que se pueden cultivar en el área. Es a través del diseño integral de la topografía, los cuerpos de agua y la vegetación que el sistema de paisaje del Parque *North Duisburg* tiene características distintivas.

La estrategia general de diseño del parque *North Duisburg* es de "intervención mínima". Para este tipo de estrategia de diseño, el famoso arquitecto paisajista francés Barnard Lassos hizo una vez una declaración clara: "'Intervención mínima' no significa que no quieras hacer nada, pero usa el 'espacio de caracteres' con cuidado"<sup>18</sup>. El "espacio característico" en el parque de *North Duisburg* depende en gran medida de los espacios de "ruinas" y "oasis" afectados por el "movimiento de tierra marrón"; al mismo tiempo, el plan de Latz está casi in situ en las instalaciones industriales restantes. La línea de producción se ha conservado por completo, y se les han otorgado de forma cuidadosa y selectiva nuevas funciones y connotaciones culturales.

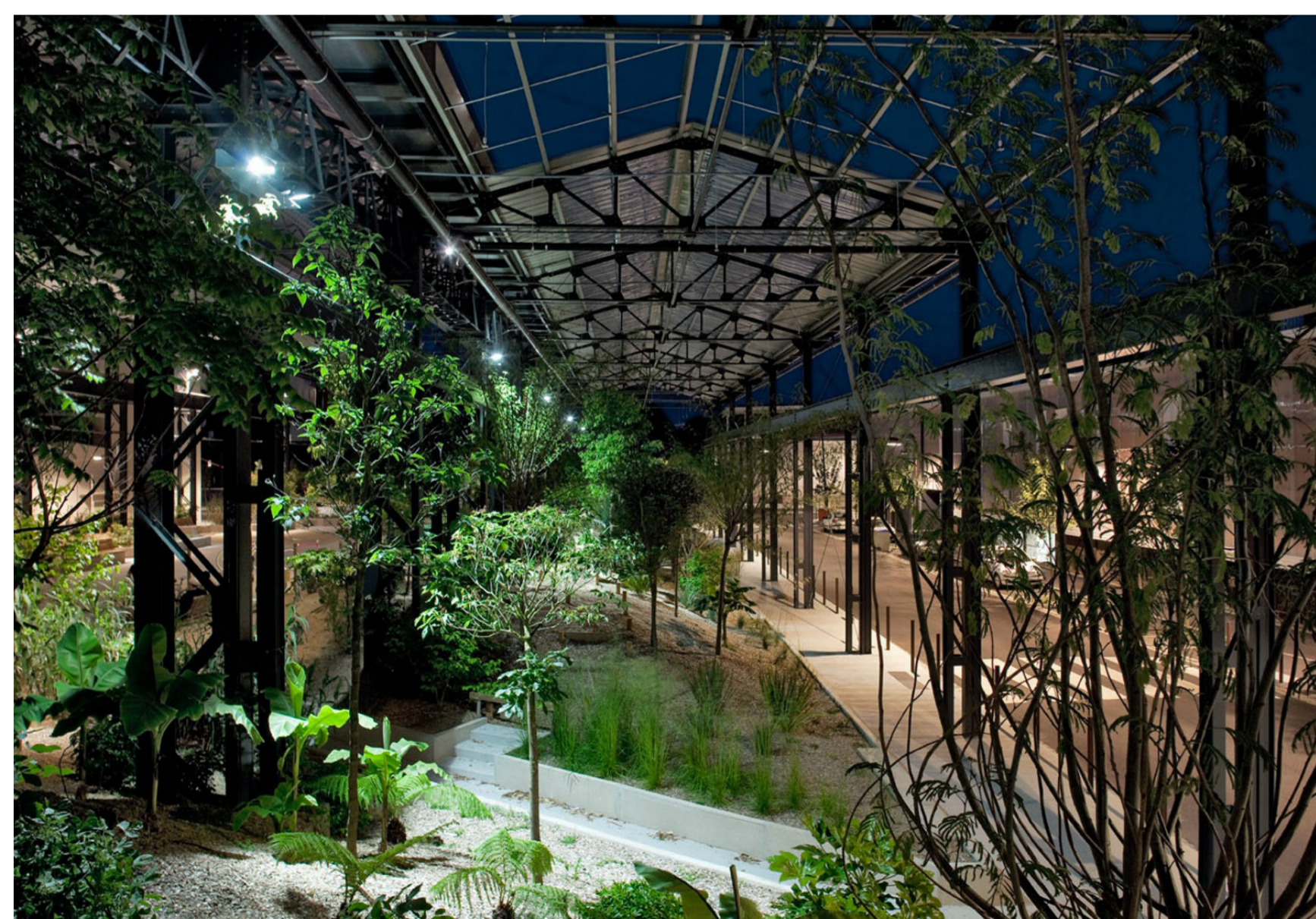
<sup>17</sup> Se refiere ampliamente al suelo y otras sustancias similares al suelo que contienen (o potencialmente contienen) contaminantes en las zonas industriales abandonadas, incluidos suelos contaminados, escoria, relaves, basura, cenizas de incineración, etc. El proceso de regeneración de las zonas industriales abandonadas requiere investigación, evaluación y gobernanza de la contaminación.

<sup>18</sup> Weilacher, U. (1996). *Between Landscape Architecture and Land Art*. Birkhauser (Architectural).

**Imagen 15.** PETER LATZ---Duisburg-Nord - Sinter Park. FUENTE:<https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/duisburg-nord-sinterpark/>

**Imagen 16.** PETER LATZ---Duisburg-Nord - Duisburg Nord - Waterpark. FUENTE:<https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/duisburg-nord-wasserpark/>





La visión de Chemetoff para el proyecto se basa en dos ideas fundamentales:  
 -aprovechar al máximo las estructuras existentes sin demoler,  
 - Tener en cuenta la historia, y geografía del sitio, y su entorno social.

El proyecto consiste en la rehabilitación del edificio y espacios públicos alrededor del complejo Fonderies Atlantique. Lo componen dos partes:

- El Jardin des Fours, ubicado alrededor de los antiguos hornos. Aquí, existen planta gramíneas, bambúes y arundos que crearán "columnas verdes" junto a los nuevos tanques de agua. El jardín se convertirá en una especie de "galería de máquinas". Alrededor de las antiguas herramientas de fundición, busca resaltar las huellas del pasado industrial del sitio,

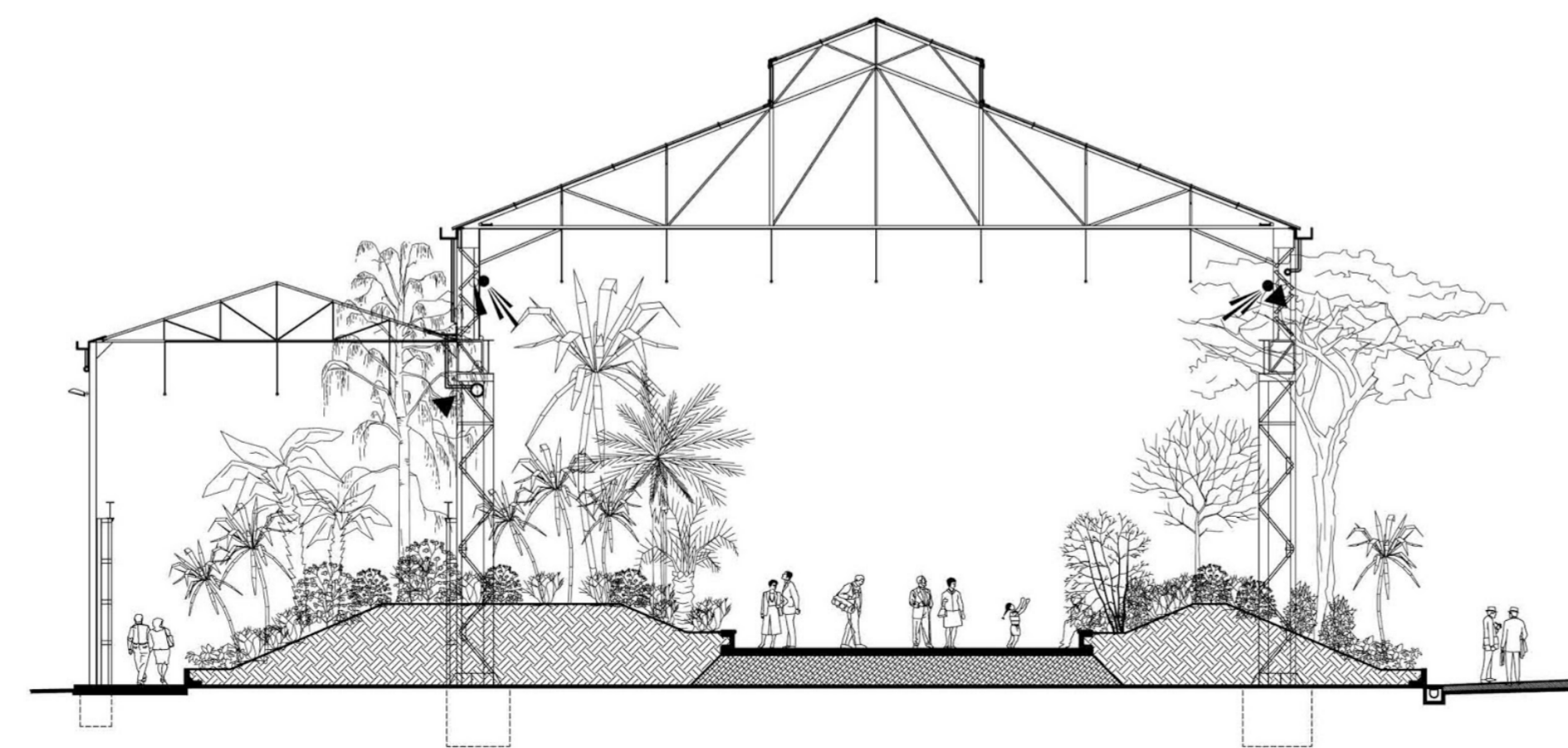
- El Jardin des Expeditions, reúne más de 3000 m<sup>2</sup> de especies vegetales traídas a

Europa por la costa atlántica durante las grandes expediciones de los siglos XVI, XVII y XVIII.

La interacción de las plantas y el metal, la exuberancia de la vegetación de todo el mundo, la luz que atraviesa el techo, le dan a este jardín una atmósfera singular y única.

Crear un "jardín bajo techo": un espacio público cubierto para uso diario, juegos infantiles y eventos sociales del barrio (cenas, exposiciones...). Tener el jardín protegido es una gran ventaja para todos estos usos públicos.

El jardín Muestra la actividad industrial anterior, no solo como museo sino también como legado de un lugar donde muchos ciudadanos locales trabajaron, por lo cual la conservación del sitio es un tributo emocional al pasado industrial de la ciudad y a su vida laboral.



### Jamie North Fills Concrete With Australian Plants

"El trabajo de Jamie North opera en la intersección de lo natural y lo humano...Hay una fascinante fusión de dicotomías en juego dentro de las esculturas de él; entre la imprevisibilidad de sus exuberantes grietas interiores y sus obstinados caparazones exteriores. La obra invoca simultáneamente ideas de progreso y colapso, industria y ruina, melancolía y triunfo. El uso de materiales industriales desdibuja aún más la disyunción entre lo natural y lo antropogénico. Los bordes irregulares de las formas poéticamente erosionadas de North exponen una variedad de agregados como cenizas de carbón y escoria de acero, que a pesar de tener la apariencia de roca volcánica, son subproductos de la industria. Esta reutilización redentora de los residuos generados por la actividad humana se encuentra junto al proceso regenerativo más definitivo: la sucesión de la naturaleza"<sup>19</sup>.

### 2018 Australia's Venice Architecture Biennale pavilion

"Consequences of the disregard of natural systems are now being felt," they said.

"There is a shift of thinking amongst built environment disciplines towards repairing the natural environment as a meaningful and enduring framework for urban form – an expansion of the natural environment in a sort of reverse order of urban sprawl"<sup>20</sup>.

Para acompañar a las plantas, el equipo instaló Skylight, un "sistema de soporte vital" compuesto por luces LED, que ayudará a las plantas a sobrevivir dentro del edificio.

Sin duda, esto encarna el tema de combinar industria y restauración. Conceptualmente, cada vez más artistas participan en la restauración a corto plazo y la creación de temas ecológicos. Una actitud optimista hacia el poder regenerador de la naturaleza. La naturaleza baila sobre las ruinas de la civilización, acelerando el poder de la naturaleza. Este tipo de restauración es fundamental para el desarrollo de otros tipos más amplios de restauración social, económica y cultural.

<sup>19</sup> Jamie North Studio. (s. f.). Jamie North - About. Recuperado 26 de agosto de 2021, de <https://jamiorth.com/about>

<sup>20</sup> Mauro Baracco y Louise Wright ,Australia's Venice Architecture Biennale pavilion,26 de mayo de 2018,de <https://www.dezeen.com/2018/05/26/australian-pavilion-venice-architecture-biennale-2018-grassland-repair/>

Imagen 18. Mauro Baracco,Louise Wright y Linda Tegg,Australia's Venice Architecture Biennale pavilion. FUENTE:<https://www.dezeen.com/2018/05/26/australian-pavilion-venice-architecture-biennale-2018-grassland-repair/>

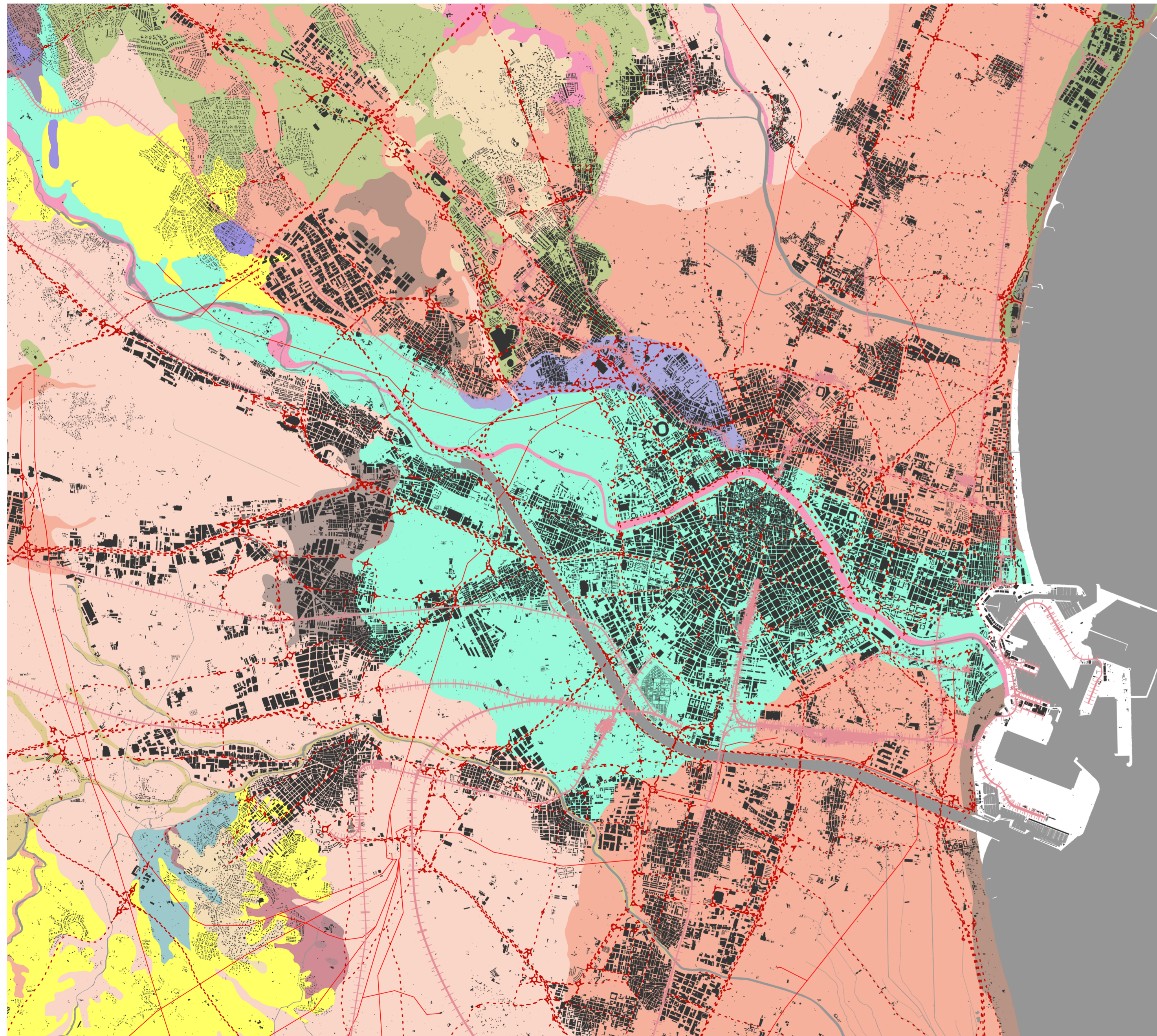


Imagen 19. Jamie North Studio-Terraforms. FUENTE:<https://jamiorth.com/terraforms>



## 2.4. ANÁLISIS AMBIENTAL

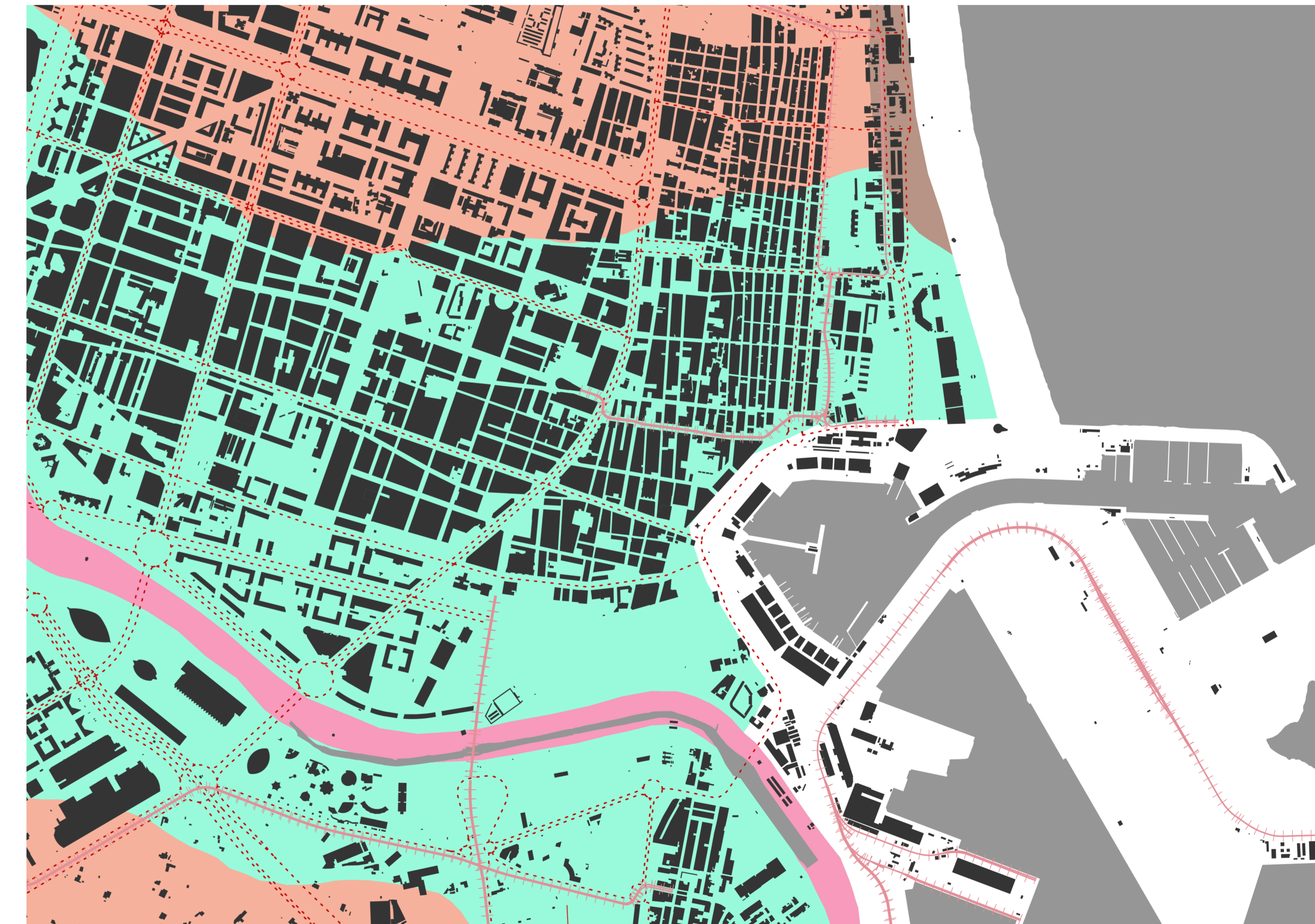
### 2.4.1. Geología



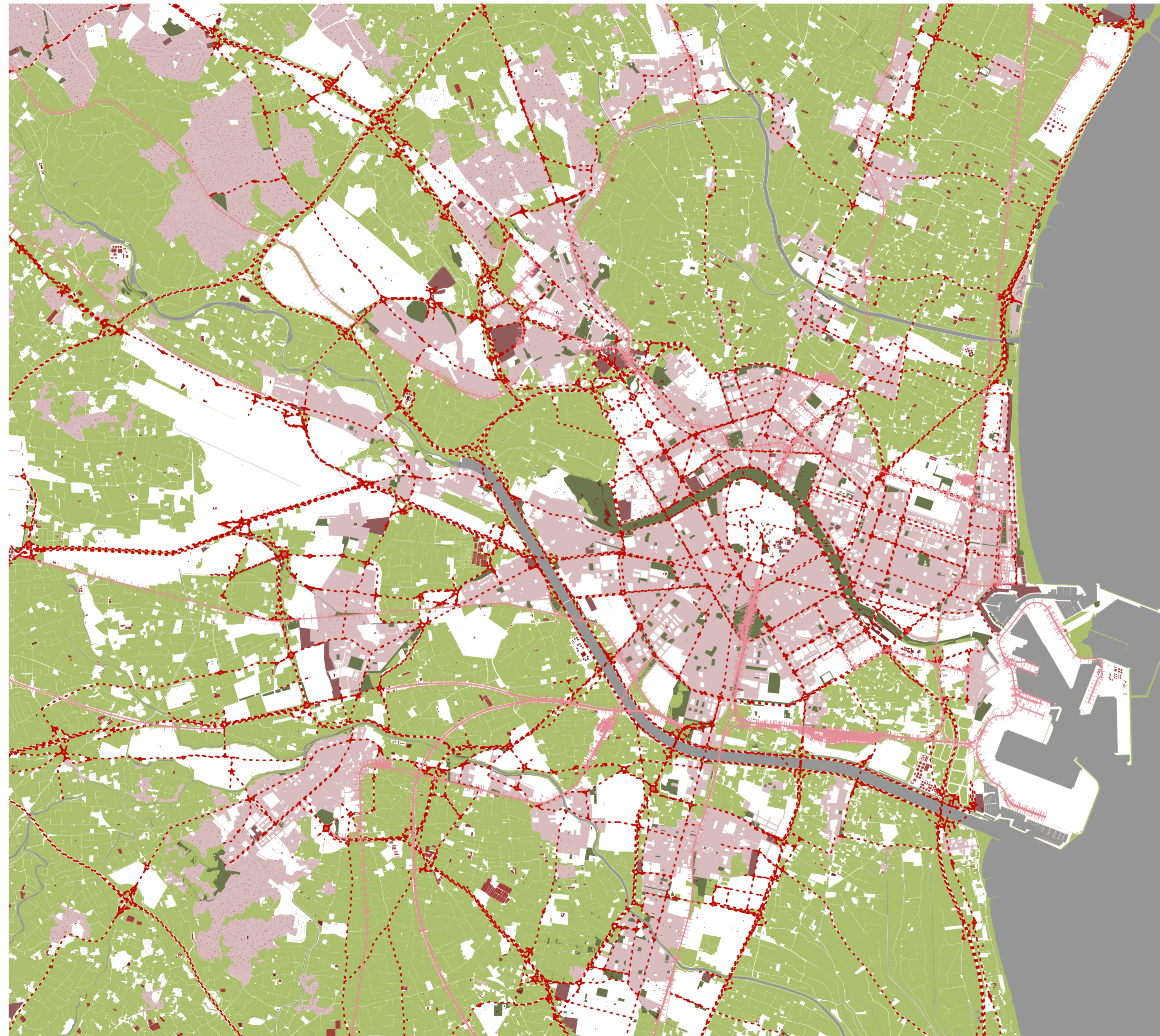
Tinglado N 2. Situada en la zona portuaria oriental de Valencia, toda la Comunidad Valenciana presenta diferentes condiciones deposicionales según la región. En los alrededores del puerto se encuentran principalmente Cantos, Gravas, Arenas y Limos, Valencia es una zona con recursos diversificados, mediante un adecuado plan de manejo se puede suministrar minerales en la misma zona y zonas aledañas.

- Línea Eléctrica
- Ferrocarril
- - - Carreteras
- CV05UsosHidrografia
- CV05ConsEdificacion
- SI 2-3-4 Cantos, Gravas, Arenas y Limos
- SI 2-4 Cantos, Gravas, y Limos
- SI 4 Limos
- SC 2-10 Areniscas y Margas
- SC 9 Dolomías
- SC 5-10 Calcáreas y Margas
- SC 4 Arcillas
- M/1 Pizarras y Guarcitas
- SC 5 Calcáreas
- SI 3 Arenas
- SI 3-5 Arenas y Arcillas
- SC 7 Calcáreas y Margosas
- SI 3-4 Arenas y Limos
- SC 10-2 Margas y Areniscas
- SI 4-2 Limos, Gravas y Cantos
- M/2 Rocas carbonatadas y filitos
- SI 2-3-5 Cantos, Gravas, Arenas y Arcillas
- SC 9-10 Dolomías y Margas
- SC 4-10 Arcillas y Margas

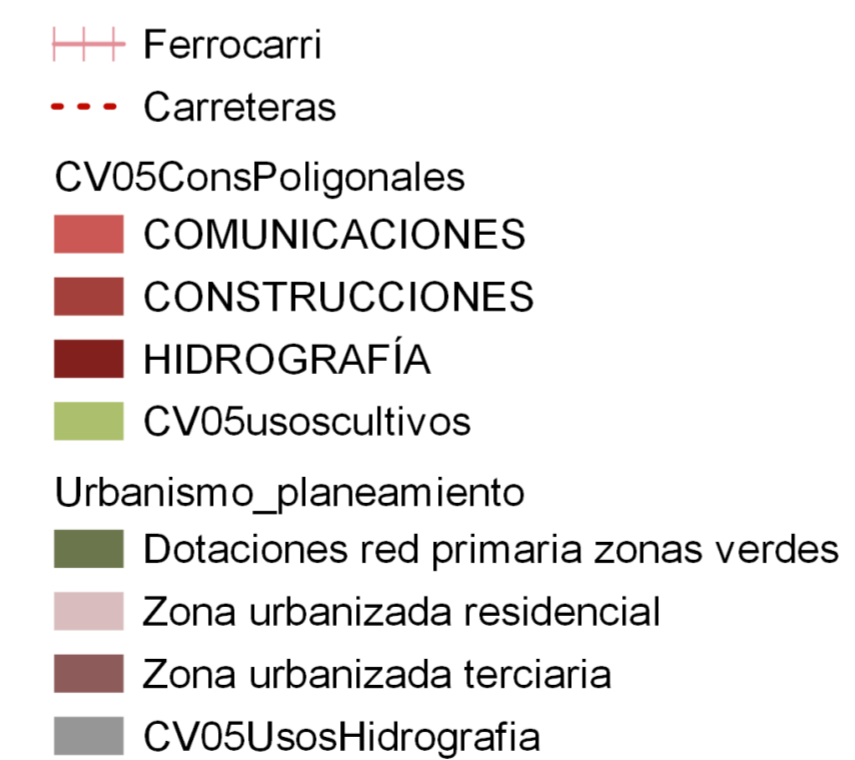
- Línea Eléctrica
- Ferrocarril
- - - Carreteras
- CV05UsosHidrografia
- CV05ConsEdificacion
- SI 2-3-4 Cantos, Gravas, Arenas y Limos
- SI 4 Limos
- M/1 Pizarras y Guarcitas
- SI 3-5 Arenas y Arcillas







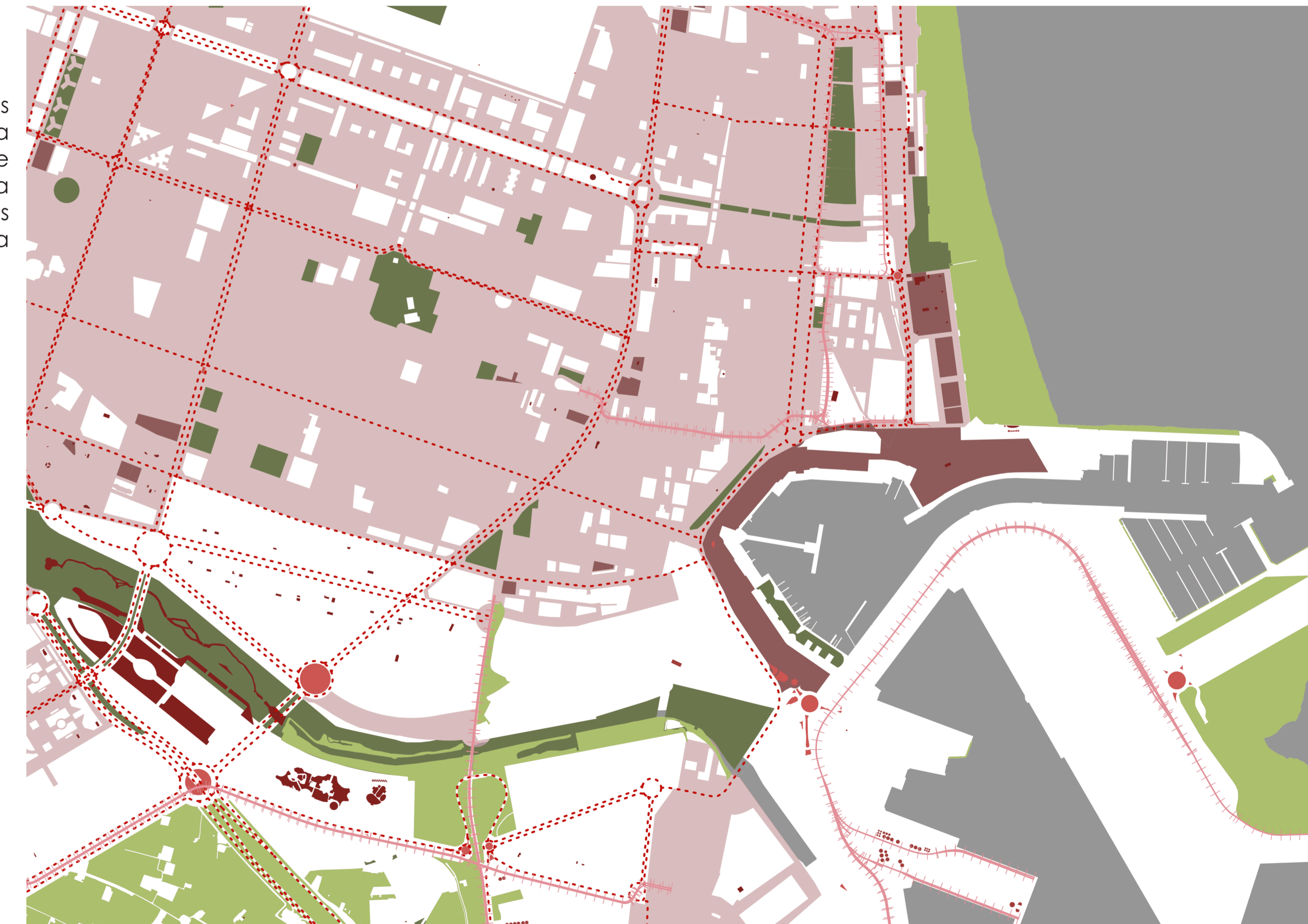
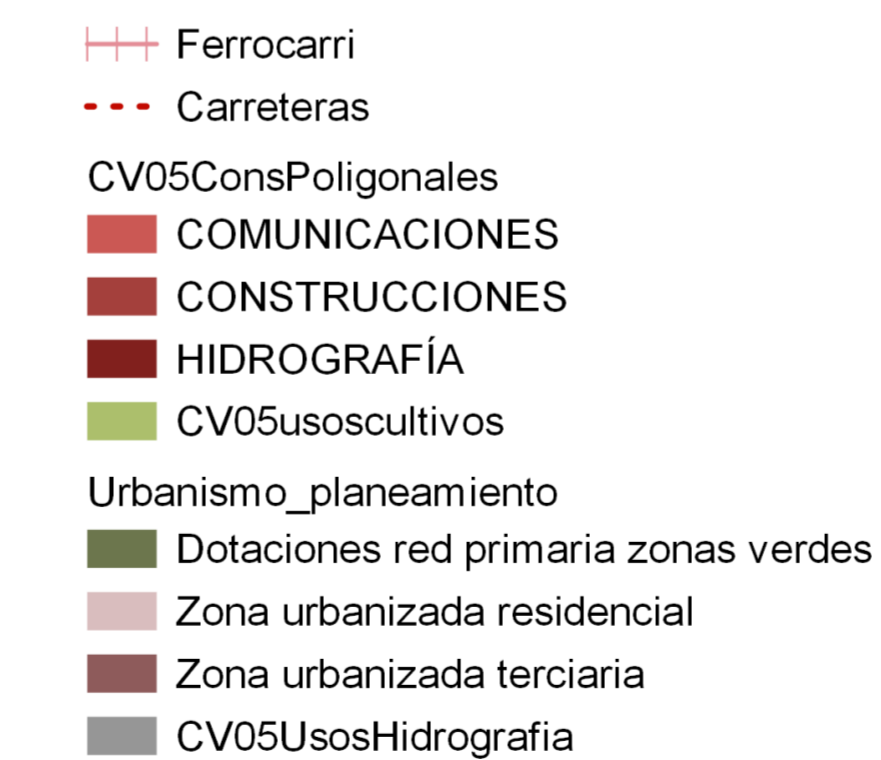
En este diagrama de análisis de cobertura terrestre, colóquelos en un plano para comprender cómo están conectados. Sin embargo, una vez superpuestas las diferentes capas que las componen, se tomarán una serie de decisiones sobre las áreas que se deben fusionar. Al mismo tiempo, muestra la conexión entre el suelo urbano, los recintos deportivos y otros suelos urbanizados de toda Valencia y el suelo del área protegida. Valencia es una ciudad con una amplia variedad de suelos, y en torno a su uso se pueden realizar diferentes actividades. Por su ubicación geográfica, goza de numerosos privilegios por las distintas tierras que componen el territorio.



La clasificación del suelo se divide en 2 categorías:

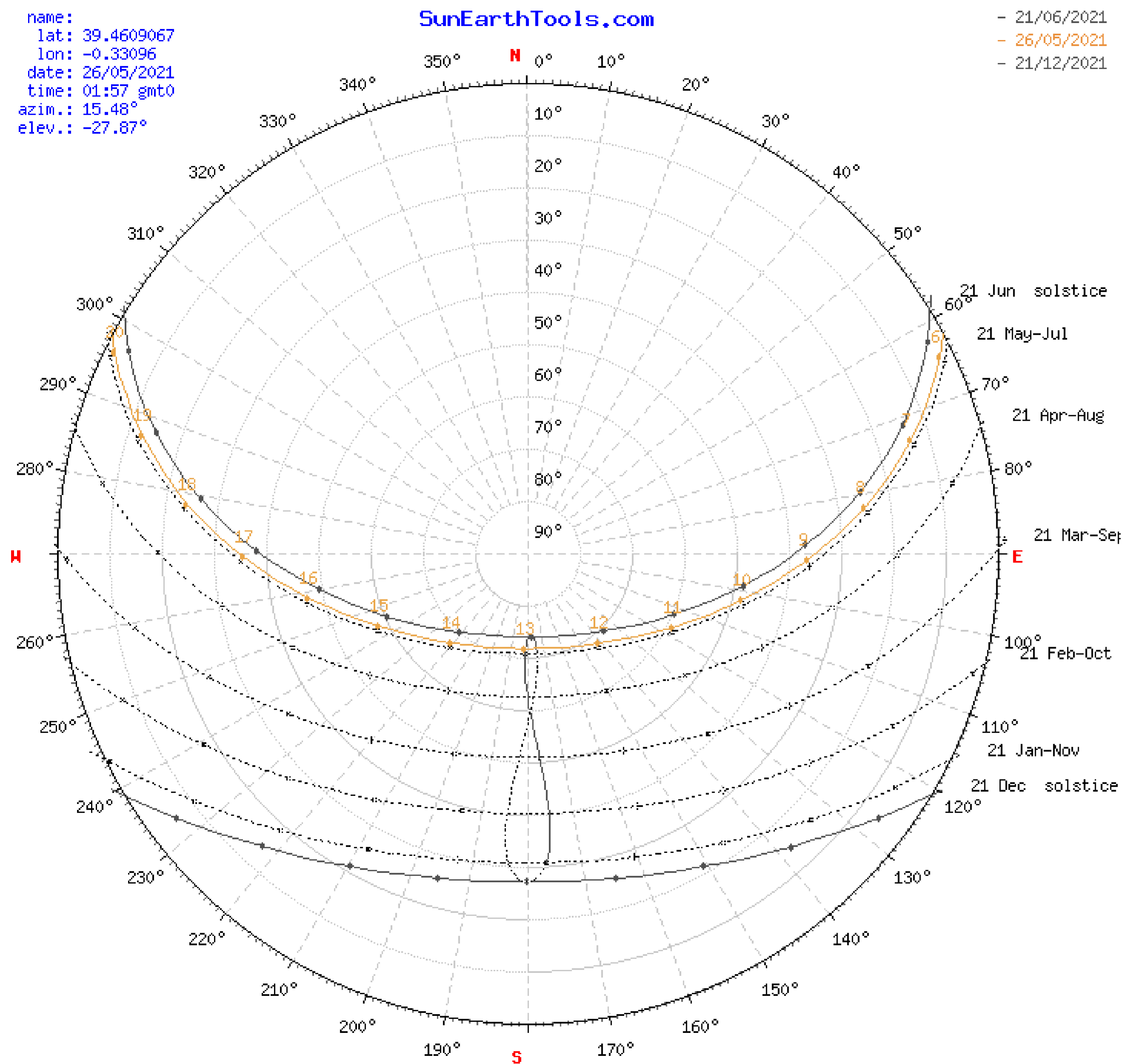
- Zona urbanizada residencial
- Zona urbanizada terciaria

Por ser el límite de la ciudad, la mayoría de las áreas corresponden a la ciudad, la parte conectada a la ciudad se clasifica como suelo urbano y la parte con el puerto se clasifica como la zona urbanizada terciaria. Al mismo tiempo existe en él Dotaciones red primaria zona verde, conectadas con la zona de playa.





### 2.4.3. Climatología



29 **Imagen 24.** Posición del Sol. Imagen propia.

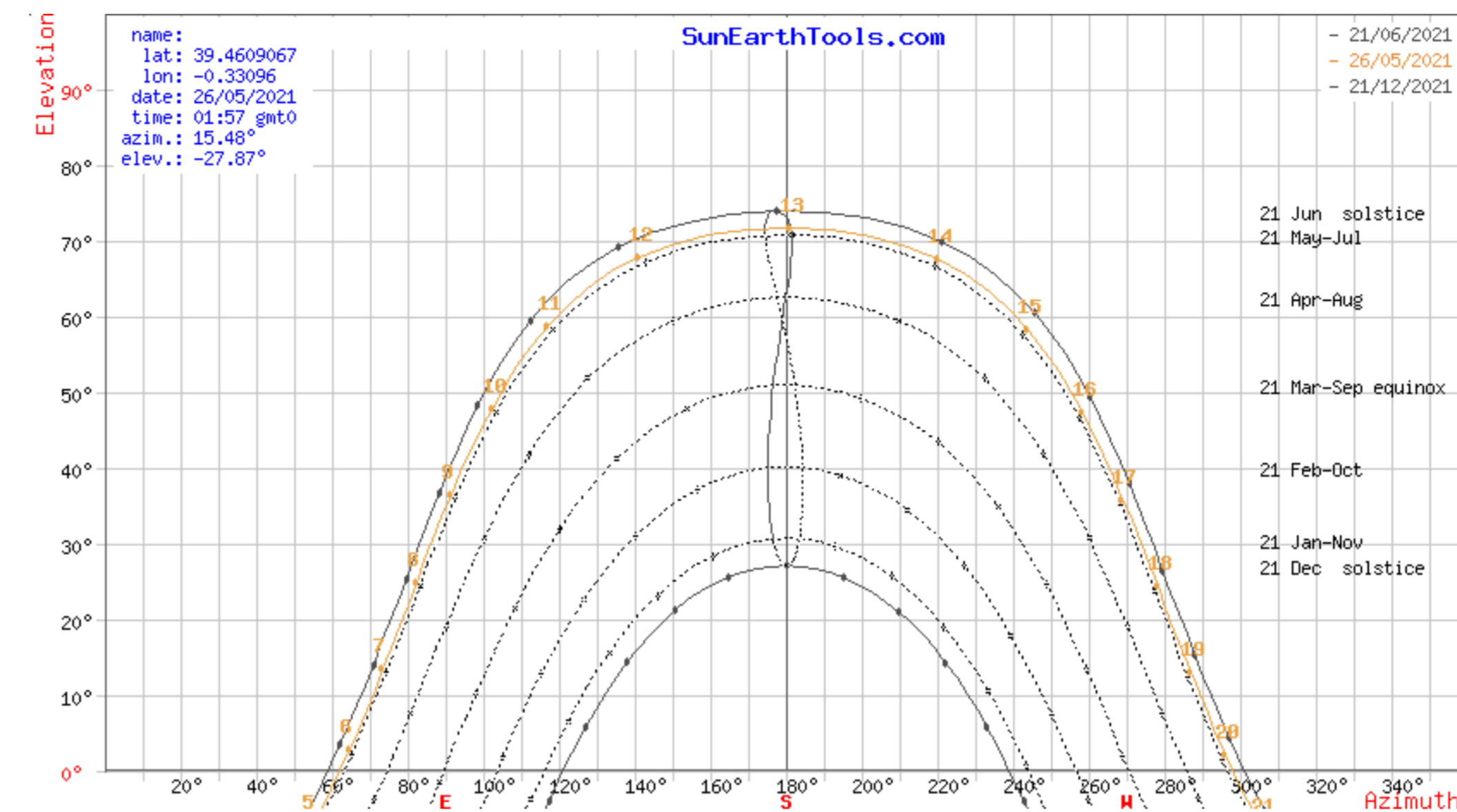
Los factores climáticos son una parte importante de los recursos turísticos. La zona climática mediterránea tiene una temperatura adecuada y suficiente luz solar, especialmente las soleadas playas y montañas cubiertas de pinos del área mediterránea.

El clima de Valencia se caracteriza por el clima mediterráneo, los veranos son calientes, bochornosos y mayormente despejados; los inviernos son largos, fríos, ventosos y parcialmente nublados y está seco durante todo el año. De 2 °C o sube a más de 33 °C. Rara vez por debajo de 1 °C o por encima de 34 °C.

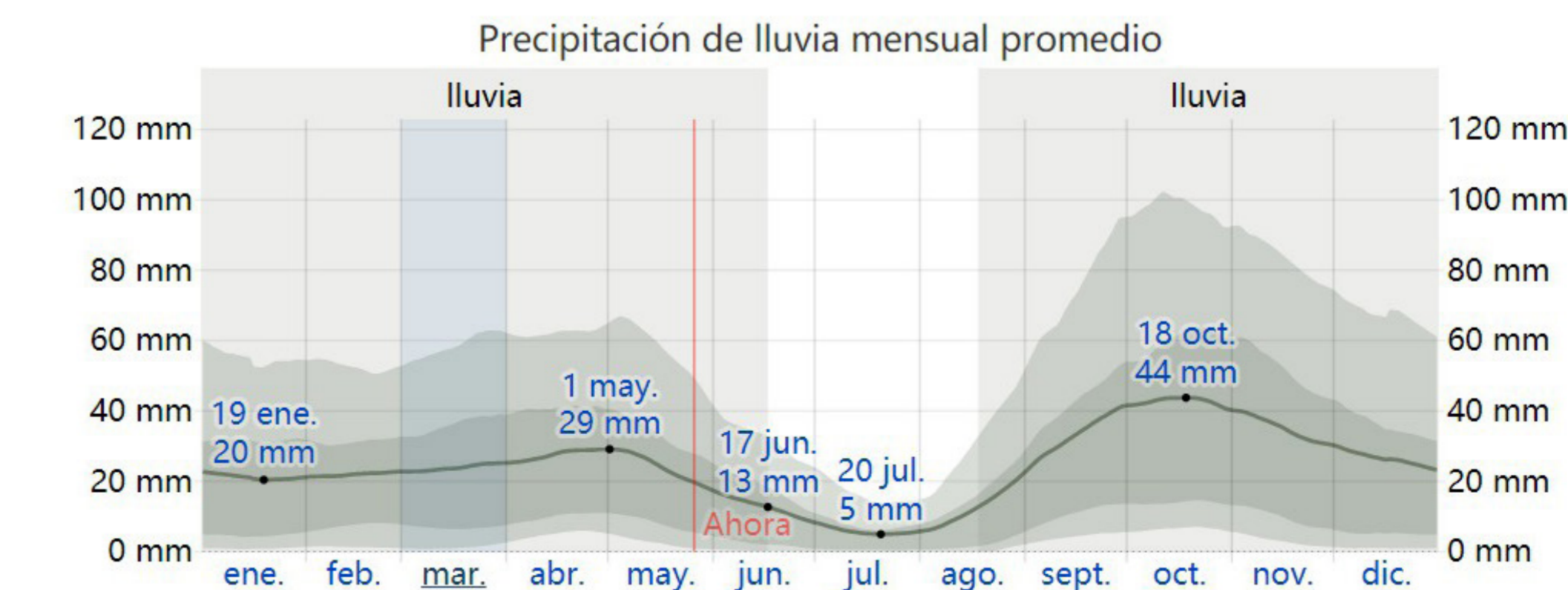
El porcentaje promedio del cielo cubierto por nubes experimenta variaciones estacionales significativas a lo largo del año. La mayor parte del tiempo está nublado y los días soleados duran aproximadamente tres meses.

La temporada más húmeda en Valencia dura 9,2 meses, con una probabilidad de alrededor del 18%. La forma más común de precipitación durante todo el año es la lluvia sola, a veces habrá "fuertes aguaceros". La temporada de lluvias dura mucho tiempo (hasta 10 meses). Por lo general, abril, septiembre, octubre y noviembre son meses de fuertes lluvias, los meses restantes tienen menos precipitaciones, especialmente en julio se alcanza la cantidad más baja.

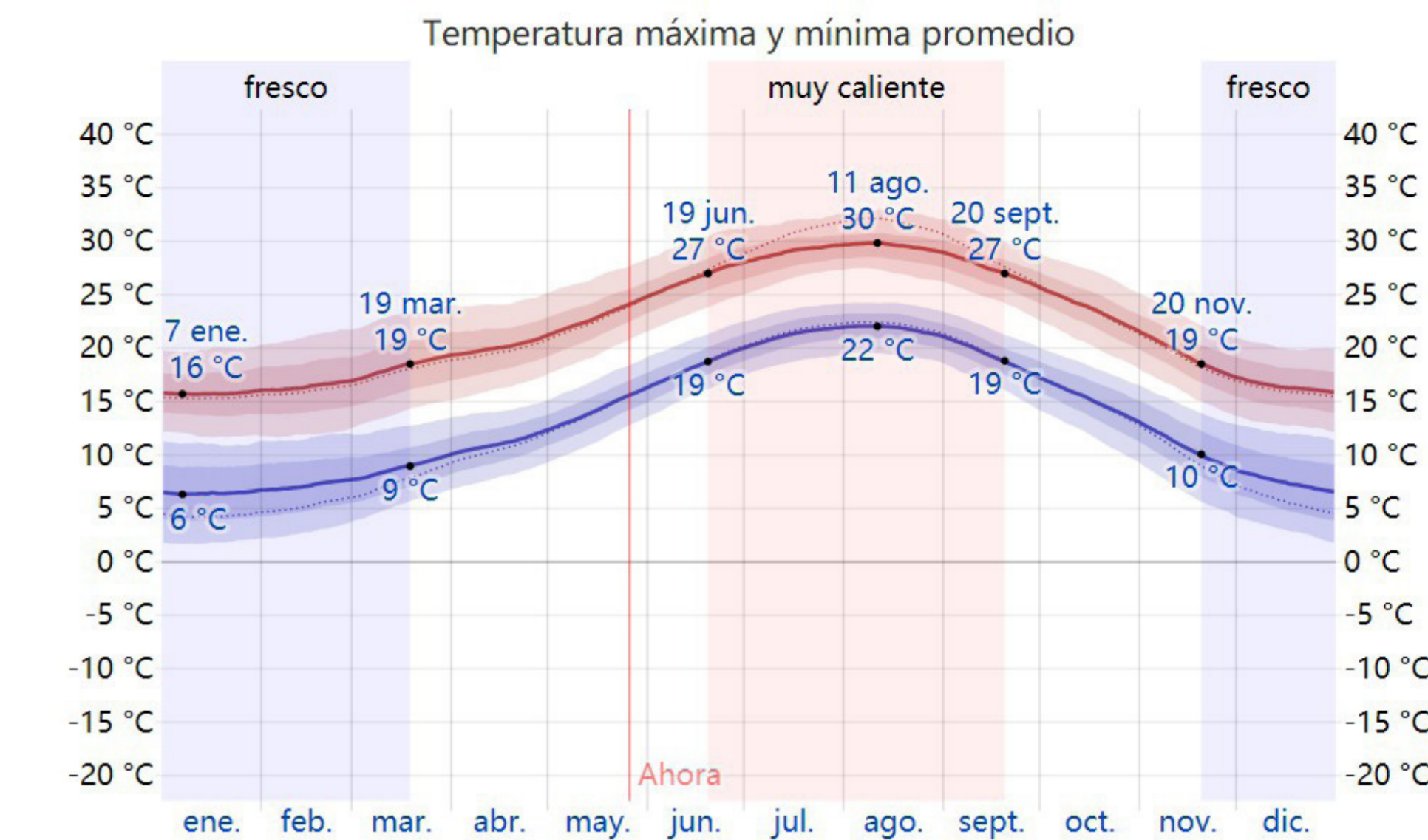
Las peculiares condiciones climáticas han dado lugar a un tipo de producción agrícola único en la zona climática mediterránea, la agricultura típica es la fruticultura, y los frutos representativos son los cítricos, la uva y el olivo.



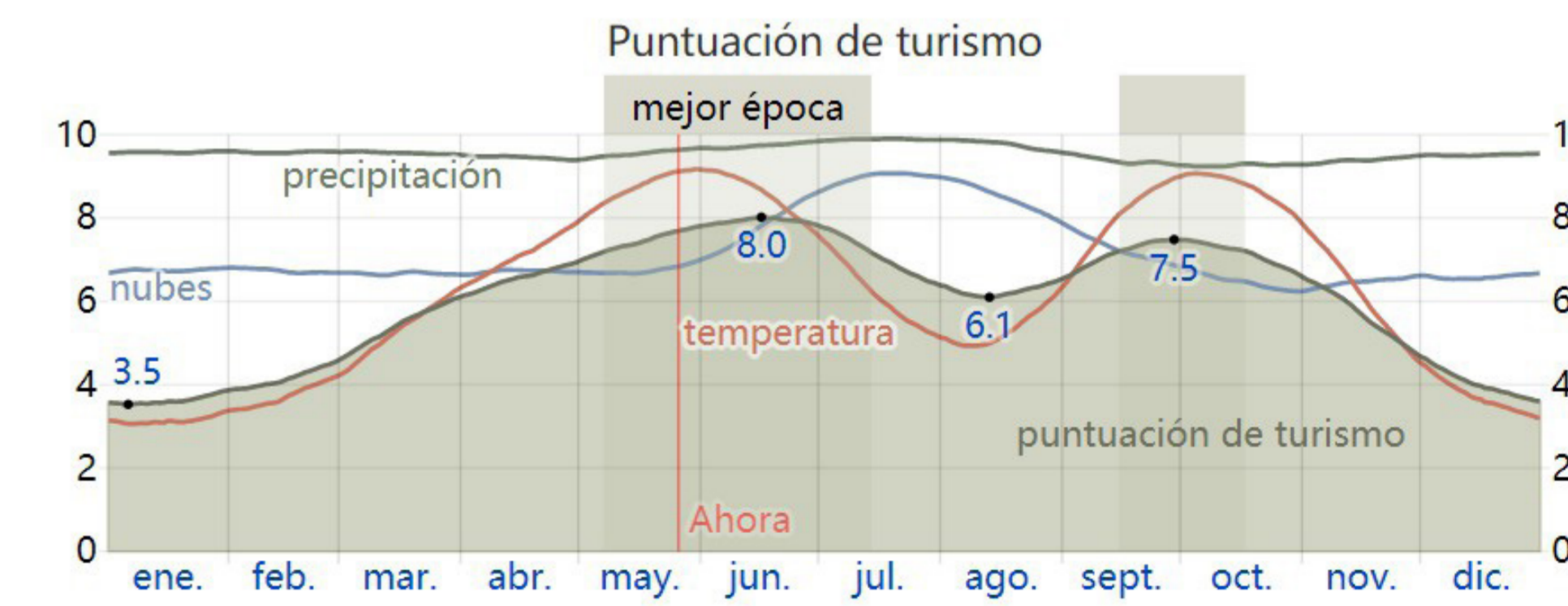
**Imagen 25.** La energía solar de onda corta incidente promedio diaria tiene variaciones estacionales extremas durante el año. El período más resplandeciente del año dura 3,2 meses, de mayo a agosto, con una energía de onda corta incidente diaria promedio por metro cuadrado superior a 6,8 kWh. El período más oscuro del año dura 3,4 meses, de octubre a febrero, con una energía de onda corta incidente diaria promedio por metro cuadrado de menos de 3,3 kWh.



**Imagen 27.** La menor cantidad de lluvia ocurre en julio. El promedio de este mes es 5 mm. 44 mm, mientras que la caída media en octubre. El mes en el que tiene las mayores precipitaciones del año.



**Imagen 26.** Las temperaturas son más altas en promedio en agosto, alrededor de 30,0 °C. El mes más frío del año es de 6,0 °C en enero.



**Imagen 28.** La mejor época del año para visitar Valencia para las actividades de calor es desde finales de junio hasta principios de septiembre.





### Hidrología

En la Comunidad Valenciana, existe un marcado contraste entre la llanura costera y la sierra del interior. El terreno está formado por una serie de montañas, con una llanura costera que se extiende a sus pies. Tiene un sistema hidrológico mediterráneo, y su característica básica son sus evidentes irregularidades. Cabe destacar los dos ríos más importantes, Júcar y Turia. Se ha ampliado una serie de lagos y humedales interiores para proporcionar un entorno rico en recursos ecológicos para la biodiversidad local.

La mayor parte del agua de lluvia útil se filtra al acuífero y ocasionalmente produce inundaciones muy violentas. Al mismo tiempo, debido a los abundantes recursos hidrológicos, toda la Comunidad Valenciana cuenta con un sistema de riego bien desarrollado. Favorece el desarrollo agrícola.

Teniendo en cuenta las características hidrológicas del río Valencia y su estado de regulación actual, se considera que es muy beneficioso incrementar la regulación del caudal de agua a partir del uso combinado de embalses subterráneos y superficiales.

- CV05HidroLineal
- CV05UsosHidrografia
- ⋯ Peligrosidad por Inundación
- ER Cauces fluvial

### Riesgos

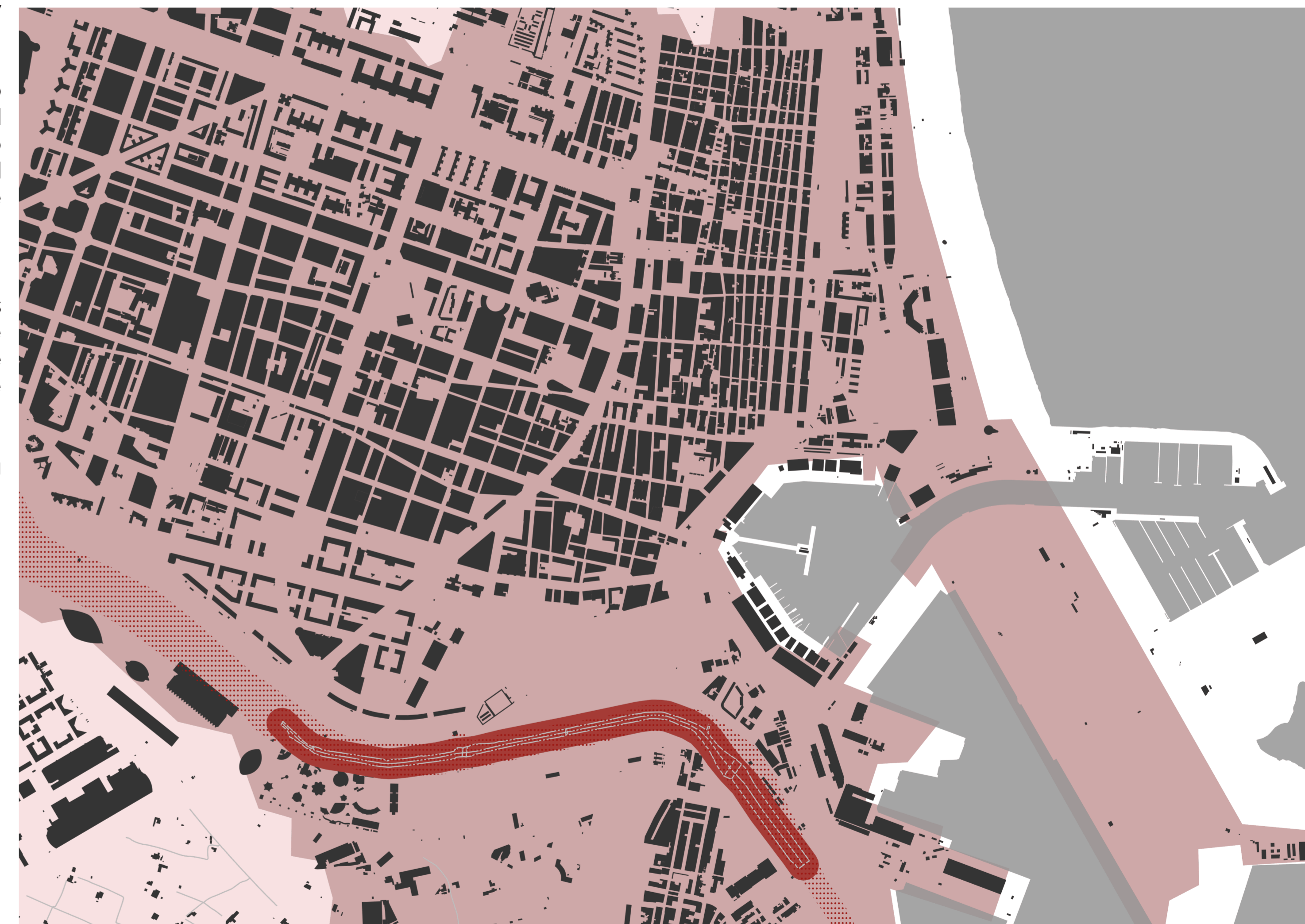
El Tinglado N2 se encuentra en el cuarto puerto más transitado en Europa, junto al mar Mediterráneo, y al sur se encuentra el antiguo cauce del Turia.

Debido a la inundación de 1957, el ayuntamiento decidió trasladar el río a su ubicación actual. El antiguo cauce del río se ha convertido en espacio verde urbano y jardín público de las personas. Al mismo tiempo, por esta razón, el antiguo río sigue siendo una zona peligrosa de inundaciones.

Debido a que está cerca del mar Mediterráneo, las aguas residuales de los bares circundantes al galpón se descargarán al mar a través de desagües. Se cree que el sistema de suministro de agua de la zona consta de una serie de tuberías de drenaje (colectores).

La ubicación cercana al mar hace que la estructura del Tinglado 2 esté sujeta a la brisa marina y a la erosión del agua de mar.

- ⋯ Peligrosidad por Inundación
- CV05HidroLineal
- Antiguo Cauce del Río Túria
- CV05ConsEdificacion
- Riesgo de erosión potencial
- Riesgo de erosión actual
- Mar Mediterrani





## 2.4.5. Infraestructura



Existen infraestructuras viarias que facilitan la movilidad entre ciudades y se puede llegar fácilmente a la estación de tren y al aeropuerto. La comodidad del transporte radica en el hecho de que puedes llegar a casi cualquier lugar en transporte público, ya sea el humedal de la albufera en el sur o el paisaje del río Turia en el camino. Más importante aún, a través del puerto de Valencia se puede llegar a las islas baleares o atender las necesidades de carga, pudiendo llegar fácilmente a la zona del puerto por cualquier medio de transporte. Así se consigue que exista una relación coherente entre diferentes tipos de paisajes. Sin embargo, desde algunos pueblos importantes, la conexión solo se puede realizar en vehículo.

- Aeropuerto
- Estaciones
- ▲ Parada de metro
- Líneas limita - municipal
- Línea Eléctrica
- ++ Ferrocarril
- Vías Pecuarias
- Ciclorutas
- - - infra\_cegesev\_hist\_ejes\_19760
- - - Carreteras
- CV05UsosHidrografia
- CV05ConsEdificacion

33 **Imagen 31.** Mapa Infraestructura de Valencia. Imagen propia.

El área de estudio se caracteriza por una red vial desarrollada, y la infraestructura circundante y sus rutas de penetración, la convierten en un punto de encuentro para las actividades comunitarias y urbanas. La red básica que conecta los núcleos de diferentes intereses económicos, forma una cuadrícula, estos caminos atraviesan el centro histórico de la ciudad y conectan los pueblos y ciudades circundantes.

Las características de la red de carreteras en el área protegida están determinadas por la información de la siguiente figura. El sistema de carreteras, en el área protegida, está compuesto por parcelas de tierra:

- \* Carreteras principales: Avinguda del enginyer Manuel Soto, Avinguda del Port y Carrer de Josep Aguirre.
- \* Principales carreteras comarcales: Passeig de Remor, Carrer de la reina, Carrer de María Cuber, Carrer de la reina. Y Carrer del Dr. Marcos Sopena.
- \* Intersección: Plaza de la Armada Española y Plaza de Les Hores.

La Avinguda del enginyer Manuel Soto está funcionando bien, actualmente es una infraestructura de servicio pesado con suficiente espacio para albergar 2 ejes y 6 carriles.

La Avinguda del Port es una vía de funcionalidad y estética relativamente completa, actualmente está dividida en 5 carriles de un solo sentido.

La calle de Josep Aguirre es la vía más directa que une la comunidad con Tinglado 2 en sentido horizontal, con el inconveniente de que no puede cruzar directamente la Avinguda del enginyer Manuel Soto hasta la zona de vivienda.

- Estaciones
- ▲ Parada de metro
- Línea Eléctrica
- ++ Ferrocarril
- Ciclorutas
- - - infra\_cegesev\_hist\_ejes\_19760
- - - Carreteras
- CV05UsosHidrografia
- CV05ConsEdificacion



**Imagen 32.** Mapa de Sistema vial existente. Imagen propia. 34

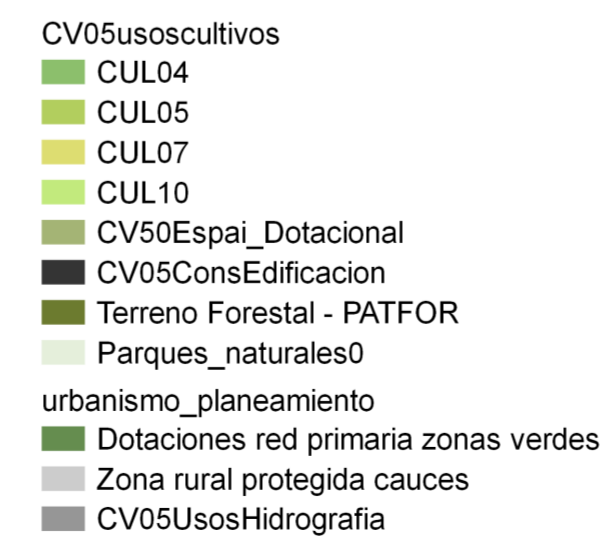




La Ley de la Generalitat nº 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana define la "infraestructura verde" como un sistema territorial básico formado por los siguientes espacios: patrimonio natural, reserva de humedales, parque natural, reserva natural, paisajes protegidos, áreas afectadas por desastres por inundaciones, montañas catalogadas y otros paisajes relacionados.

La estructura ecológica principal de Valencia cumple las funciones básicas de mantener y transferir la biodiversidad y los procesos ecológicos básicos a través de su territorio con diferentes formas e intensidades de ocupación, y le proporciona productos y servicios medioambientales sostenibles. Esta infraestructura verde, también debería:

- Definir y organizar la infraestructura verde superurbana del litoral, asegurar la conectividad ecológica y funcional entre los espacios costeros e interiores, y evitar la fragmentación de la infraestructura verde.
- Promover el mantenimiento del espacio libre para la construcción y urbanización del litoral y evitar la integración de edificaciones continuas y barreras urbanas que afecten el valor de las zonas costeras. Mejorar la calidad y función de las zonas costeras urbanizadas y promover un turismo de alta calidad. Promover la accesibilidad y movilidad de peatones y bicicletas en la costa y su conexión con el territorio.



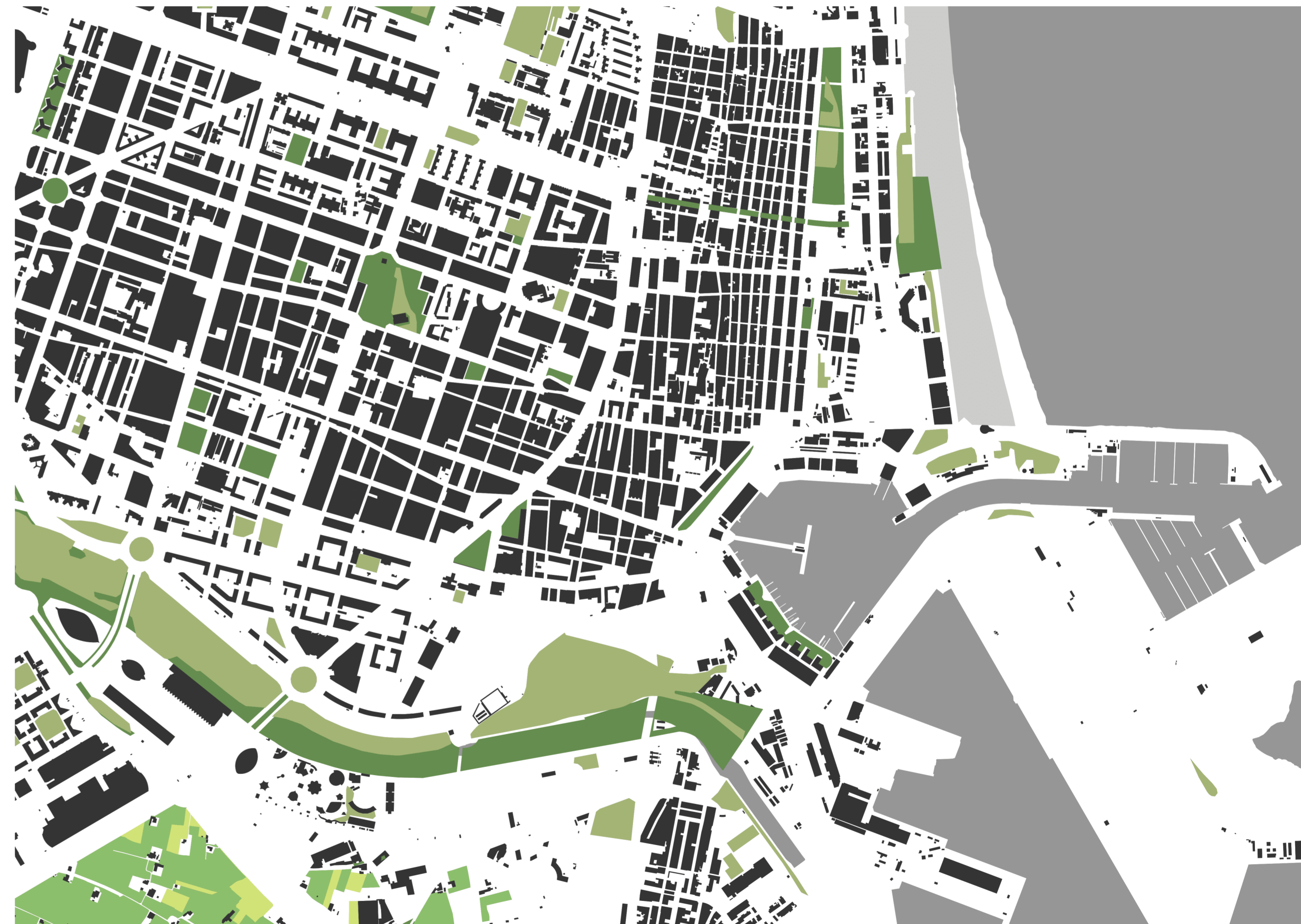
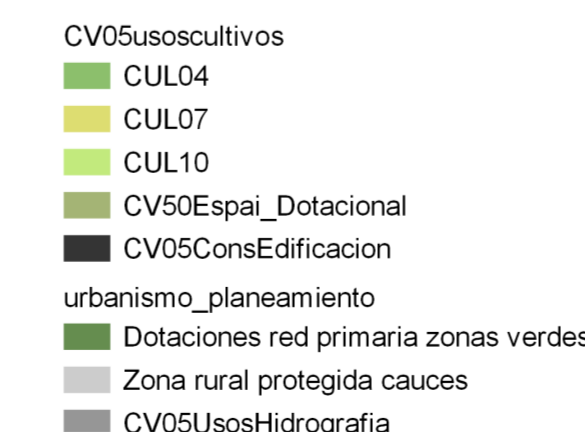
Los espacios naturales a la zona han sufrido muchos cambios, que han afectado la estructura y función de los ecosistemas que contienen.

El Parque del Turia, ubicado en el antiguo cauce del río, es ahora un parque natural emblemático de Valencia. En el área verde de la cuadrícula en el medio de la carretera principal, los árboles de la calle se convierten en el elemento verde más cercano al Tinglado.

El césped alrededor de El Grau se ha convertido en un espacio importante de actividad social y la gente a menudo se reúne y vuelve a hacer picnic.

Personalmente creo que en base a la practicidad de la zona y el flujo de personas, se deberían incrementar los elementos verdes de la zona para conectar el Parque del Turia en el sur y la zona de descanso en el este. Hacer coherente la red verde.

En base a la información del plan anterior y la investigación realizada por la entidad para la protección y restauración del área protegida, se debe analizar la superposición y el sistema basado en elementos, y comprender su interrelación.







Por su ubicación estratégica, es posible ingresar a la zona portuaria, a la cual se accede por las carreteras sur y norte, que luego se convierten en carreteras regionales. En dirección oeste, se puede llegar al centro de la ciudad a través de vías importantes.

La movilidad se puede describir como un sistema compuesto por los siguientes elementos: Los viajeros interurbanos, que trabajan entre la ciudad, los pueblos y ciudades circundantes, pueden utilizar el transporte público colectivo; sistemas de taxis urbanos, automóviles privados, motocicletas y bicicletas.

Todas estas infraestructuras viales están relativamente completas, especialmente en la parte de mantenimiento, pero el problema es que parece haber una falta de conveniencia en el transporte, entre el puerto y la comunidad oriental, y la gente a menudo necesita caminar más kilómetros para llegar.

-  Paso peatonal
-  Vía Ciclista
-  Transporte público-bús
-  Transporte público- metro
-  Vía vehicular



Nerium oleander



Pittosporum tobira Acanthus mollis Vinca major Tilia platyphyllos Scop. Atriplex halimus Aspidistra elatior

Laurus nobilis L. Ginkgo biloba L. Casuarina equisetifolia L. Ficus macrophylla



Ceratonia siliqua L. Myoporum tenuifolium G.Forst. Pino halepensis Drosanthemum floribundum (Haw.) Schwantes





## 2.5 ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

### 2.5.1 Demografía de Valencia

La población de la Comunitat representa el 10,64% del total de la población de España. Con los últimos datos publicados en el padrón 2020, datos de provisionales, la población en la Comunitat Valenciana aumentaría 51.027 personas. La Comunitat Valenciana tendría una población de 5.054.796 personas, lo que supone un aumento de un 1,02%.

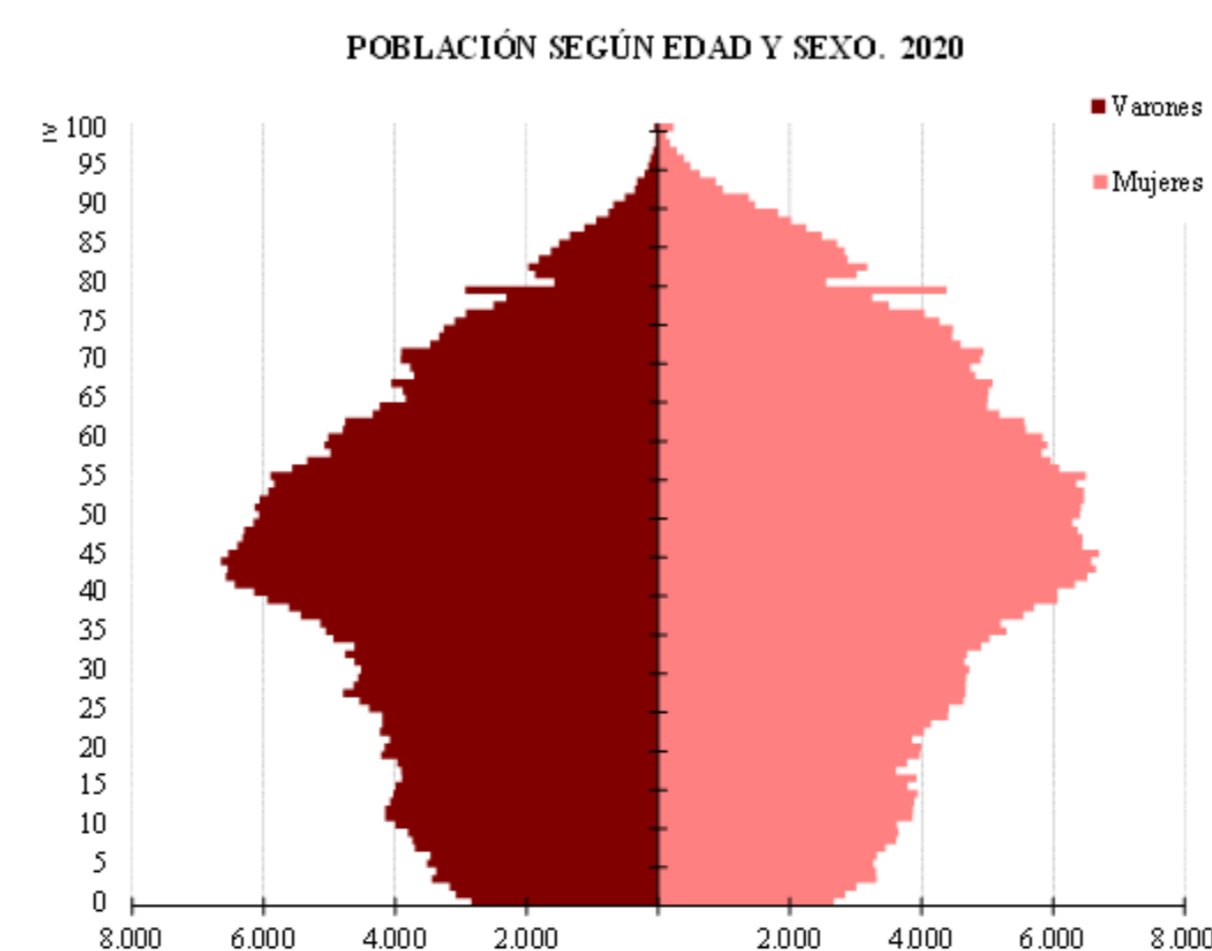
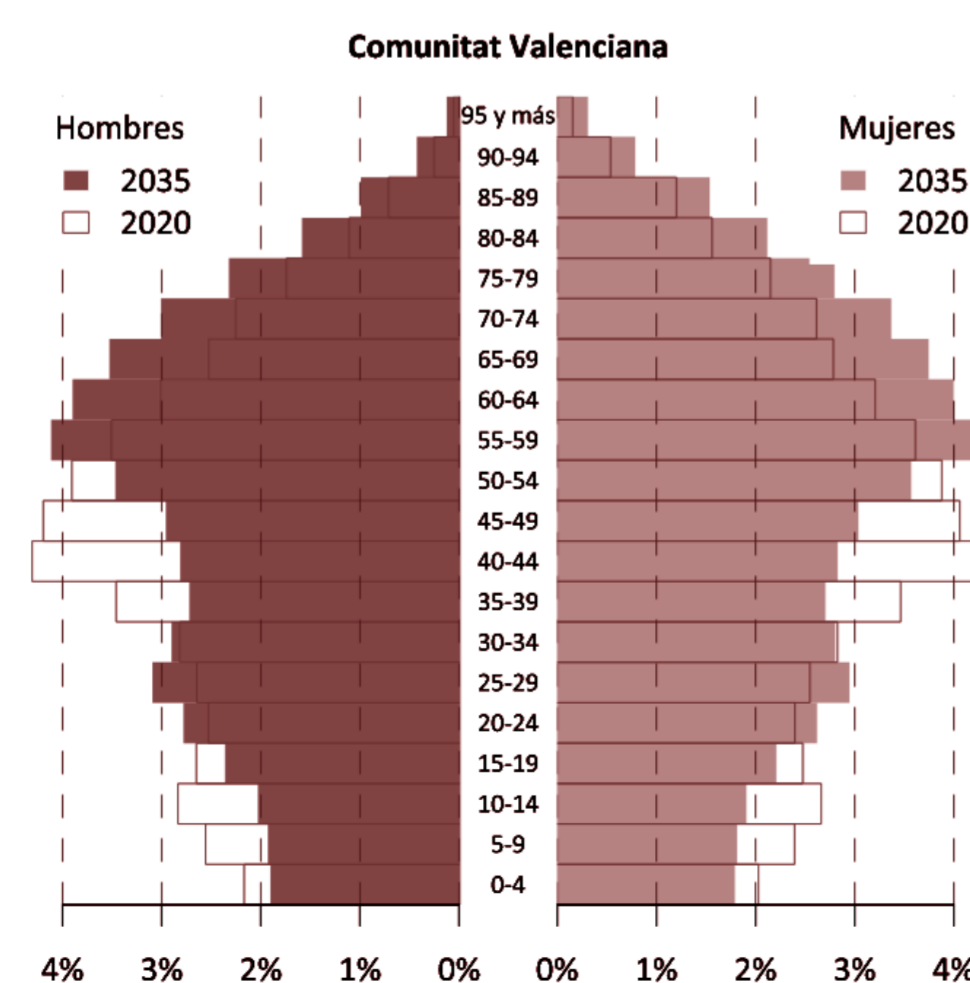
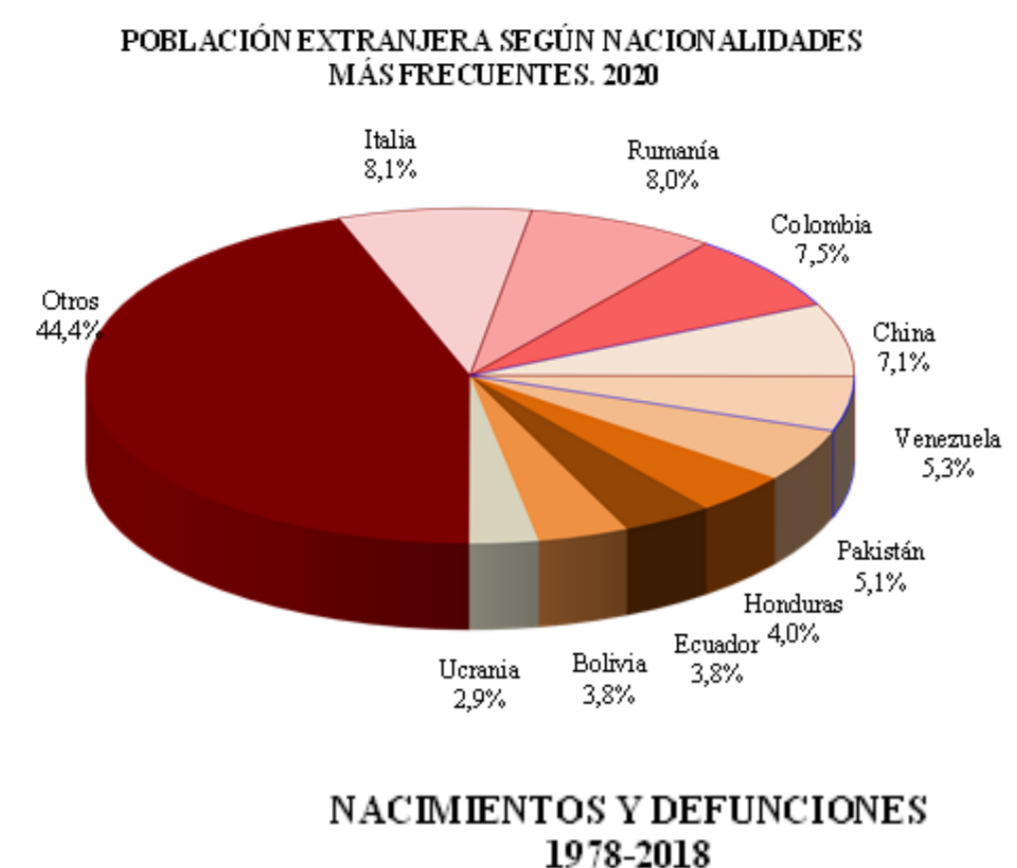
El crecimiento y la dinámica de la población, así como su estructura, dependen del comportamiento de dos elementos fundamentales: por un lado, el crecimiento vegetativo resultado de la diferencia entre nacimientos y defunciones; y por otro, el movimiento migratorio, que es el saldo resultante entre el número de inmigrantes y el de emigrantes.

El progresivo aumento de la esperanza de vida y la reducción de la fecundidad se han reflejado en una pirámide de edad que se hace más estrecha en su base y se ensancha en la parte superior, con un peso creciente de las generaciones. Sin embargo, la población de la ciudad continúa siendo relativamente joven, con un 25% de sus efectivos en las generaciones de 15 a 29 años, y un 29% en las de 30 a 49 años.

También hay que destacar que un 13,9% de la población empadronada en el municipio es de nacionalidad extranjera (INE 2011).

Se puede ver en la tabla de población actual que podemos concluir que la edad de 35-55 años será la mayoría en el censo de 2020. En la tendencia poblacional prevista para los próximos 25 años, los 50-75 años darán cuenta del total de la población de la sociedad, lo que demuestra que la tendencia al envejecimiento de la Comunidad Valenciana también es muy evidente.

Además, debido a la nueva epidemia de la corona de este año, creo que los cambios en la estructura de la población también se verán afectados, especialmente para los ancianos.



Valencia no puede huir de su historia y por tanto podemos afirmar que en la ciudad su actividad económica se mueve en estos dos ejes: el comercio y la agricultura, sin olvidar el turismo, ya que la propia ciudad dispone una oferta muy variada.

La economía de Valencia y su área metropolitana está, al igual que todo el entramado empresarial, muy ligada a las PYMES (pequeñas y medianas empresas), muy competitivas, siendo reconocido su carácter emprendedor y con una finalidad principalmente exportadora<sup>21</sup>.

Como la ciudad es de gran importancia, también destaca en otros sectores como el artesanal, industrial, textil, etc.

#### Agricultura

En la actualidad, este sector casi se reduce a lo meramente simbólico, ya que estamos hablando de la ciudad. No obstante, la mayor concentración del comercio agrícola se realiza en Valencia, ya que por sus infraestructuras está preparada para la comercialización de los productos perecederos provenientes del campo.

#### Textil

Este sector ha sufrido por el hecho de la competencia de terceros países. En Valencia ciudad no ha sido tan llamativo, debido a que en Valencia se define por su calidad, sobre todo en lo que se refiere a los tejidos de seda, reconocidos en todo el mundo y con una larga historia.

#### Industria

Históricamente, a partir de la revolución industrial en el siglo XIX, Valencia, dentro de su mismo término municipal, ha sido cuna de numerosas empresas de diferentes sectores industriales, como la industria pesada, la fabricación de productos cerámicos, y más posteriormente se instalaría allí la industria automovilística. Hoy en día la presencia industrial dentro la ciudad es básicamente simbólica, solo dejando espacio para las PYMES y empresas familiares, ya que las grandes empresas, debido a las legislaciones actuales tuvieron que emigrar a las localidades limítrofes.

#### Comercio

El sector comercial está bastante ligado a la agricultura, además de la existencia de numerosas agencias de transportes así como agentes comerciales. También existen otros sectores en los que se podría englobar el comercio como son la artesanía y el textil.

### 2.5.2 Económicos de Valencia

#### Turismo

El turismo empezó en la segunda mitad del siglo XIX, con la aparición del ferrocarril, aunque limitado a las clases más pudientes. El 21 de julio de 1871 el ayuntamiento propuso celebrar una feria anual y una exposición de toda clase de productos, con la intención de atraer a los ciudadanos y forasteros en estos meses a la ciudad.

Transcurrida la guerra civil, el turismo se incrementa, convirtiendo las playas en verdaderos centros turísticos, al tiempo que aumentaba la oferta de alojamientos y servicios. Con la masificación de los años 70, este sector se va extendiendo a otras poblaciones a lo largo de la costa, decreciendo así en la ciudad. No obstante, a partir de la década de 1990 con la construcción de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, la rehabilitación del casco antiguo, la restauración de muchos monumentos y la apertura de nuevos museos, Valencia se ha convertido en un importante centro de turismo cultural.

Sin embargo, las restricciones derivadas del confinamiento de la pandemia han tenido un doble efecto: por un lado, una caída de la demanda interna (de bienes y servicios) con especial incidencia en el sector turismo y ocio (por las restricciones al movimiento) y por el lado de la oferta, una la paralización de la producción y/o de las cadenas de suministro internacionales.

Según la Airef (Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal), la Comunidad Valenciana ha sido una de las regiones con una mayor caída del PIB en el segundo trimestre de 2020: un -25%, frente al -22% de la media española. El elevado peso económico del turismo (especialmente el turismo extranjero) y la hostelería, así como de la industria manufacturera de bienes de consumo explica buena parte de esta caída más intensa en la región valenciana<sup>22</sup> (Airef, 2020).

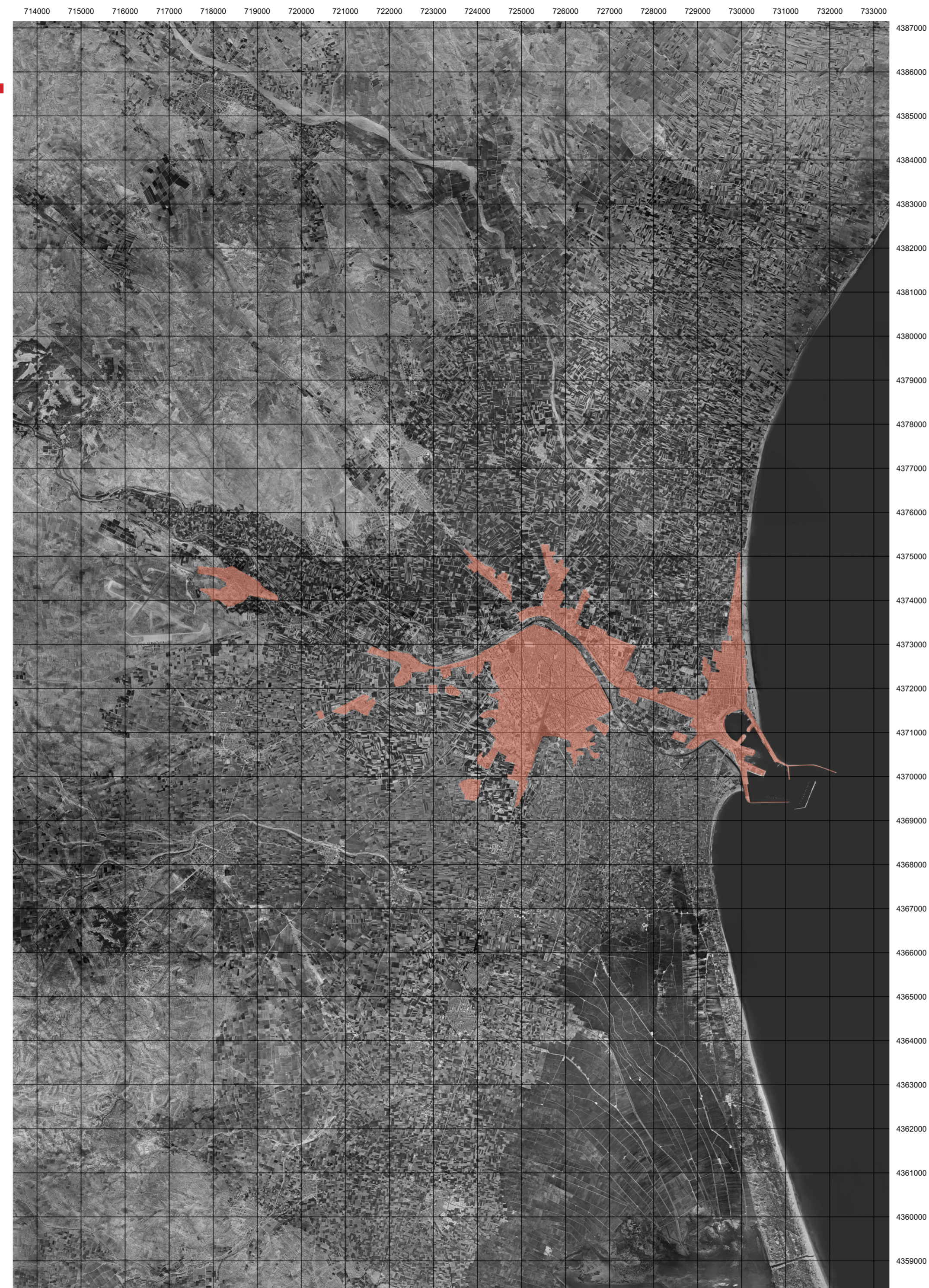
<sup>21</sup> Colaboradores de Wikipedia. (2021a, marzo 29). Economía de Valencia (ciudad). Wikipedia, la enciclopedia libre. [https://es.wikipedia.org/wiki/Econom%C3%ADa\\_de\\_Valencia\\_\(ciudad\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Econom%C3%ADa_de_Valencia_(ciudad))

<sup>22</sup> Cámara. (2020, 14 septiembre). HACIA UN RECUPERACIÓN DE LA ECONOMÍA VALENCIANA EN 2021 [Comunicado de prensa]. [http://crm.camaravalencia.com/Personalizado/imagenes/Prensa/notas-de-prensa/555\\_Coyuntura%20CV\\_14-9-20\\_%20ver2.pdf](http://crm.camaravalencia.com/Personalizado/imagenes/Prensa/notas-de-prensa/555_Coyuntura%20CV_14-9-20_%20ver2.pdf)

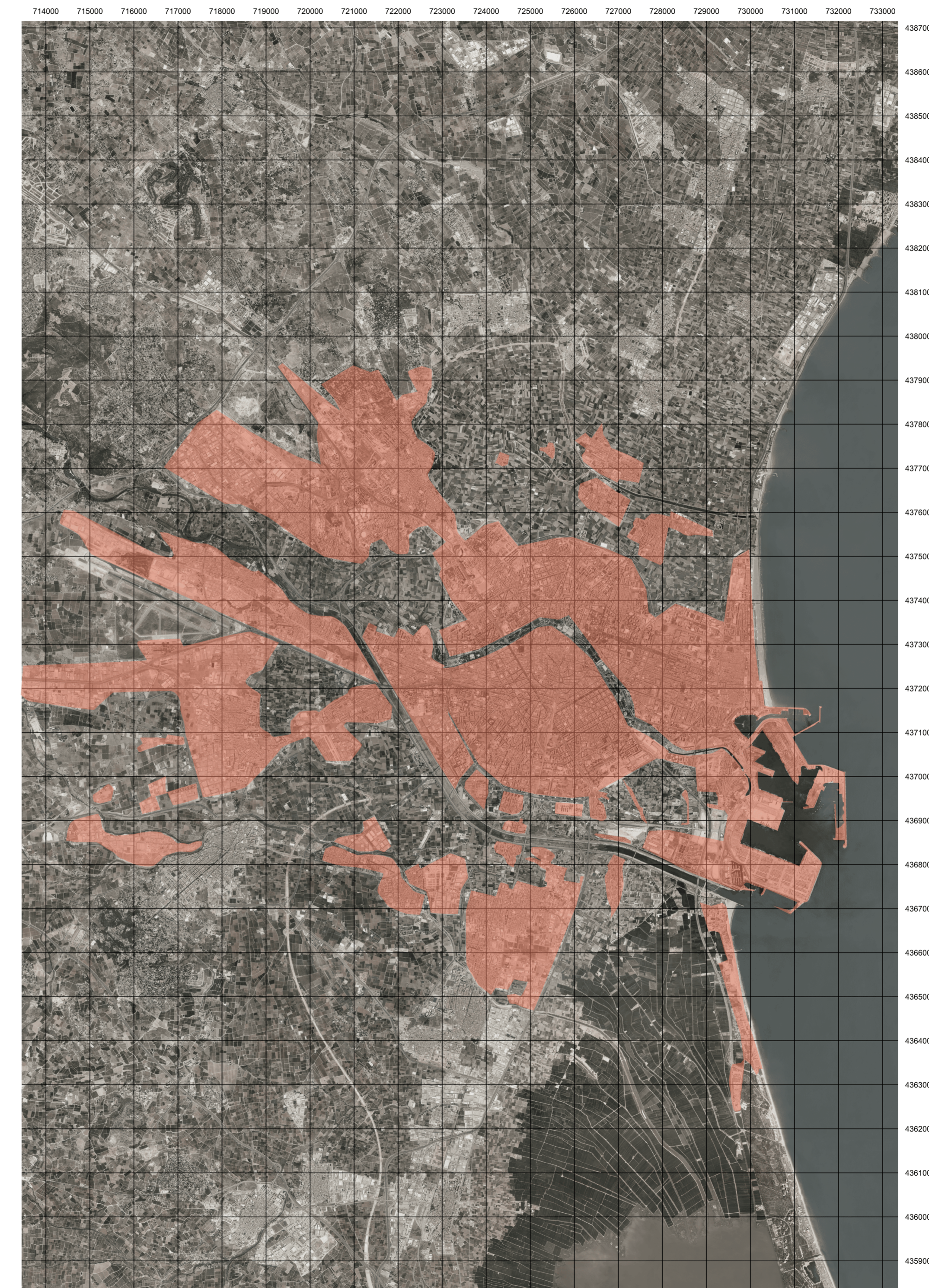


## 2.6 Localización en el territorio

Analizar el desarrollo de la ciudad a través de ortofotos de 1956, especialmente el itinerario de la estructura portuaria, pone en un segundo plano la evolución urbanística de la ciudad, en la que la existencia de huertas casi cubría la ciudad y "limitaba" su desarrollo. Al mismo tiempo, la interfaz del puerto parece estar restringida por el desarrollo del sitio urbano. La ocupación de suelo rural parece deberse a que la política urbanística, en ese momento, no consideraba la relación entre el paisaje y la ciudad.



41 **Imagen 38.** Ortofoto de 1956-1957 de la ciudad de Valencia. FUENTE:[http://icv.gva.es/auto/aplicaciones/icv\\_geocat/#/results/ortofotos](http://icv.gva.es/auto/aplicaciones/icv_geocat/#/results/ortofotos)



Luego, en la imagen de 2006, a través del surgimiento de núcleos de urbanización, se comprueba la desaparición paulatina de las huertas y el surgimiento de "paisajes intermedios", que no son ni urbanos ni rurales. El suelo ocupado por áreas industrializadas ha aumentado y el área de puertos se ha expandido. Se Observa cómo se formaron las comunidades del borde de la ciudad y cómo cambió y se desarrolló la forma del puerto como zona fronteriza.



**Imagen 39.** Ortofoto de 2006 de la ciudad de Valencia. FUENTE:[http://icv.gva.es/auto/aplicaciones/icv\\_geocat/#/results/ortofotos](http://icv.gva.es/auto/aplicaciones/icv_geocat/#/results/ortofotos)



En la actualidad, Valencia se ha convertido en una ciudad vibrante, hospitalaria e internacional. Cómoda "Ciudad del Sol". La Organización Mundial del Diseño anunció en 2018 que Valencia será la octava ciudad en recibir este título como la "Capital Mundial del Diseño" en 2022.

Luisa Bocchietto, ex presidenta de la Organización Mundial del Diseño y miembro del Comité de Selección de la Capital Mundial del Diseño 2020, dijo que el diseño urbano de Valencia no solo ha demostrado de manera efectiva la aplicación del diseño mediterráneo, su evolución y la mejora de la vida ciudadana ciudadanía. Sino que también su dilatada experiencia en diseño(Luisa Bocchietto, 2019,Charla en Feria Hábitat).

Aquí se han renovado y diseñado muchas zonas industriales antiguas, como Bombas Gens Centre d'Art, Convento del Carmen, Restaurante MERKATO, etc. Como otra especialidad de Valencia, las placas cerámicas se utilizan para identificar las calles y callejones de Valencia y se convierten en un símbolo único y característico para reconocer la arquitectura valenciana.

En el urbanismo de Valencia, la combinación de la historia y el futuro es el eje urbano más destacado, y la aparición de este punto culminante se debe a la reutilización del espacio abandonado del cauce. El parque del cauce que "convierte los residuos en tesoro" Estimula la diversidad y el entusiasmo de la ciudad, mejora la calidad de vida de los ciudadanos y produce la capacidad de diseño "premium".

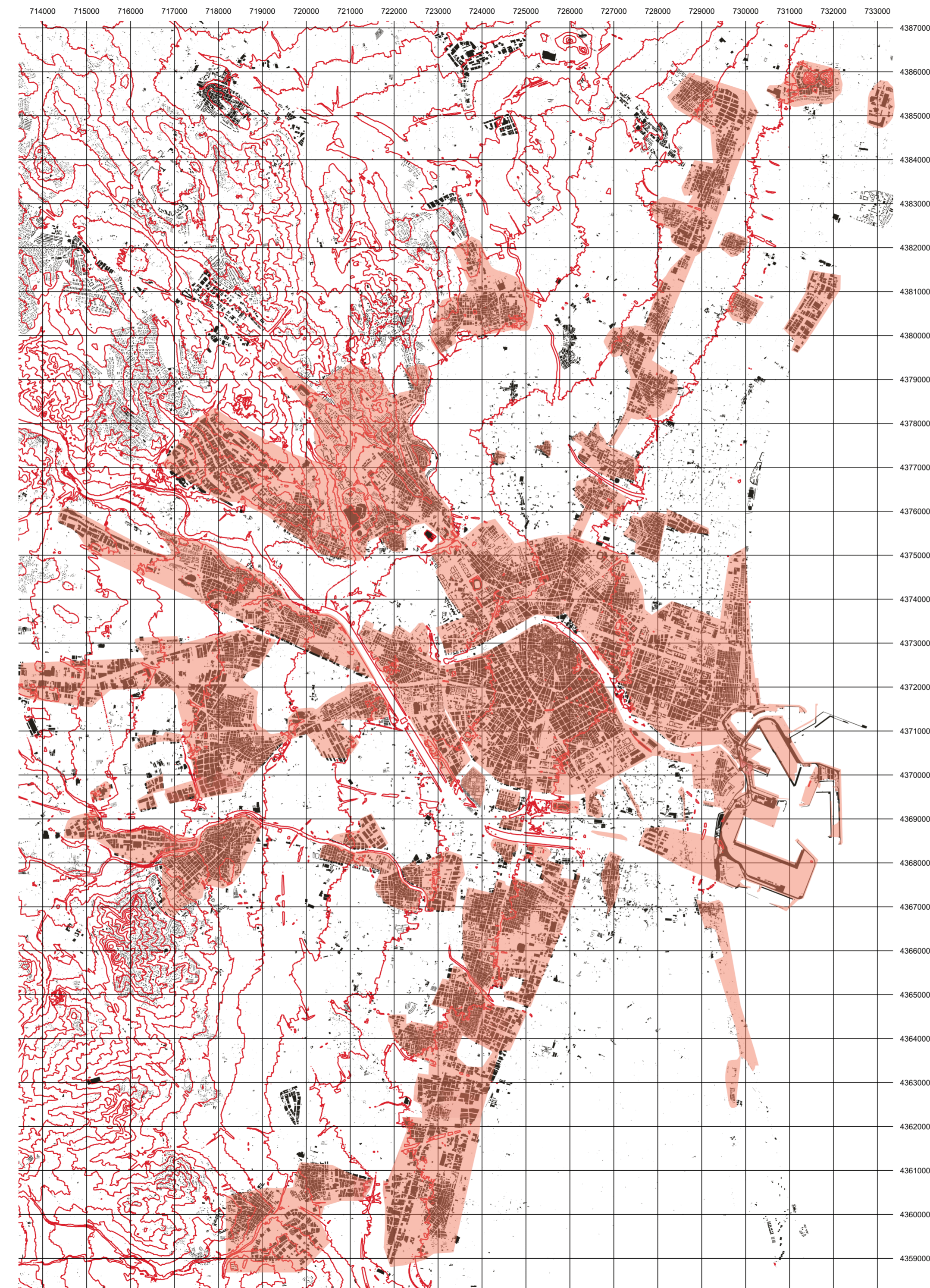


Imagen 41. Bombas Gens Centre d'Art. FUENTE:[http://icv.gva.es/auto/aplicaciones/icv\\_geocat/#/results/ortofotos](http://icv.gva.es/auto/aplicaciones/icv_geocat/#/results/ortofotos)

Imagen 42. Convento Carmen. FUENTE:<https://https://www.gourmetcatering.es/eventos/otros-espacios/museo-del-carmen>

Imagen 43. Restaurante Merkato Valencia. FUENTE:<https://valenciasecreta.com/merkato-valencia-espacio-gastronomico/>





### Bien de Relevancia Local

Es una figura jurídica de protección del patrimonio cultural de la Comunidad Valenciana. Se consideran bienes inmuebles de relevancia local aquellos inmuebles que poseen en el ámbito comarcal o local valores históricos, artísticos, arqueológicos, paleontológicos o etnológicos en grado relevante, aunque sin la singularidad propia de los bienes declarados de interés cultural, y que así sean declarados de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Decreto 62 /2011 del Consejo<sup>23</sup>.

<sup>23</sup> Colaboradores de Wikipedia. (2019, 10 octubre). Bien de Relevancia Local. Wikipedia, la enciclopedia libre. [https://es.wikipedia.org/wiki/Bien\\_de\\_Relevancia\\_Local](https://es.wikipedia.org/wiki/Bien_de_Relevancia_Local)

Tinglado N2: Debido a su ubicación en un puerto con transporte conveniente, gran afluencia de personas y diferentes necesidades económicas, políticas y sociales, su estado ha estado en constante conflicto, especialmente en los últimos años, donde los planes de restauración estructural y ambiental han jugado un papel importante. Está en proceso de urbanización y protección por ser un elemento histórico. Tras analizar la ubicación de sus diferentes áreas, se pueden sacar las siguientes conclusiones:

1. Al analizar el "statu quo", se puede concluir que existen ciertas deficiencias en su territorio, ya que el espacio verde básico de toda la zona portuaria no está conectado. Esta inconexión es una cuestión que, de resolverse, mejoraría su estructura, por lo que se debe actuar para cambiar esta situación.
2. El área, ahora tiene un potencial ambiental estratégico significativo en dos sentidos: por un lado, ayuda a asegurar la estructura frágil del edificio. Por otro lado, asegura la sostenibilidad del ecosistema natural y la relación entre las comunidades circundantes.
3. En este caso, la intervención propuesta jugará un papel importante porque aumentará el área de espacios verdes, lo que significa que hará una aportación para mejorar el paisaje y satisfacer las necesidades de la población.
4. El impacto fundamental de la expansión urbana en la composición del paisaje no es solo la destrucción de la historia y la cultura, porque, como se mencionó anteriormente, el área no solo es parte del conjunto del patrimonio histórico, sino también en términos de su despliegue de urbanismo, su cultura.
6. El paisaje es vida e historia, pero también es testimonio de la historia. Es por eso que los cambios en el paisaje tienen un impacto profundo en la cohesión social, en los cambios en las conexiones sociales y la pérdida o evolución del sentido de la vida.

Como propuesta académica, esta tesis de maestría hace una serie de supuestos necesarios para el establecimiento de un parque en el TINGLADO N2, tomando en cuenta el tamaño del territorio, los conflictos y los usos actuales del área. Suponiendo que haya voluntad política positiva y presupuesto suficiente para hacer propuestas que sean beneficiosas para el medio ambiente, la ciudad y sus habitantes.

La ubicación se asumió después de un estudio detallado del sitio, porque está ubicado en una entrada y salida importante de la ciudad, cerca de parte de la infraestructura verde de la ciudad (huerta) y es una referencia la historia y la cultura de la ciudad.

El área terrestre del área del proyecto cumple con los requisitos de conectar a los residentes de la comunidad con el lado oeste del puerto. Se actúa consolidando cada segmento verde, asegurando que el área conserve sus funciones existentes y aumentando el ocultamiento y la educación del espacio grupal.



## CAPÍTULO 3

### PLAN DE INTERVENCIÓN

La conclusión es utilizar el nodo ecológico para la informatización, educación, construcción y vida de la comunidad agregando el ambiente verde del galpón, para el desarrollo de diferentes espacios, las acciones de diversas organizaciones, y el uso y participación de diferentes colectivos.

El puerto de Valencia ha tenido un importante significado de eje desde la antigüedad, y las casuchas ubicadas aquí tienen diferentes significados en diferentes épocas. Incluyendo almacenamiento, espacio resguardado, área de patinaje sobre ruedas, varias clases deportivas, competencia de vela, espacio de baile, parque de patinaje, práctica de destrezas en bicicleta, etc., para brindar espacios para grupos con diferentes necesidades.

La estructura del galpón se ha ido consolidando hace unos años, y su estética, hitos y potencial educativo están siendo valorados paulatinamente por la sociedad, a medida que la ciudad se desarrolla. El área ecológica circundante parece estar "ignorando" esta trama.

Como el lugar de eventos bajo techo más grande de la ciudad, también se debe prestar atención a la división zonal de los diferentes grupos en el lugar para aumentar la privacidad de las actividades grupales. A menudo hay varias competiciones y cursos de deportes acuáticos en las aguas del lado este del cobertizo. La zona residencial del lado oeste no es perfecta para la accesibilidad de los galpones, para ello, debería centrarse en establecer un sistema de comunicación e intercomunicación. Es importante salvar los elementos verdes en el borde de la ciudad, por lo que estas áreas son como una red. De esta forma, la zona recuperaría su valor histórico, cultural y medioambiental.



### 3.1.2 Plan de gestión y medioambiental

La propuesta refuerza los siguientes estándares:

- \* Salvar:
  - Conservar la estructura del edificio existente y los lugares de eventos regionales.
  - Mantener la decoración y los valores culturales existentes.
  - Mantener la infraestructura existente del espacio abierto, el plan es no realizar ningún cambio en la estructura existente.

\* Eliminar el uso inadecuado y dividir las actividades grupales existentes, como patinar, andar en bicicleta, andar en patineta y bailar.

\* Mejorar el entorno y aumentar el espacio verde debajo del cobertizo.

\* La integración de la franja urbana, las huellas industriales y el espacio ecológico, la restauración y el aumento del sistema ecológico.

\* Agregar infraestructura para mejorar la accesibilidad y la participación con las áreas circundantes.

### 3.1.3 Objetivos generales del Plan en el área de proyecto

#### Objetivo general

El plan de restauración de Tinglado ubicado en el puerto de Valencia se denomina "Transformación del Tinglado N2 en nodo ecológico y social del puerto de Valencia". Desde la perspectiva de la arquitectura del paisaje, aboga por expresar ideas y conceptos sobre la ciudad en el contexto de la problemática actual. Para que proteja y potencie las ciudades compatibles, el turismo y el desarrollo sostenible, la propuesta se apoya en la infraestructura verde, utilizada para intervenir en el paisaje en el plan maestro. Estos objetivos se logran en una serie de escalas. Para hacer un mejor uso de las áreas de trabajo del territorio, los objetivos generales son:

- Desde la perspectiva de la infraestructura: coordinar la planificación espacial y el desarrollo de un sistema vial de distrito con una perspectiva regional, para proteger el espacio de actividad más valioso que debe permitir que el edificio sea libre, y resolver las necesidades de movilidad de las áreas residenciales y los estándares de integración del paisaje.

- Desde la perspectiva de la protección del medio ambiente: el establecimiento de infraestructura verde es una medida de la importancia, de la sostenibilidad espacial y se hace eco de las parcelas verdes de la planificación urbana.

El área define la protección especial del límite espacial, la conectividad del paisaje, la red de flujo interno y la diversidad de plantas.

#### Objetivo específico

- Desde un punto de vista participativo: considera la movilidad sostenible a escala de ciudad. Como un área con una movilidad de población urbana relativamente grande y el uso amplio del espacio, el plan a través de la división de los límites del espacio, la propuesta mejora la privacidad, la educación y la diversidad de las actividades de los residentes, aumentando la participación.

- Desde un punto de vista sustentable: a través de la restauración del área y la reconstrucción del espacio verde, mediante la creación de una nueva estructura que soporte la estructura original, conforma un modelo conceptual de restauración del espacio postindustrial, diseñando un modelo de desarrollo urbano sustentable y respetando la ecología del lugar.

- Desde un punto de vista ecológico: Establecer un modelo de propuesta para agregar diversas infraestructuras verdes, aumentar la diversidad vegetal y tener una alta probabilidad de proporcionar espacio vital para organismos diminutos.

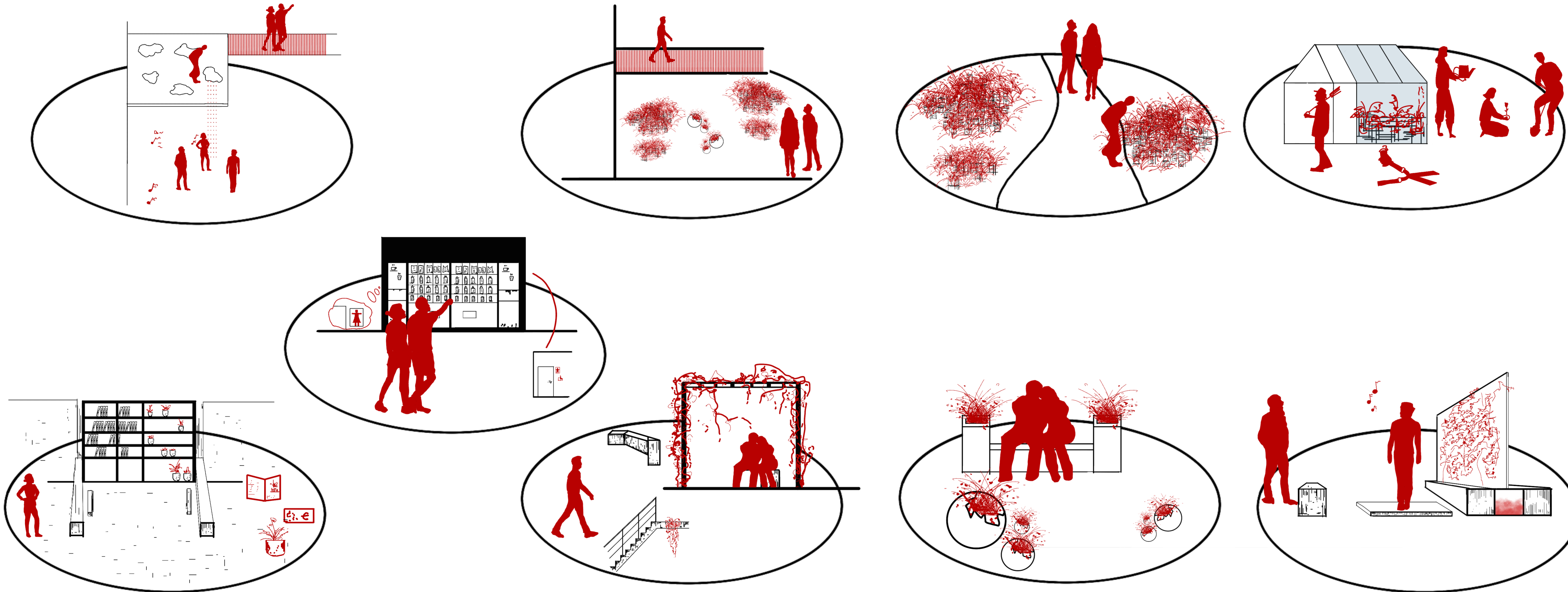
- Desde la perspectiva de la población: Dar a conocer la zona a los participantes, vecinos, turistas y personas, para que puedan participar en el cuidado y protección de la ecología, dando a los espacios adecuados su debido valor ecológico.

- Desde una perspectiva cultural: otorgar importancia a la preservación del patrimonio material e inmaterial, el disfrute cultural y de entretenimiento, y proteger el paisaje cultural.



## 3.2. ESTRATEGIA GENERAL DE INTERVENCIÓN

### 3.2.1 Esquema del plan



El esquema del plan maestro es crear un área verde, dentro del área que está dominada por la vegetación verde y al mismo tiempo reordenarla para adaptarse a las actividades grupales, para encontrar áreas verdes de entretenimiento, ocio, ornamentales, educativas y ecológicas. De esta manera, las zonas principales son el área de macetas, el área de patinaje sobre ruedas, el área de práctica de habilidades, el área de observación de plantas acuáticas, el área de plantas de invernadero, el área de recreación, la zona de observación, el área de descanso público, entre otras.

La zona de maceteros se utiliza para separar la zona de patinaje y la zona de práctica de destreza, ambas se mezclan con una pequeña zona de ocio, que integra los usos más intensivos.

Para la creación de la zona, se proponen los siguientes cuatro estándares:

#### 1. Infraestructura verde

Presta atención al manejo y conservación de las zonas verdes, sigue los estándares, métodos y las leyes y regulaciones de protección pertinentes.

#### 2. Desarrollo urbano sostenible

Definir pautas para la estructura urbana existente y el crecimiento futuro. La premisa es servir al modelo de infraestructura verde. Al mismo tiempo, preste atención a la sostenibilidad de la estructura del edificio y el espacio verde.

#### 3. Movilidad

Crear una infraestructura que pueda ser utilizada por todo tipo de personas. Ésta incluye asientos para ver las especies vegetales, un pequeño escenario, dos ascensores (para evitar las barreras arquitectónicas), núcleos de escaleras, baños públicos, máquinas expendedoras de bebidas y comida, estanterías pequeñas y tiendas de venta de plantas, pasillos que pueden transportar plantas trepadoras y pasarelas.

#### 4. Viales

La creación de estándares para el uso básico de la infraestructura, define una propuesta preliminar, que incluye un camino interno de paseo y, un camino externo para patinaje sobre ruedas, una pasarela que conduce directamente al área residencial y una red espacial que constituye el jardín.

#### 5. Movilidad y Accesibilidad

Definir el centro y los dos lados del área, conectándolos para lograr un menor impacto dentro del ecosistema.



### 3.2.2 Integración Paisajística

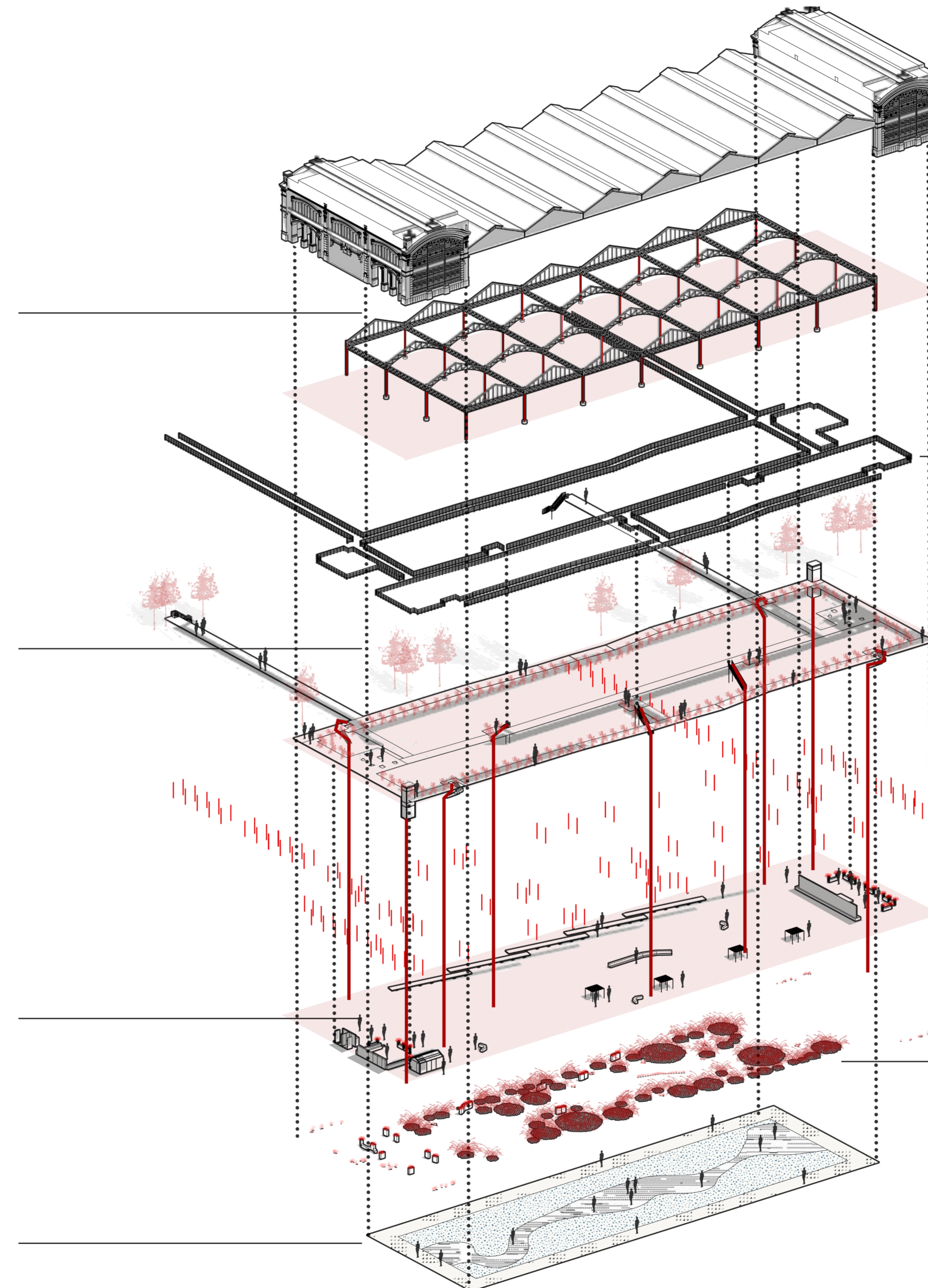
El esquema del plan en capas  
Se muestra a continuación gráficamente:

La estructura original consta de la estructura de acero existente y almacenes en ambos lados es una construcción compuesta por dos pórticos de ladrillo en los extremos laterales unidos por un techado metálico de acero. Dicho techado está dividido en otros 7 pórticos, a dos aguas, sustentados por 4 pilares con una pequeña basa de hormigón entre cada uno de ellos y rematados por frontones de madera.

Crear una pasarela inclinada en el área del segundo piso, y ver todo el jardín desde diferentes perspectivas a través de diferentes plataformas, que al mismo tiempo, debido a su altura se pueden utilizar como un pequeño mirador.

- Sobre la premisa de retener las seis gradas en el lado oeste y la base cilíndrica debajo de las columnas originales, se agregan instalaciones de ocio a la galería, piscina, espacio abierto y área de lectura en el pavimento central.

- Red de Infraestructura: Se reservará la pista de patinaje sobre ruedas y se planificará el camino de acuerdo a los requisitos del espacio, para conectar los lados norte y sur. Se agrega una plataforma en el segundo nivel, para crear una red de caminos que conectan las áreas residenciales y los distritos en el oeste.



En el área de paso y plataforma de toda la pasarela del segundo piso, se agregan barandillas para mayor seguridad.

Construyo una plataforma en el segundo piso y una nueva estructura de columnas para soportar el edificio original .

- Infraestructura verde: La principal forma de disposición vegetal es con macetas en racimos, salpicadas de plantas en macetas esféricas y estanques de flores. También hay áreas de plantación de plantas acuáticas, áreas de plantas trepadoras e invernaderos. Crea un jardín natural.



### 3.3 PLANO

#### 3.3.1 Modelo de infraestructura verde

##### Planta trepadora



Vinca major



Hedera helix



Jazmín officinale

##### Planta en maceta rectangular y trapecio



Nerium oleander



Drosanthemum floribundum (Haw.) Schwantes



Geranios



Aspidistra elatior

##### Planta acuática



Lemna minor



Elodea canadensis



salvinia auriculata



Juncus maritimus



Calas



Cyperus papyrus

##### Planta en maceta en el Jardín



Salsola kali



Atriplex halimus



Teucrium fruticans



Anthyllis cytisoides



Acanthus mollis



Plumbago

##### Planta delicada



Helechos



Bromelia



Aechmea



Tillandsias



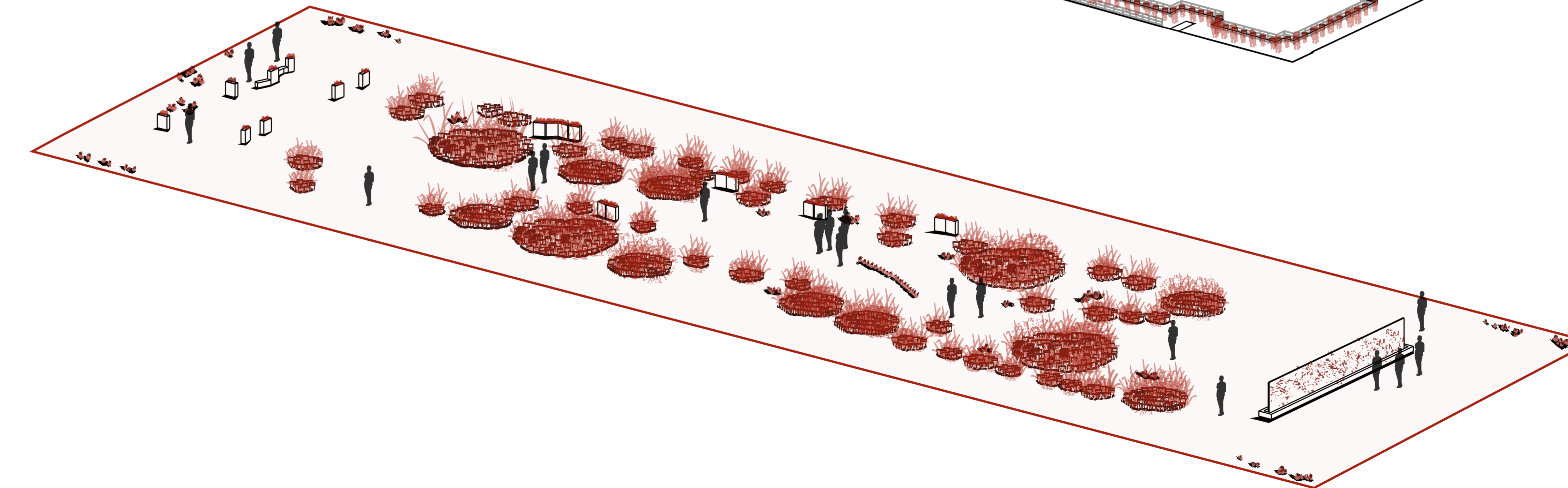
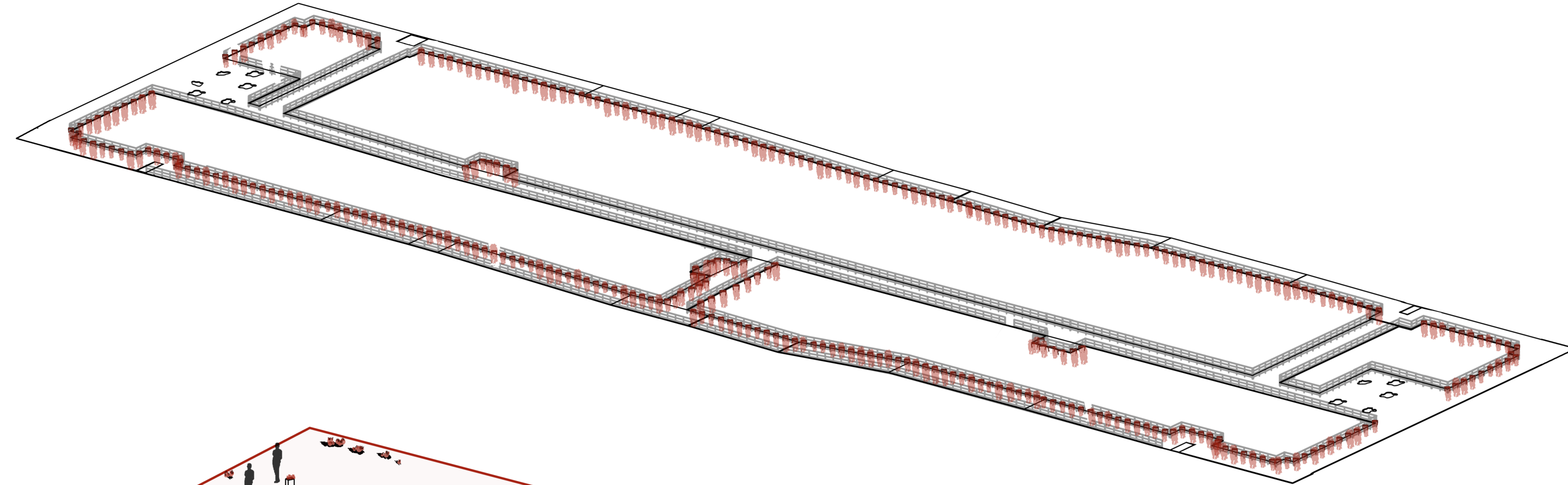
Orquídea



Pinguicula



Nepenthes



Toda el área adopta el método de plantación en macetas, a través de diferentes tipos, macetas, ordinarias, macetas redondas y estanques de flores de 1,2 metros de altura, para plantar plantas que se ajustan a las características climáticas regionales, creando un efecto visual de un jardín natural. Debajo del cobertizo, en el lado sur, se construye un nuevo estanque de circulación automática de agua y se disponen plantas acuáticas. Desde el estanque, las plantas trepan a la pared de agua para formar una pared verde natural que aísla la línea de visión. En el pequeño invernadero del lado sur, las plantas en macetas también se utilizan para cultivar plantas tropicales, adecuadas para invernaderos.

Todo el sitio puede prevenir pequeños letreros, utilizados para explicar los tipos de plantas y sus hábitos, y desempeñar un papel educativo para turistas y niños.

Desde la perspectiva del desarrollo de toda la ciudad, el espacio verde formado en el área, se puede conectar y hacer eco con otras áreas verdes en la estructura del puerto. Toda la vegetación se basa en el Jardín Botánico de Valencia.



El modelo de desarrollo sostenible funcionará:

1. Adaptarse al desarrollo urbano  
La infraestructura verde formará visualmente espacios de alto valor como parques naturales y se protegerán las reliquias culturales.

2. Evite la urbanización innecesaria  
En este sentido, es un problema evitar el crecimiento a lo largo de la ciudad. A lo largo del parque, especialmente las parcelas adyacentes, se conectan con otros suelos naturales protegidos, agregando vegetación a las parcelas industriales del puerto.

3. Integrar nuevos usos en el paisaje.  
Este tipo incluye conocer a todo tipo de personas que realizan actividades aquí, y el área se utiliza funcionalmente, como pista de patinaje sobre ruedas, pista de habilidades y zona de encuentro de baile, espacio de ocio, etc.

4. Los servicios ambientales son los beneficios que brindan a las personas los ecosistemas, que a su vez los utilizan para mejorar su calidad de vida. El ecosistema proporciona una amplia gama de servicios para la sociedad. En el parque, se clasifican en los siguientes grupos:

-Servicio directo

Agua: El ecosistema hídrico de la zona está formado por todas las plantas en macetas y plantas de invernadero, en la piscina propuesta y plantas acuáticas, a través del ciclo hidrológico autónomo, juega un papel importante en la depuración del cuerpo de agua de riego.

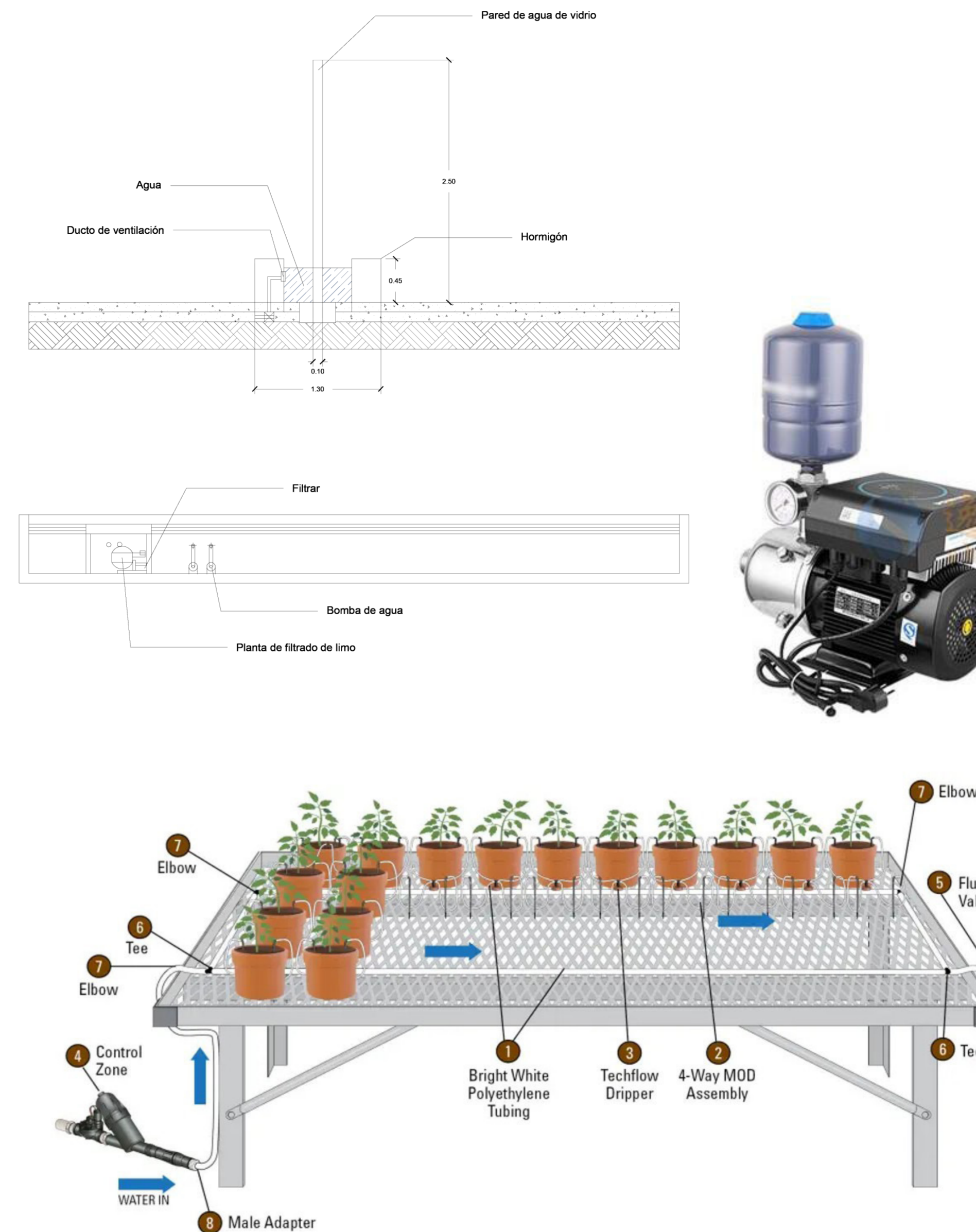
Recursos animales: a través de elementos verdes, aumentan la biodiversidad del ecosistema, atraen pequeños microorganismos y forman una pequeña área ecológica.

-Servicios indirectos:

Educación cultural  
Las plantas verdes y otros ecosistemas de la zona son los componentes básicos del medio ambiente. Es necesario comprender, reconocer y difundir su historia, desarrollo, evolución y preservación. La investigación y la observación brindan la comprensión y apropiación del paisaje como un producto cultural.

Viaje  
Los ecosistemas tienen un gran impacto en todas las características del turismo, proporcionando un desarrollo de importancia económica para la zona y el nivel local. Úselos como un escenario de atracción más importante para proporcionar lugares para actividades turísticas.

Salud-Entretención  
Tiene el mayor significado en sí mismo, es decir, proporcionar un lugar para que las actividades humanas mantengan y mejoren la salud del cuerpo y el espíritu. El ecosistema proporciona estas beneficiosas actividades al aire libre.



Netafim also offers a full line of system components - polyethylene tubing, valves, disc filters and water meters. To complete the system, a pump of the correct size is needed which can provide at least 22 psi at the necessary total flow rate (total flow rate determined by adding up all drippers that will run at one time and multiplying by the dripper flow rate). Using a simple pump timer and premixed reservoir of nutrient solution, a very effective, efficient and yield-boosting solution can be assembled.

El principio de diseño del muro cortina de agua se realiza realmente reduciendo la velocidad del flujo de agua de acuerdo con los principios de la física y la mecánica, para superar el ruido del agua que fluye y brindar a las personas una experiencia especial de un proceso de disfrute: la cascada volando hacia abajo y la neblina de agua.

El muro cortina de agua interior también estira el agua horizontalmente de acuerdo con el principio de tensión del agua que fluye.

Generalmente, el filtro del volumen correspondiente, se empareja al comienzo del diseño del muro cortina de agua. Hay muchos tipos de filtros de calidad del agua, como tanques de arena, piscinas de filtración o filtros industriales.

El muro cortina de agua de vidrio es un sistema de agua diseñado en la parte superior del muro cortina, y el agua fluye a través de su superficie para formar una cortina de agua, para lograr los efectos visuales requeridos del interior y exterior del edificio. Sin embargo, este enfoque requiere una buena estanqueidad del muro cortina, por lo que este tipo de pegamento de silicona requiere alta tecnología. Debe prestar atención al agua que fluye hacia abajo y no salpica por todas partes, elegirá vidrio de dos caras, con un hilo de pescar en el medio, además de una pequeña bomba de agua y varias tuberías.

Sistema de riego automático

Filtro + bomba de refuerzo + controlador + electroválvula + sub-tubería

El riego por goteo es un método de riego automático, especialmente para jardines. La primera ventaja del riego por goteo es ahorrar agua, y la segunda es evitar que se pudra<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> F.W. (2018, 8 diciembre). Cómo elegir una bomba de agua para muro cortina. YIPIN WATERSCAPE. <https://m.shui-jing.net/news/37.html#>

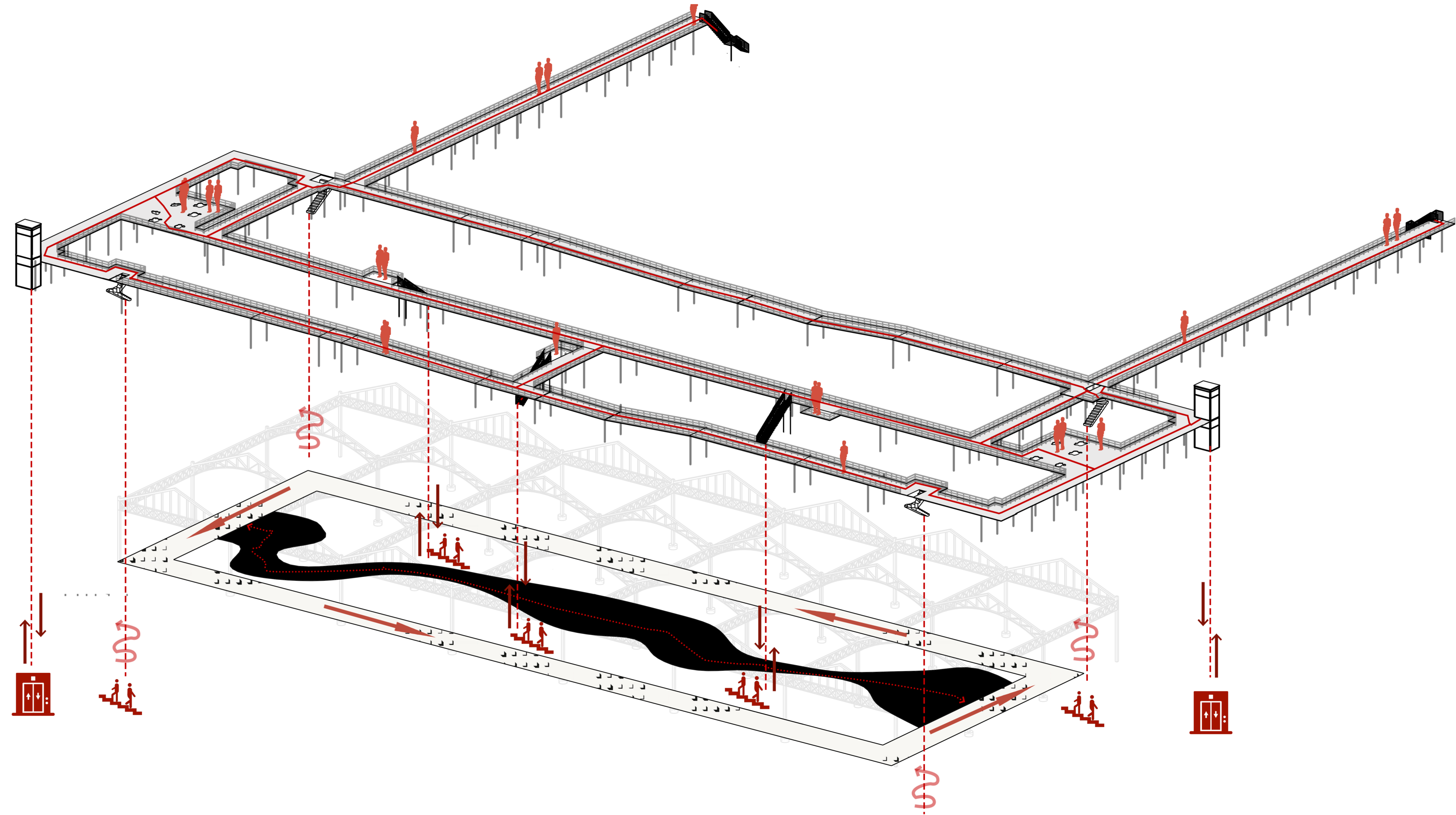
**Imagen 48.** Estructura de estanque. Imagen propia.  
**Imagen 49.** Foto de la bomba de agua. Fuente: Google imagen.  
**Imagen 50.** Sistema de riego automático.

Fuente: [https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fhydrobuilder.com%2Fmedia%2Fcatalog%2Fproduct%2Fcache%2F1%2Fimage%2F9df78eab33525a08d6e51b8d27136e95%2Fm%2Fo%2Fmod-2-e1526502266117-768x457\\_7\\_10.jpg&imgrefurl=https%3A%2F%2Fhydrobuilder.com%2Fhydro-flow-netafim-4-way-dripper-stake-assembly-36-pack-of-25.html&ibid=rDsLE\\_hoJjpUM&vet=12ahUKEwjsrc77vMnyAhWmAzQIHcbkDT4QMvgAegQIARB..i&docid=ZeKxW4FcpgHy5M&w=700&h=700&q=vertical&hl=zh-CN&ved=2ahUKEwjsrc77vMnyAhWmAzQIHcbkDT4QMvgAegQIARB-](https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fhydrobuilder.com%2Fmedia%2Fcatalog%2Fproduct%2Fcache%2F1%2Fimage%2F9df78eab33525a08d6e51b8d27136e95%2Fm%2Fo%2Fmod-2-e1526502266117-768x457_7_10.jpg&imgrefurl=https%3A%2F%2Fhydrobuilder.com%2Fhydro-flow-netafim-4-way-dripper-stake-assembly-36-pack-of-25.html&ibid=rDsLE_hoJjpUM&vet=12ahUKEwjsrc77vMnyAhWmAzQIHcbkDT4QMvgAegQIARB..i&docid=ZeKxW4FcpgHy5M&w=700&h=700&q=vertical&hl=zh-CN&ved=2ahUKEwjsrc77vMnyAhWmAzQIHcbkDT4QMvgAegQIARB-)



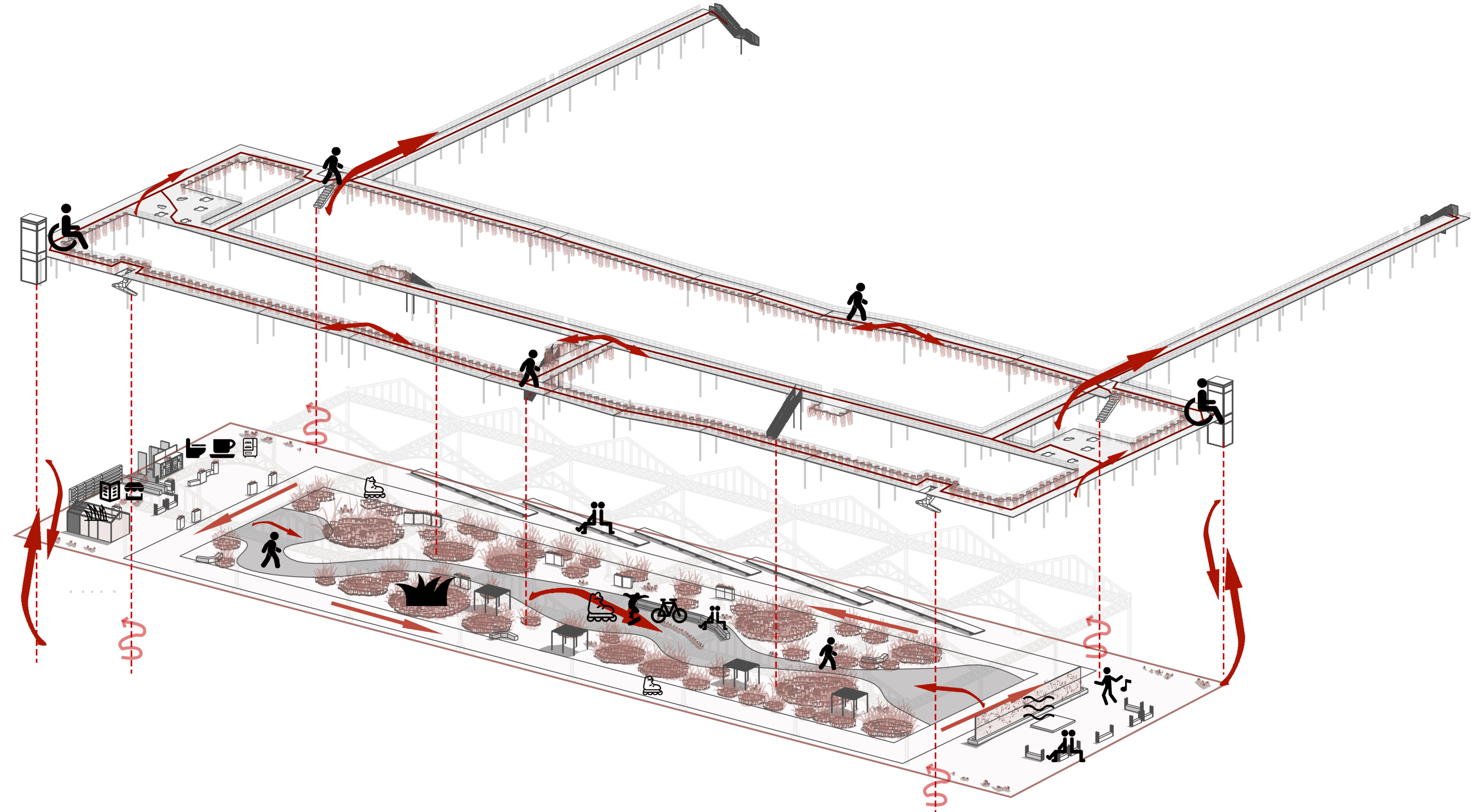
### 3.3.4 Esquema de cicirculaciones

La pista de patinaje sobre ruedas se reservará y el paseo se planificará de acuerdo con los requisitos de espacio para crear una circulación adecuada, para los activistas del patinaje sobre ruedas, al tiempo que satisface las necesidades de los entusiastas del patinaje de larga distancia. El área central, que conecta los dos lados, está planificada dentro del área para satisfacer las necesidades de los capacitadores de habilidades y conectar el espacio entre el norte y el sur. Al crear escaleras y ascensores sin barreras, que conducen a la plataforma del segundo piso, se crea una red de pasarela para conectar las áreas residenciales occidentales.



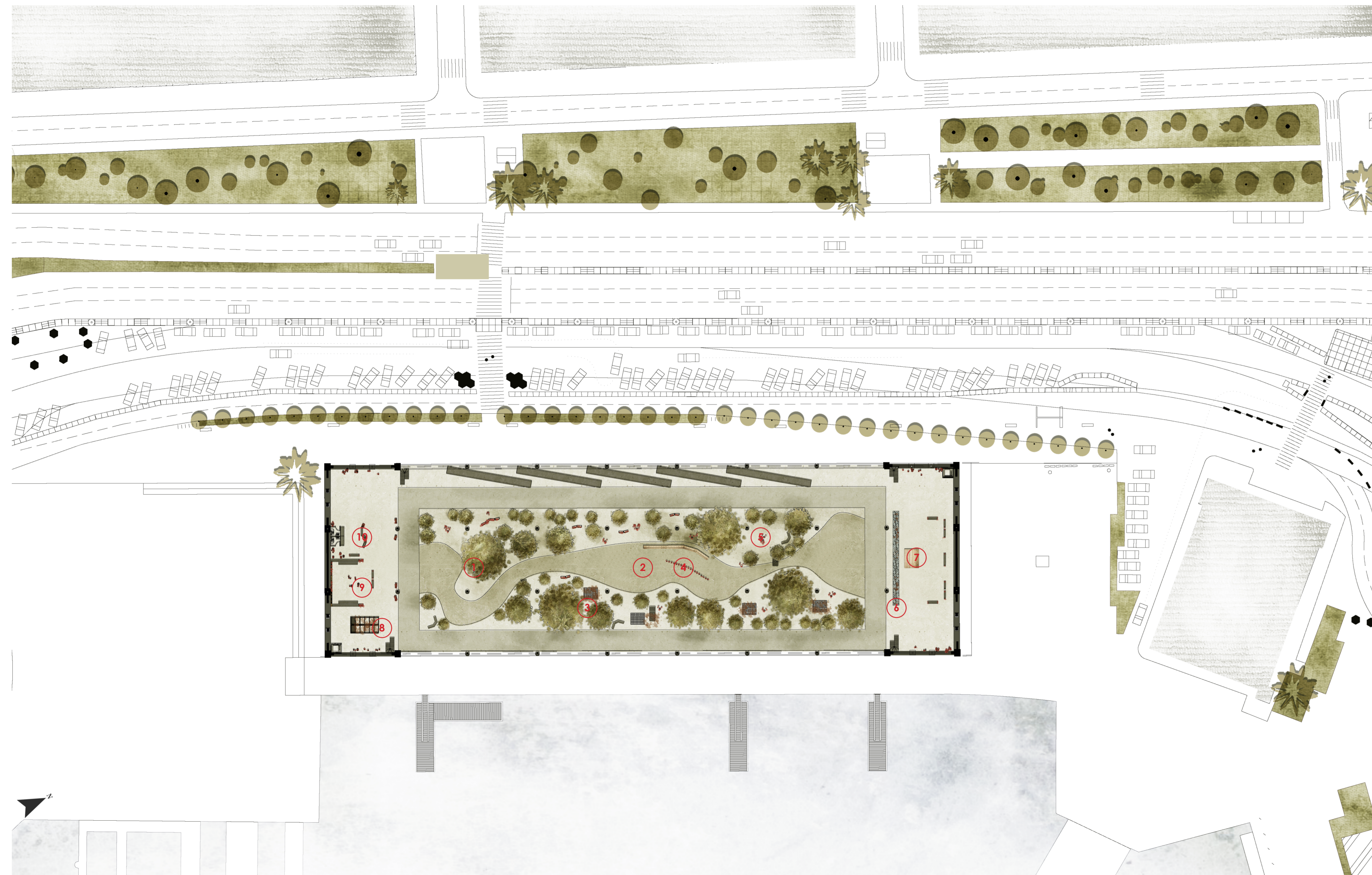


La propuesta de estructura vial propone un camino circular para servir mejor al uso de multitudes de patinaje sobre ruedas y patinetas. Se basará en la ruta de flujo peatonal existente, pero se harán algunos cambios de acuerdo con la función a completar, pero el pavimento original. Casi no hay cambios en el suelo debajo del estudio, pero la privacidad general del espacio para la multitud que baila aumenta, y las instalaciones públicas se ubican en el sur. Con el paso elevado, la ruta desde la zona residencial a través de la carretera hasta la zona, es más directa.



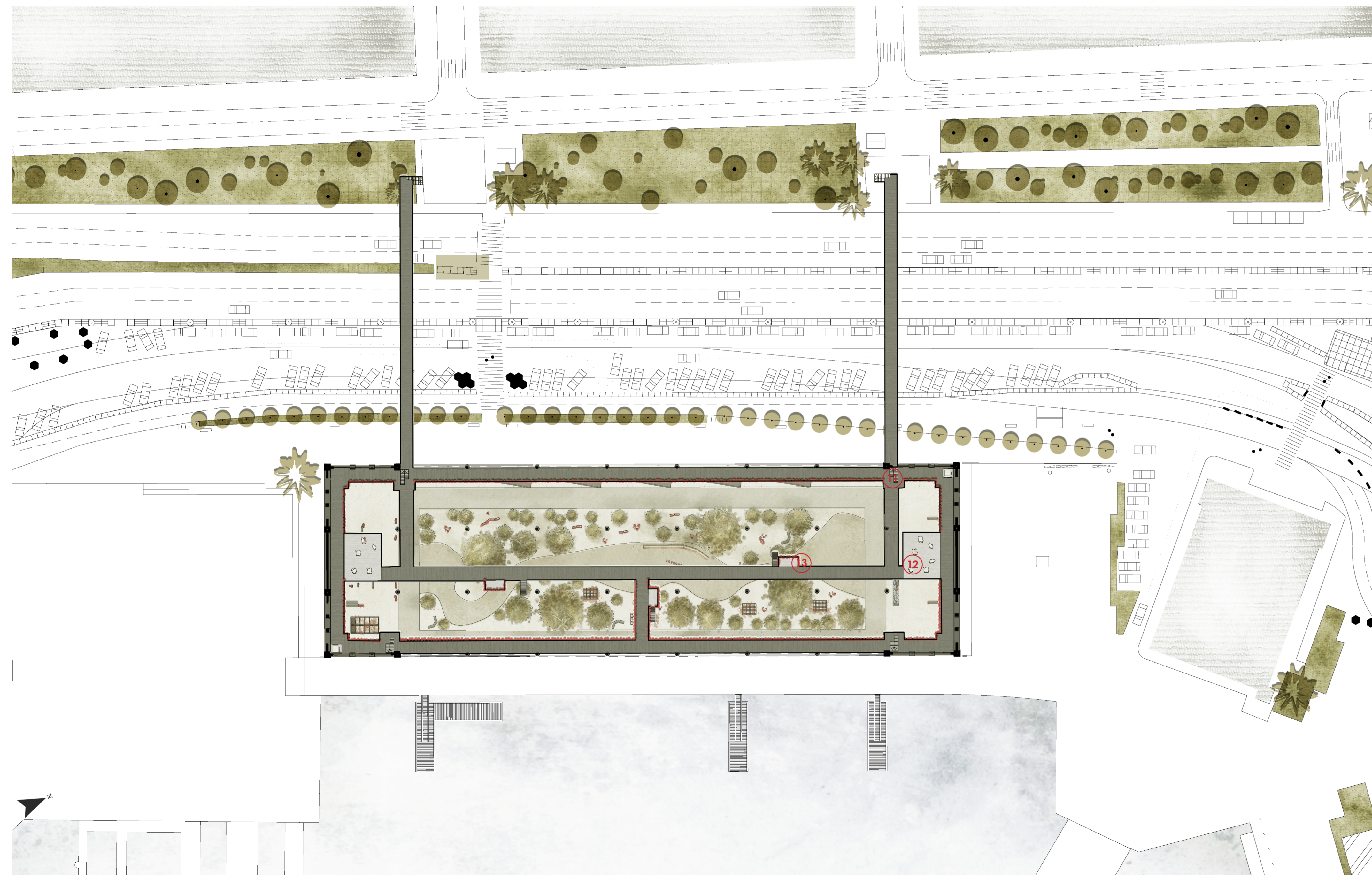


### 3.3.6 Espacios para el uso público -Planta 1



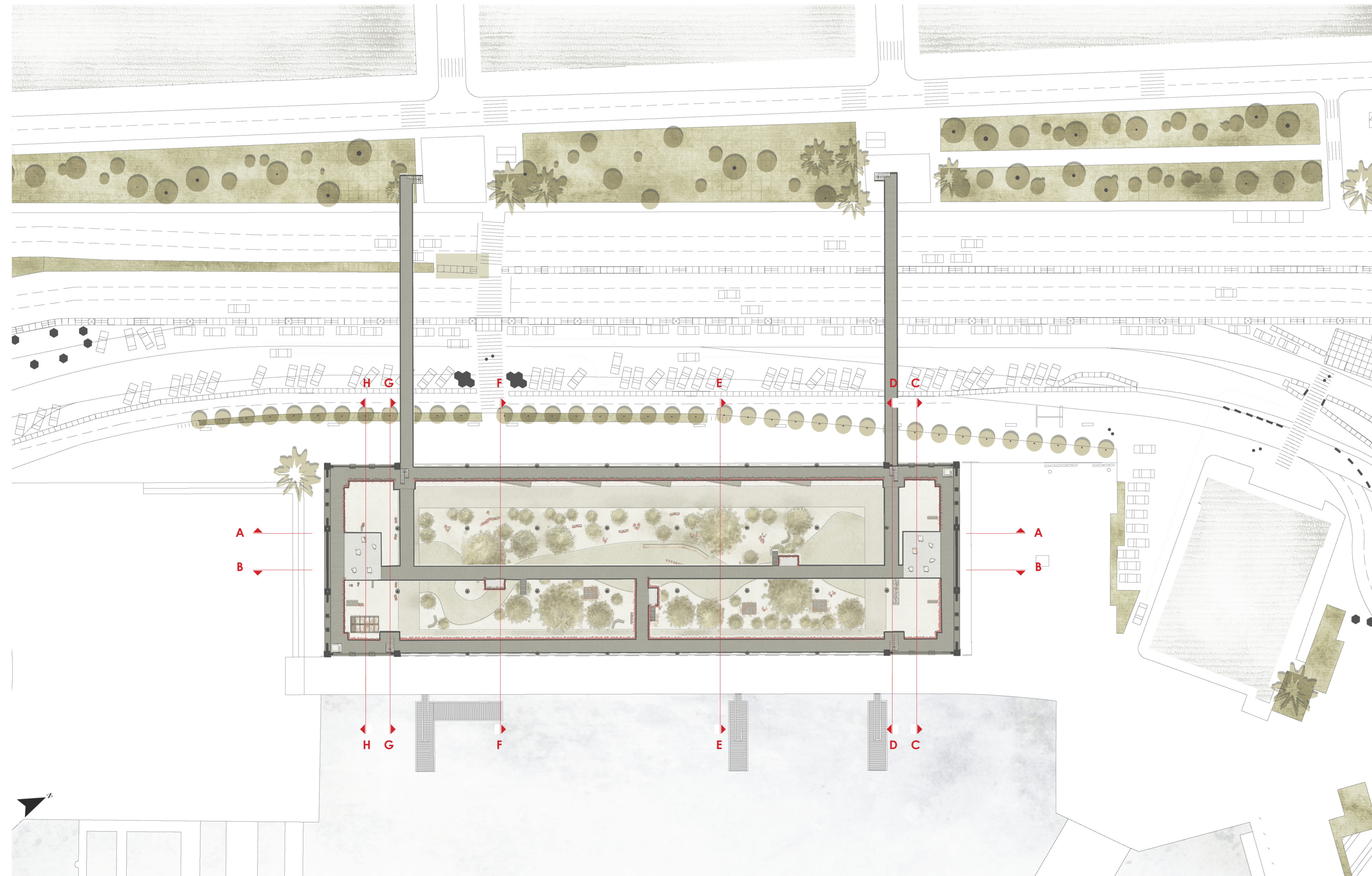
- 1 Área de jardín en macetas
- 2 Área de habilidades y currículo
- 3 Kiosco
- 4 Zona de Slalom
- 5 Pequeña área de ocio
- 6 Estanque
- 7 Área de escenario y baile
- 8 Invernadero
- 9 Librería y Tienda de plantas
- 10 Baños públicos y máquinas expendedoras
- 11 Pasarela
- 12 Terraza del hueco
- 13 Terraza





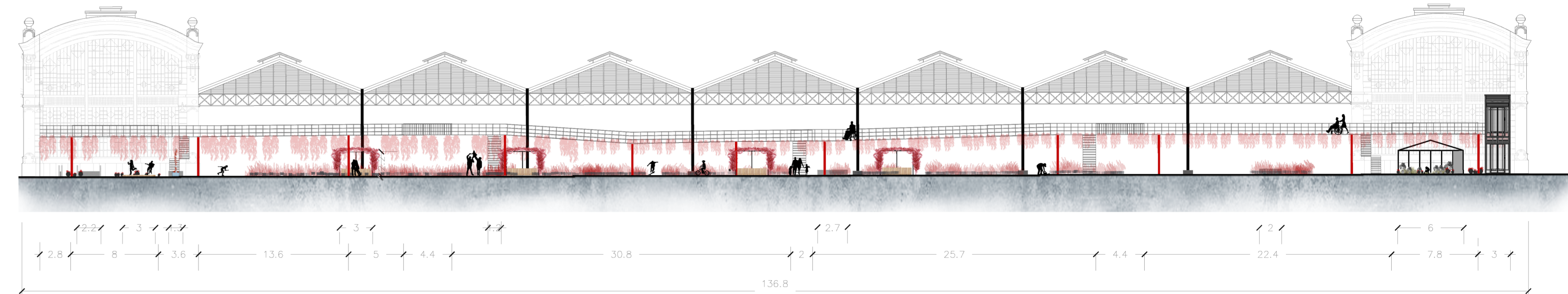
- 1 Área de jardín en macetas: Crea jardines naturales en forma de plantas en maceta y satisface la demanda de agua mediante riego automático.
- 2 Área de habilidades y currículo: En este gran espacio diáfano, lo ideal es satisfacer las necesidades de patinaje, acrobacia en bicicleta y recorridos. Aquí, crea banquetas con escalones. Cuando los niños están realizando cursos y actuaciones, los padres pueden tener un mejor ver para ver y tomar fotografías.
- 3 Kiosco: Un pequeño marco de porche de acero, idealmente para plantar plantas trepadoras junto a él, creando un porche verde y creando un espacio de ocio semiabierto. Los asientos de hormigón se colocan debajo para satisfacer las necesidades de descanso y entretenimiento de las personas.
- 4 Zona de Slalom: Inspirado en el entrenamiento de habilidades comunes del patinaje sobre ruedas, "Slalom" es un proyecto de patinaje sobre ruedas que usa zapatos lisos en filas de pilas y hace varios movimientos "elegantes" al deslizarse. Los obstáculos se llaman "montones", o "montones" para abreviar. Al colocar macetas esféricas en las que se puedan plantar plantas en lugar de "montones", se pueden satisfacer las necesidades del sitio para el entrenamiento de habilidades.
- 5 Pequeña área de ocio: En el pequeño espacio semicerrado del interior del jardín, el visitante se siente como en un espacio natural.
- 6 Estanque: Las personas pueden sentarse en el borde de la piscina para descansar mientras observan las plantas acuáticas, la multitud que baila o la actuación en el pequeño escenario por la noche.
- 7 Área de escenario y baile: Porque en este espacio suelen bailar aquí por la noche diferentes grupos de baile, como "Salsa", por lo que la idea es conservar las características de este espacio. De vez en cuando, pequeños grupos realizan presentaciones y se coloca una pequeña plataforma como escenario. Se sitúan asientos para que la multitud coloque artículos, descansen y vea actuaciones.
- 8 Invernadero: El invernadero favorece el crecimiento y la gestión de la vegetación mantenida. Entre ellos, el pequeño espacio en el lado sur del invernadero se usa para almacenar herramientas agrícolas y mantener adecuadamente el fertilizante y el suelo para el crecimiento de la vegetación, lo cual es conveniente para el acceso del personal de mantenimiento.
- 9 Librería y Tienda de plantas: Las estanterías se colocan en el área abierta de lectura y venta, lo que permite a la gente leer y comprender los hábitos de las plantas. La gente puede comprar pequeñas plantas en macetas aquí, lo cual es educativo y estimula la atención de la gente a la ecología.
- 10 Baños públicos y máquinas expendedoras: El baño público satisface las necesidades de las personas que están activas aquí, y las máquinas expendedoras se colocan en el exterior para atender a las multitudes que pueden beber café y agua mientras miran el espacio.
- 11 Pasarela: El establecimiento del segundo piso, a través de la creación de escaleras rectas, escaleras de esquina y sin barreras, puede satisfacer a personas de todas las edades desde diferentes direcciones hasta el segundo piso, desde el lado este se puede ver la vista de la calle de la ciudad, desde el lado este se puede ver la carrera de vela ocasional y el paisaje del puerto. Conecta áreas residenciales y mejora la accesibilidad. Las macetas se colocan en el interior para aumentar el espacio verde.
- 12 Terraza del hueco: Observa a la gente que baila abajo a través del hueco en la parte superior para aumentar la diversión. Para seguridad, pone cristal blindado de 3 cms arriba.
- 13 Terraza: Se colocan tres pequeñas plataformas para que la gente pueda contemplar el jardín desde diferentes ángulos.



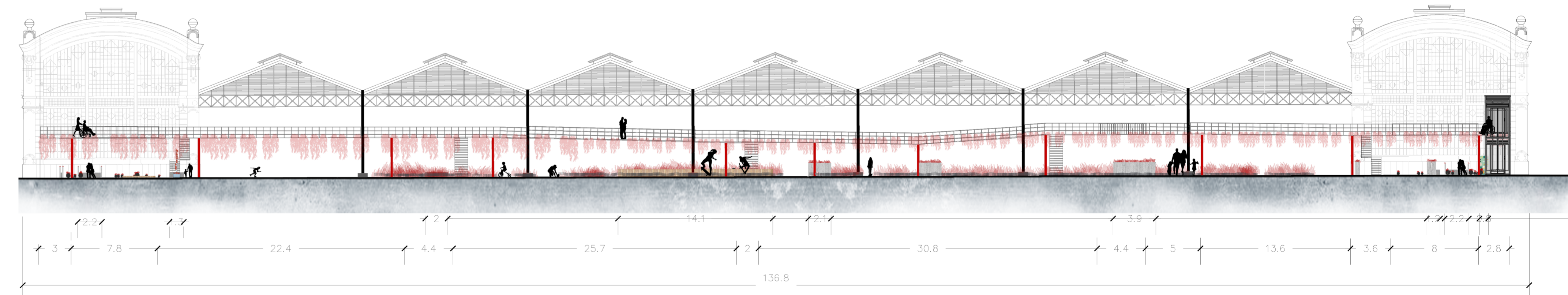


67 **Imagen 55.** Plano completo. Imagen propia.

A-A



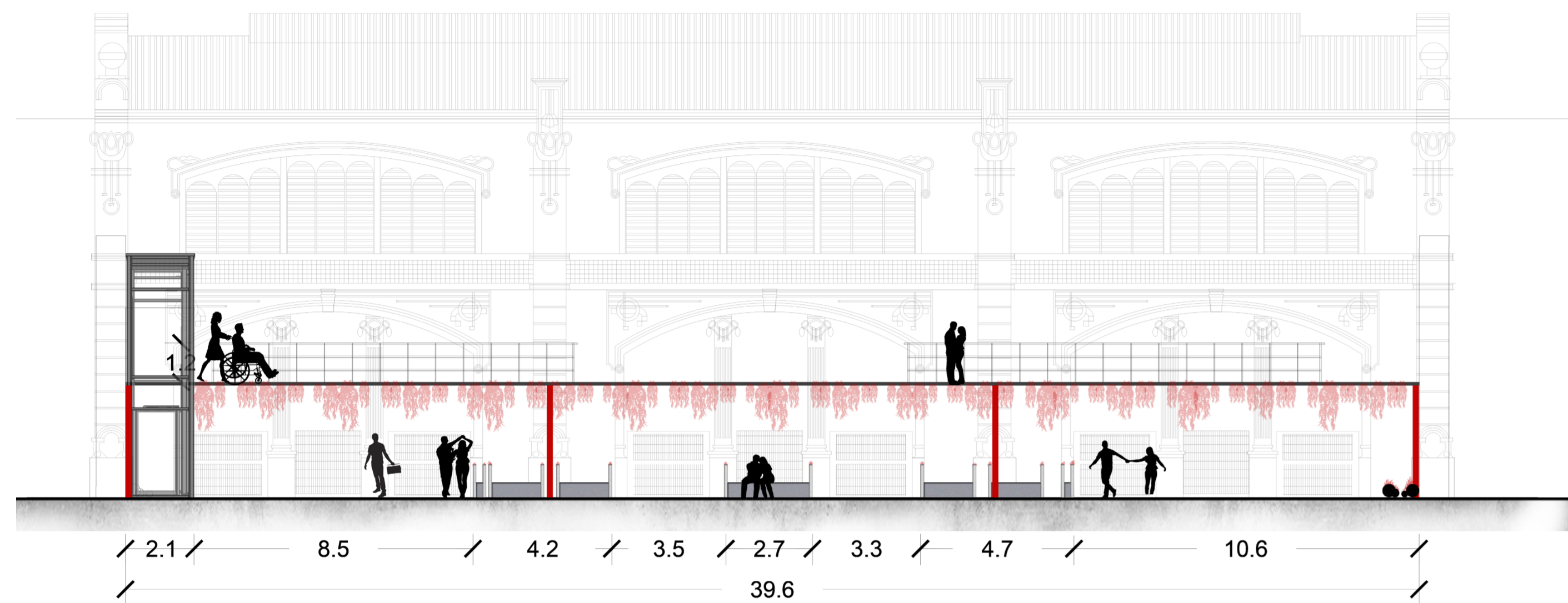
B-B



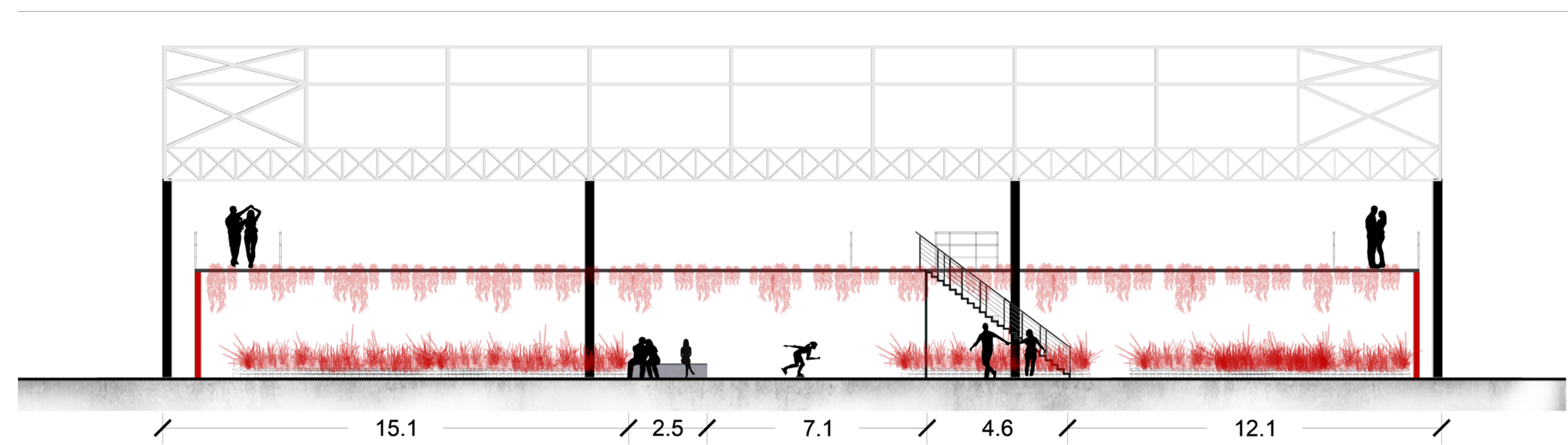
**Imagen 56.** Secciones completo A-A. Imagen propia.  
**Imagen 57.** Secciones completo B-B. Imagen propia.



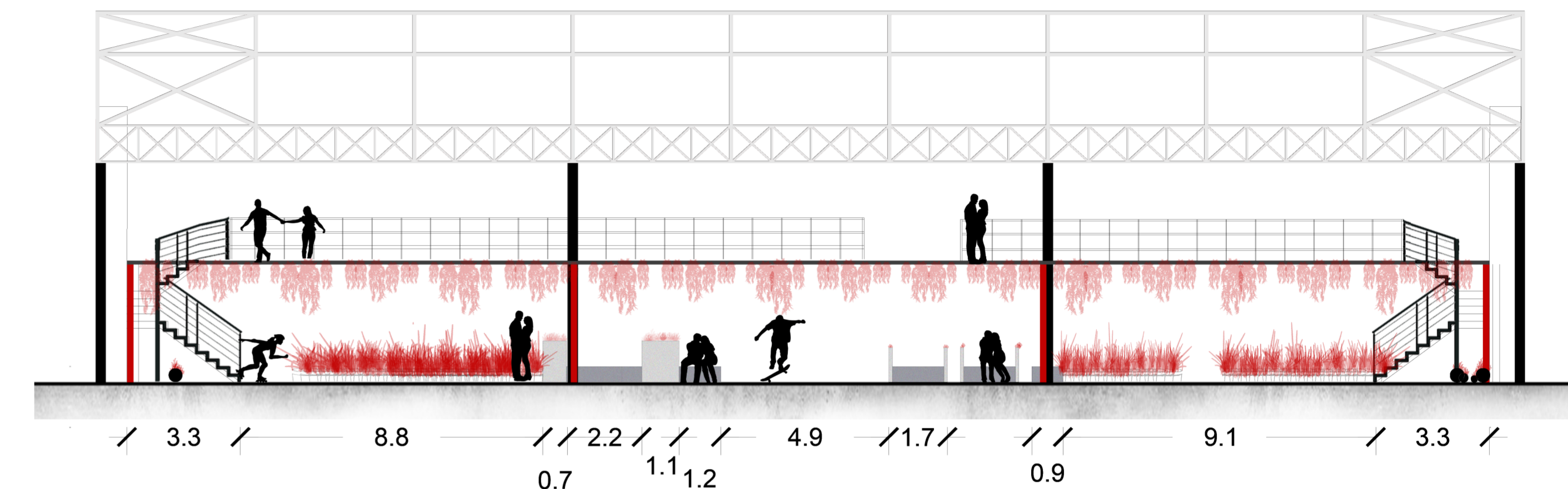
C-C



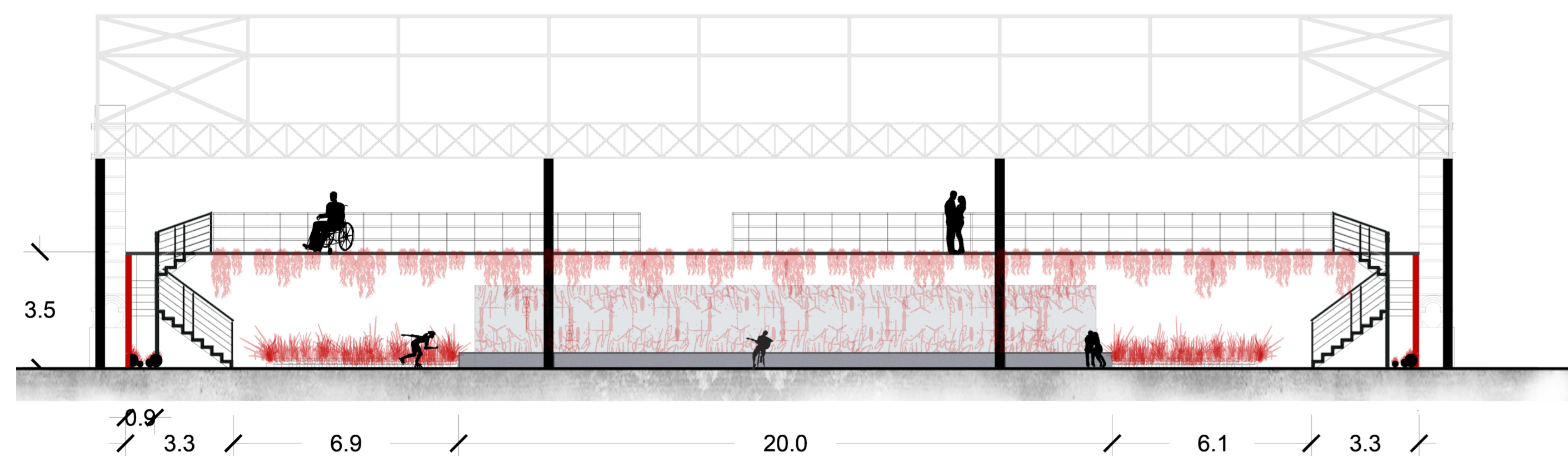
E-E



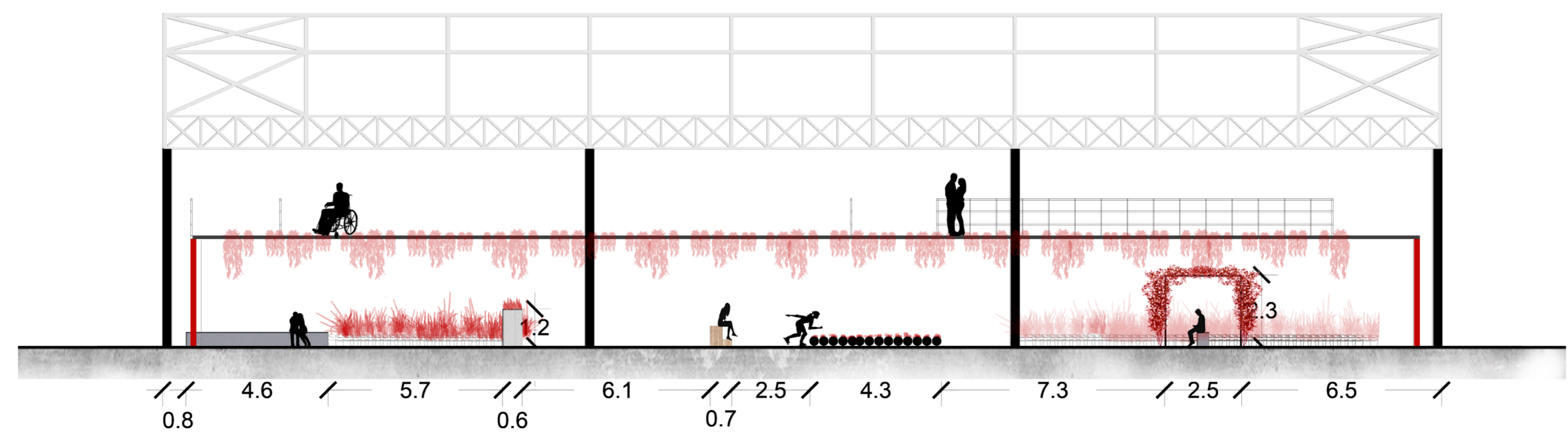
G-G



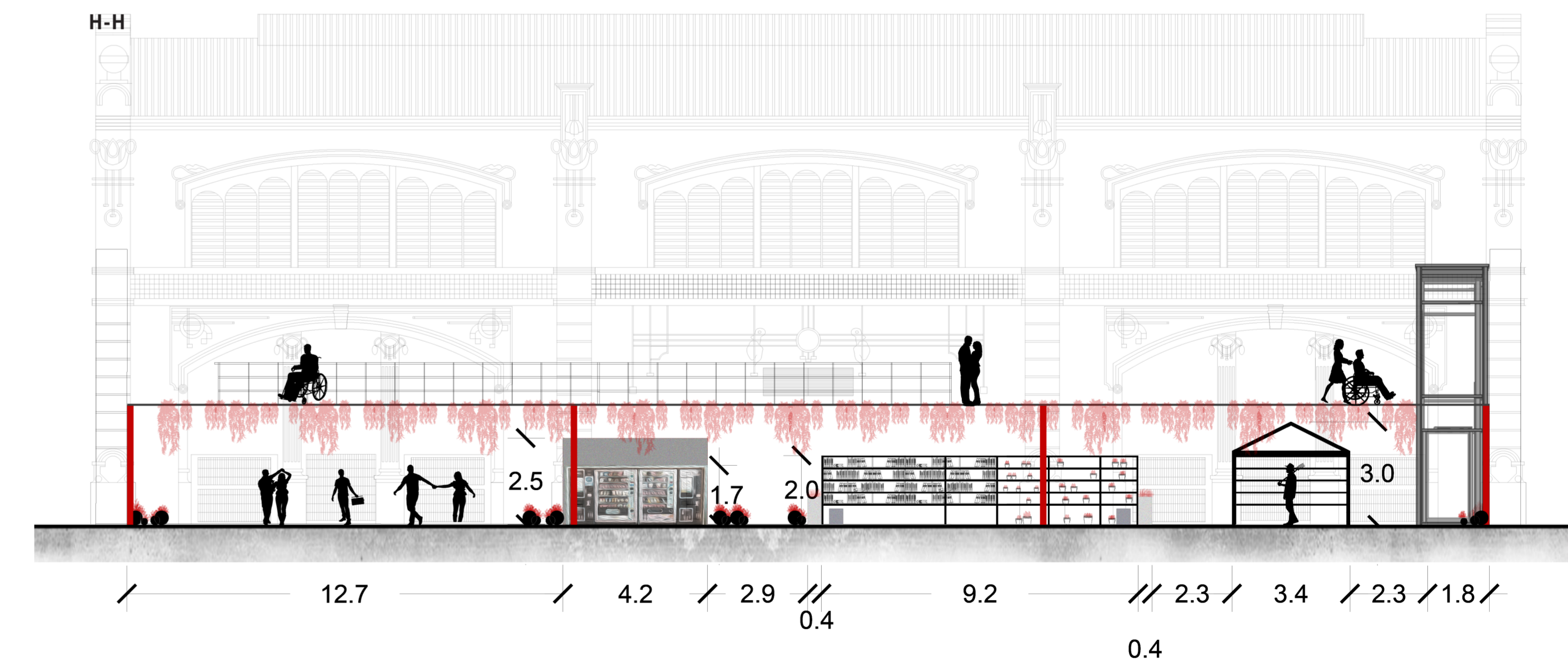
D-D



F-F



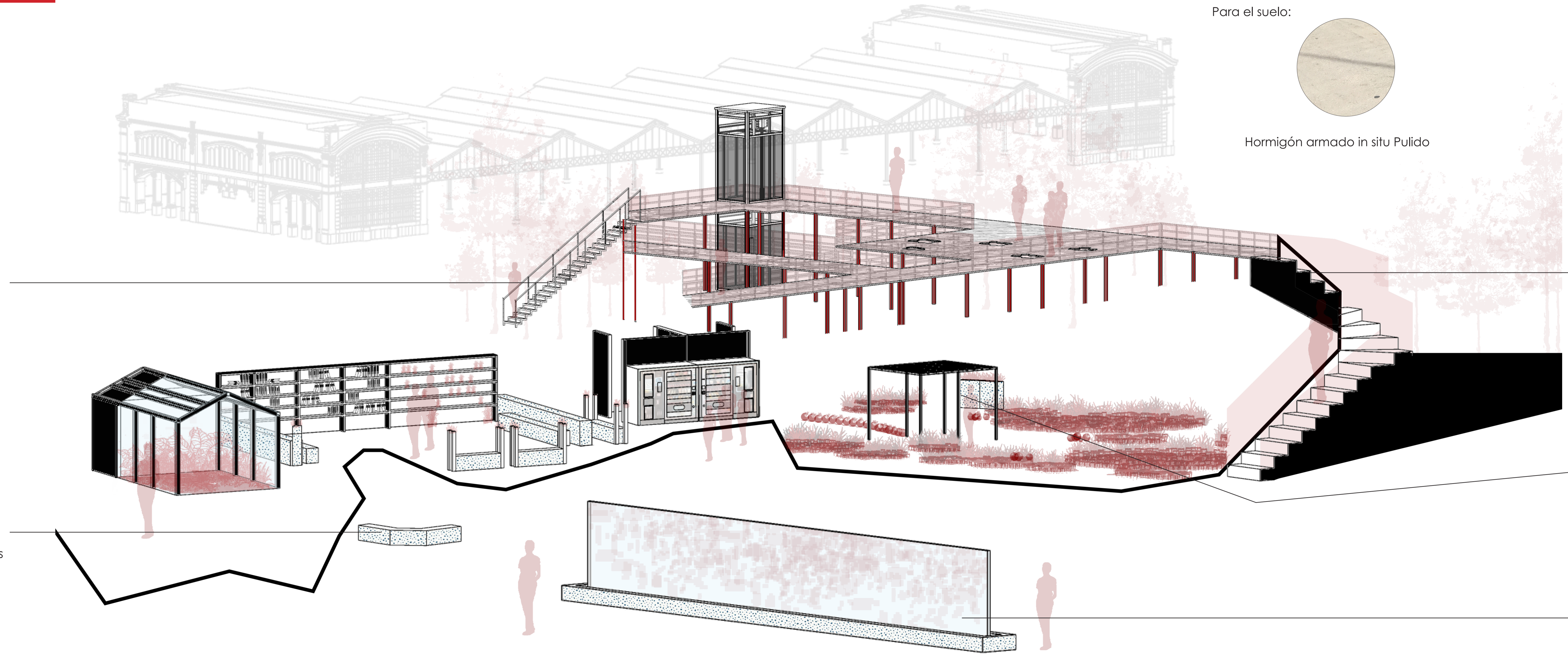
H-H



68 **Imagen 58.** Secciones C-C. Imagen propia.  
69 **Imagen 59.** Secciones D-D Imagen propia.



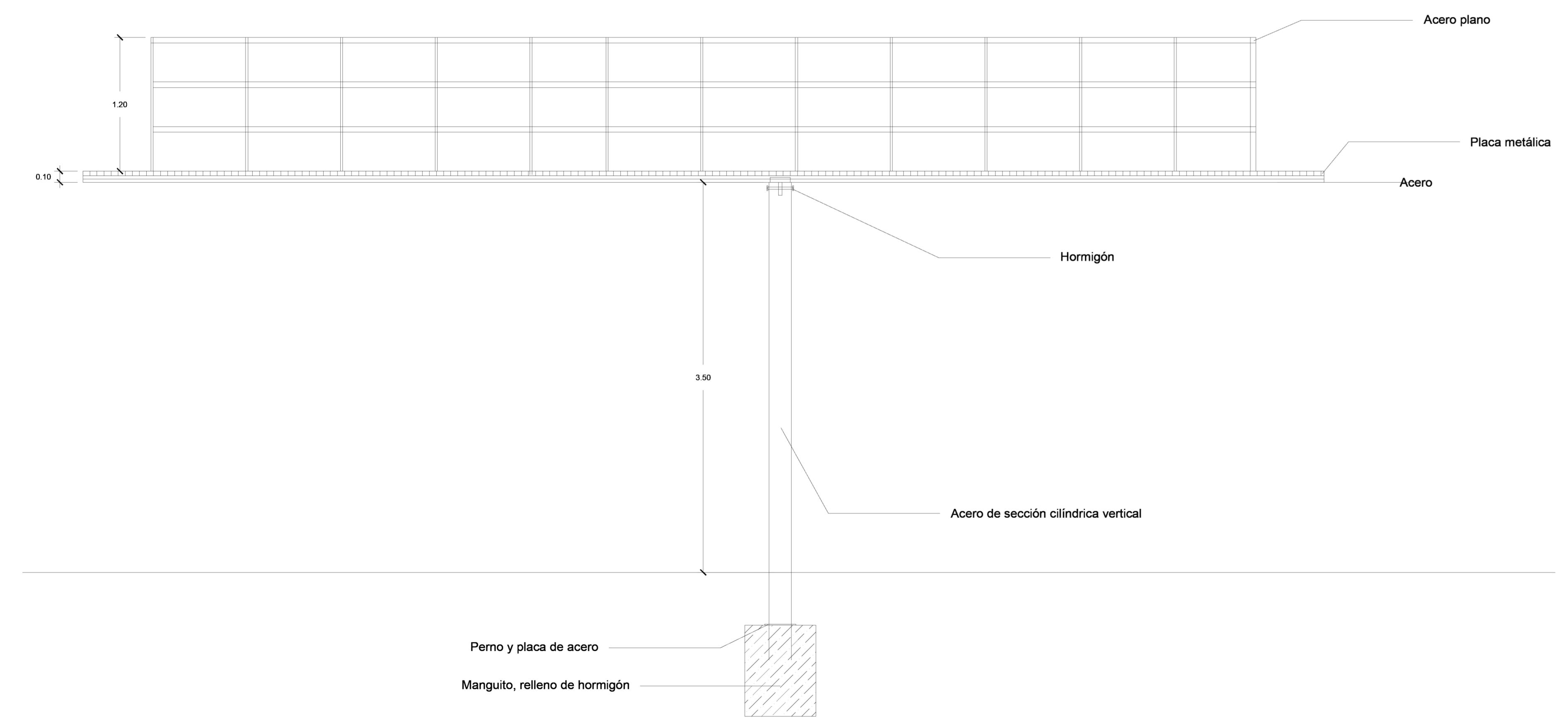
### 3.4 MATERIALIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN



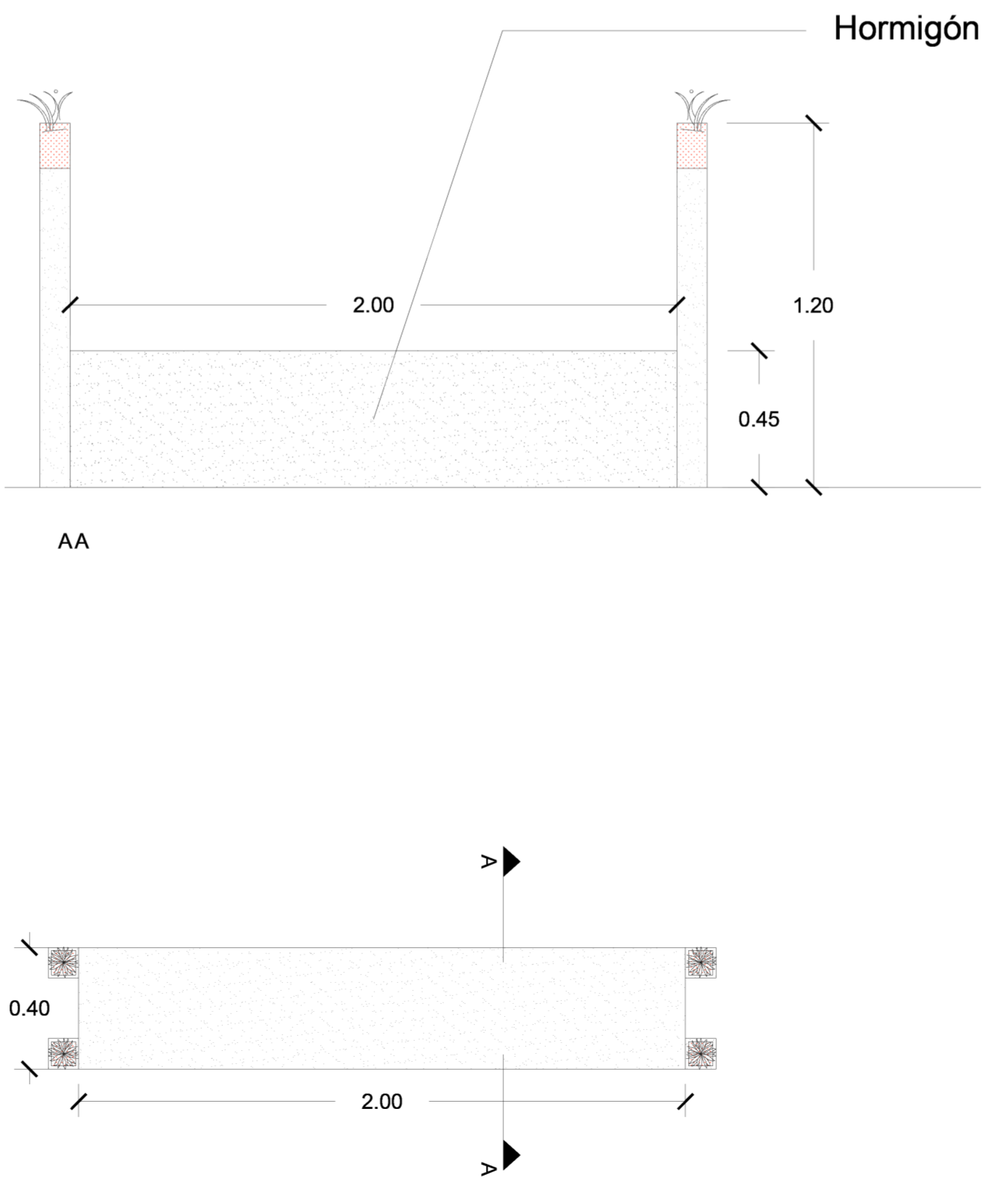


**CONSTRUCCIONES**

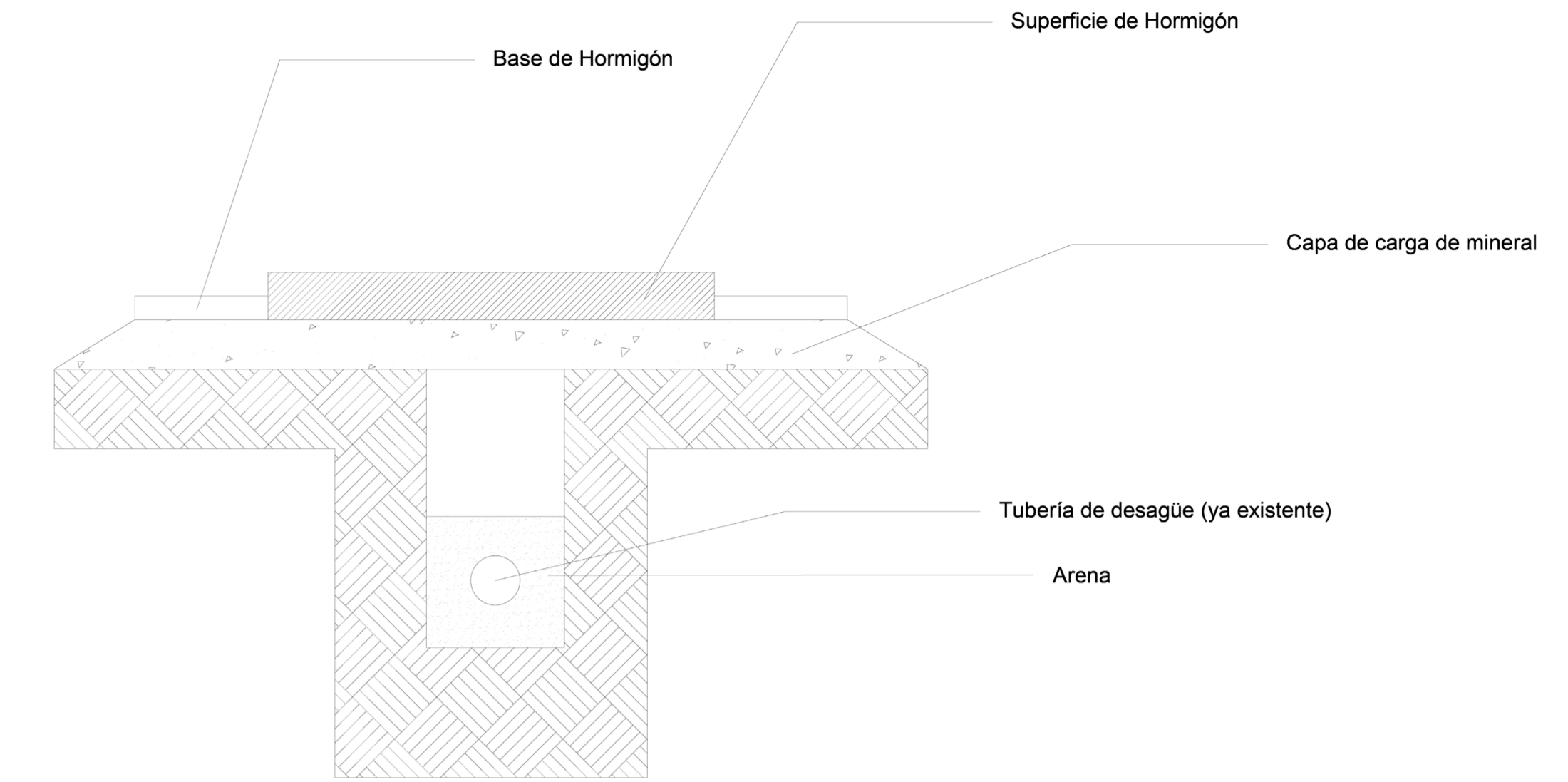
PISO 2 PLATAFORMA



MACETA DE BANCO



SUELO



BANQUETA

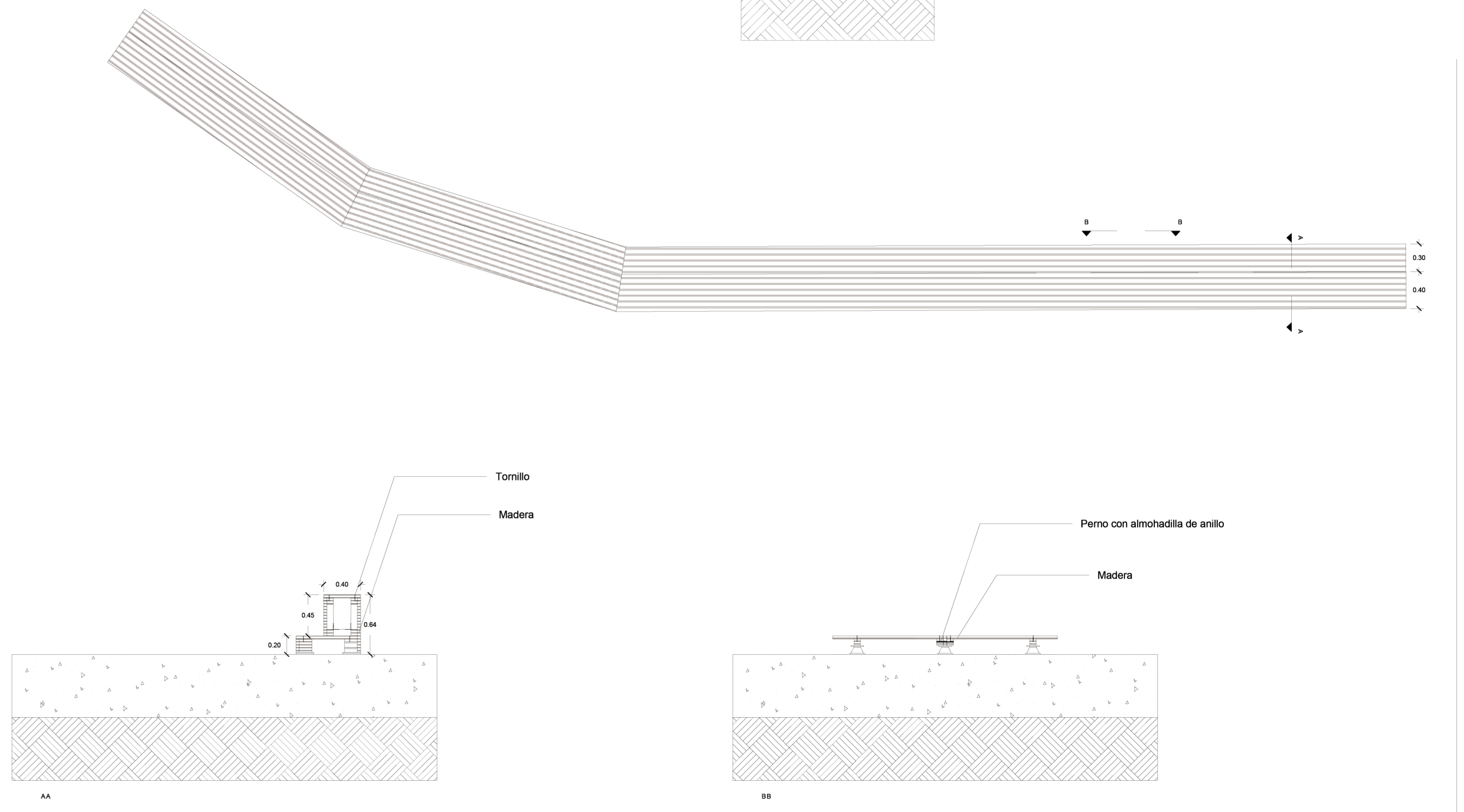
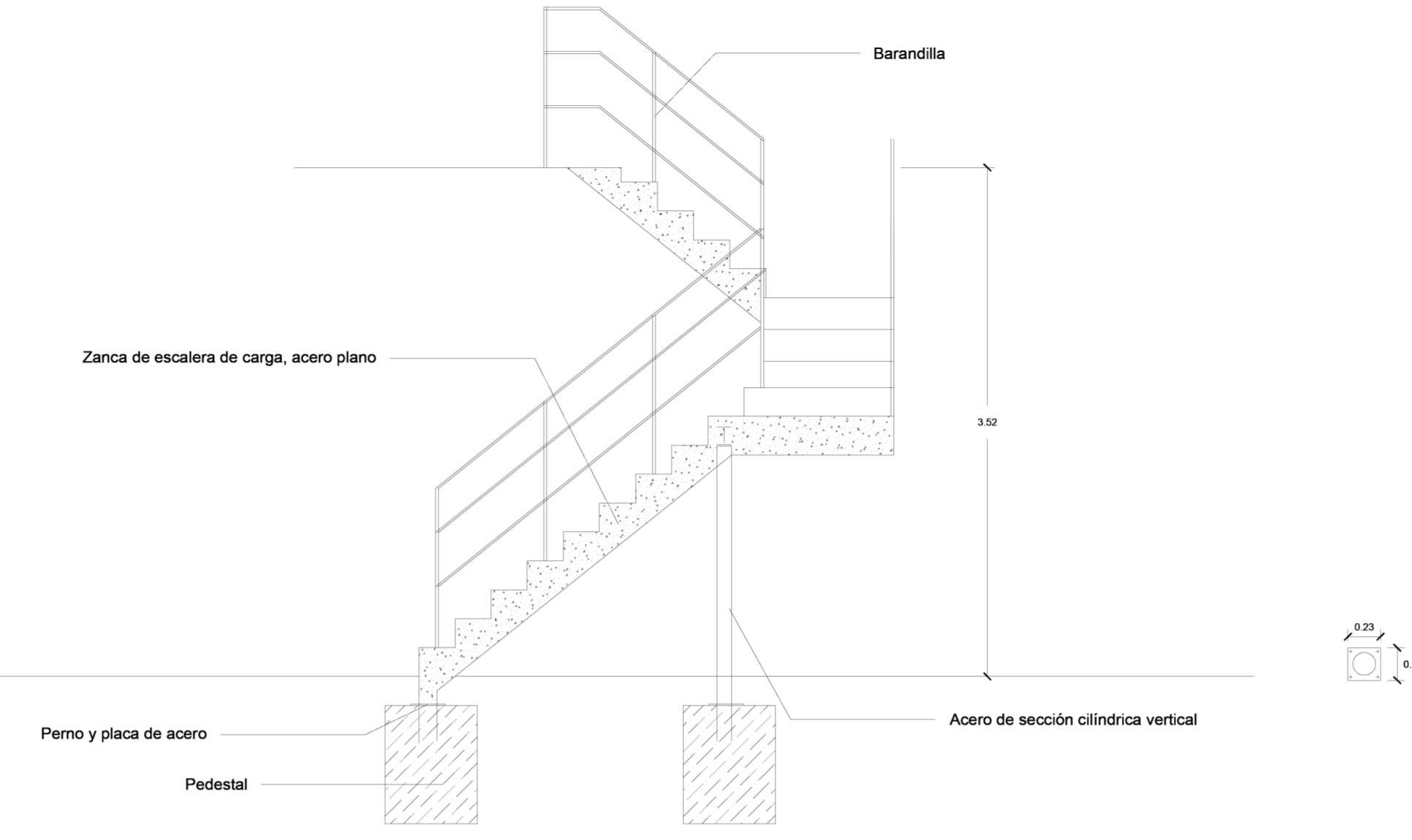
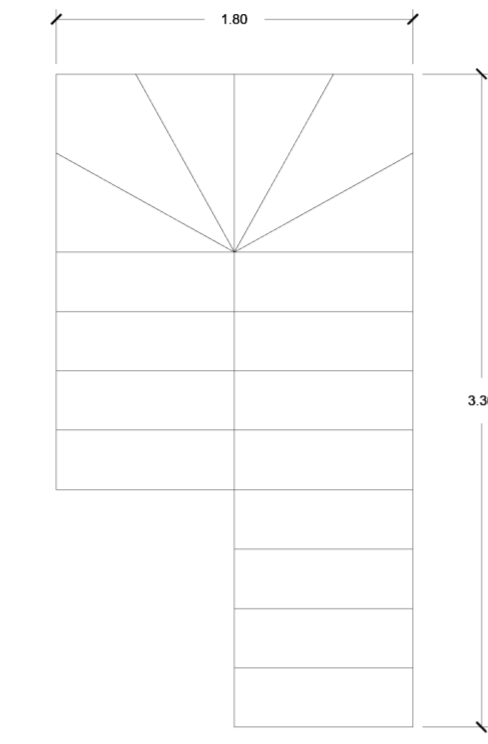
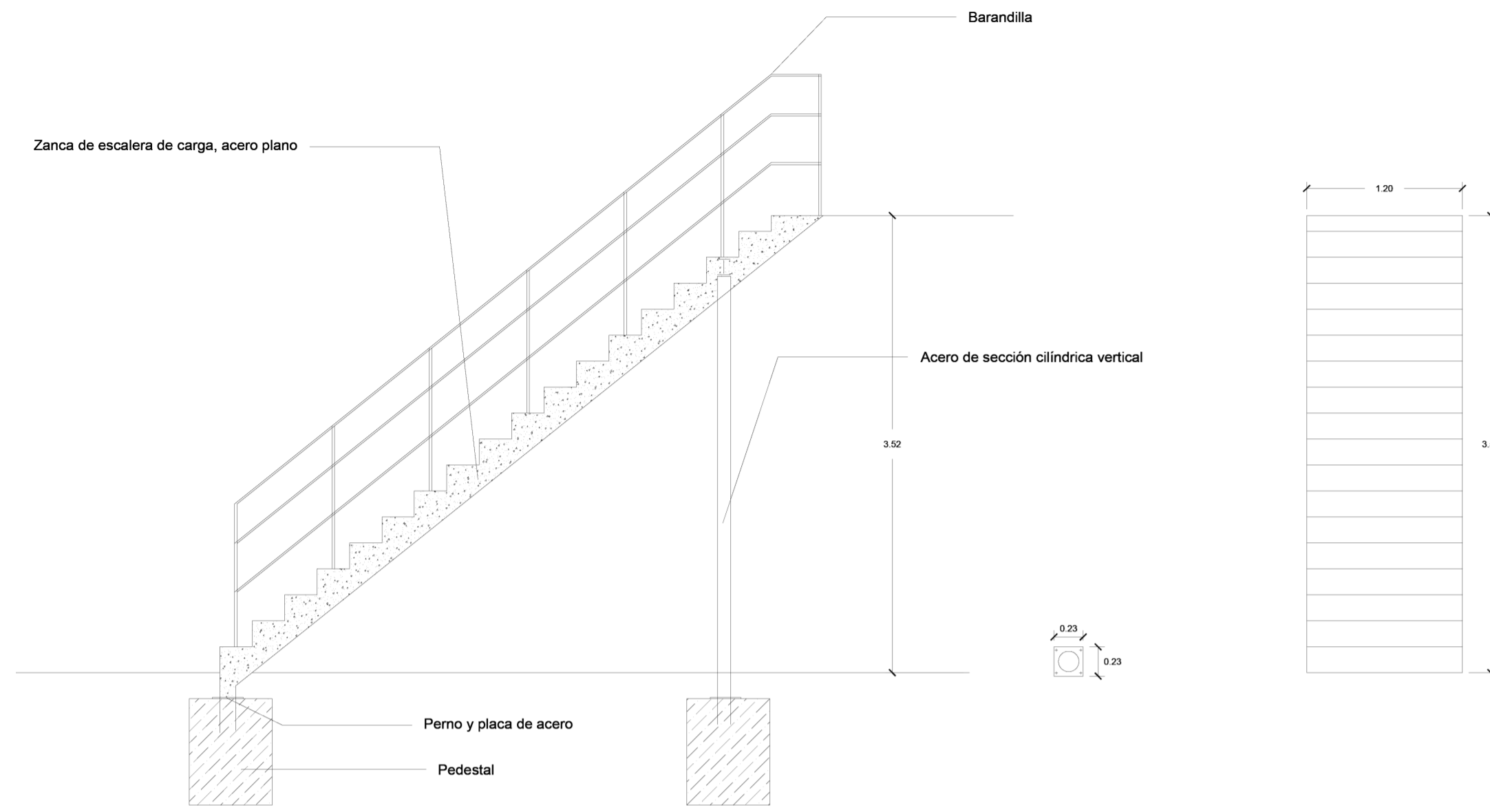


Imagen 64. CONSTRUCCIONES de SUELO . Imagen propia.  
 Imagen 65. CONSTRUCCIONES de BANQUETA . Imagen propia.

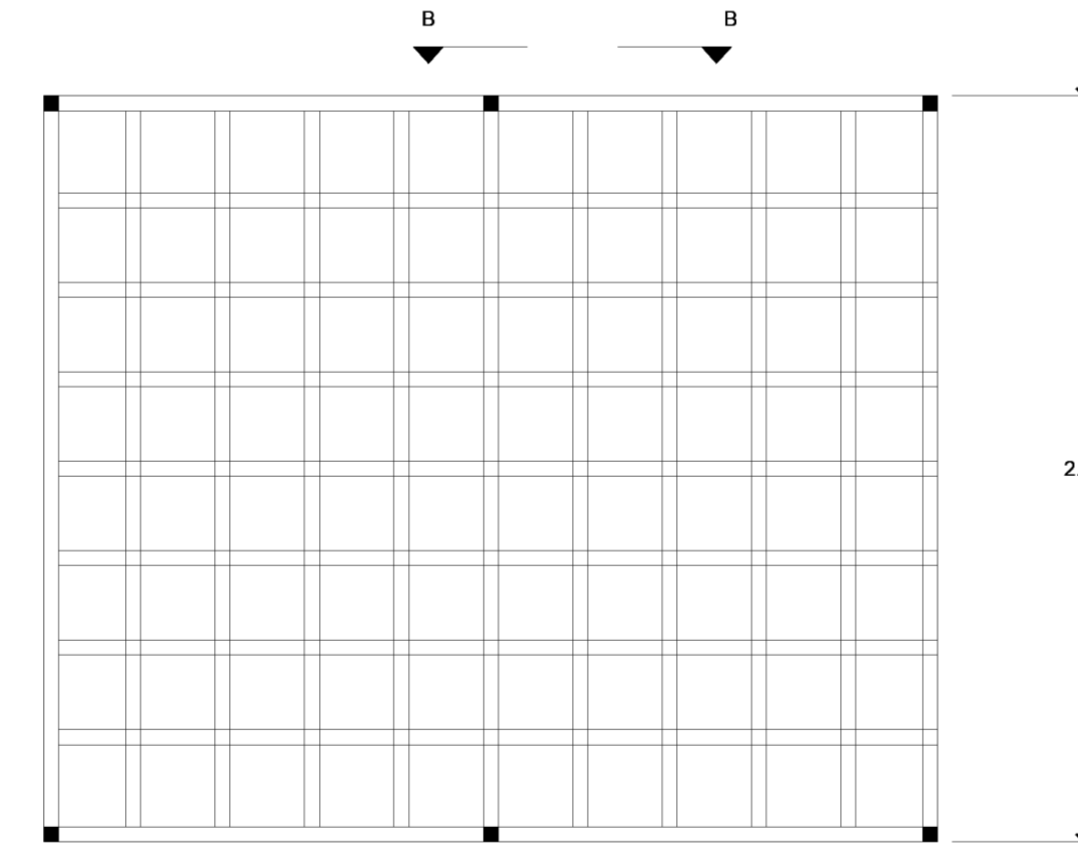
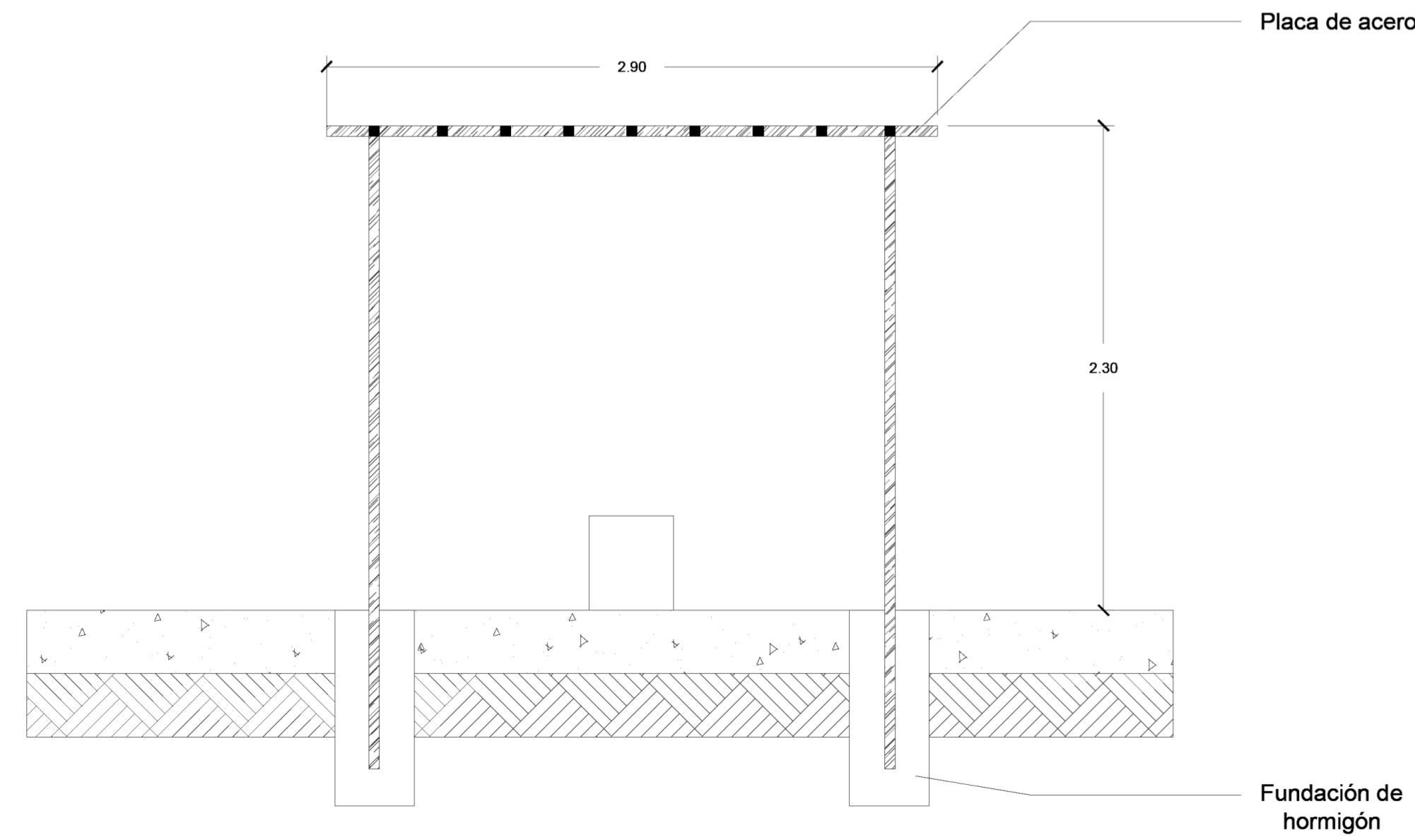
73 Imagen 62. CONSTRUCCIONES de PISO 2 PLATAFORMA . Imagen propia.  
 Imagen 63. CONSTRUCCIONES de MACETA DE BANCO . Imagen propia.



ESCARELAS

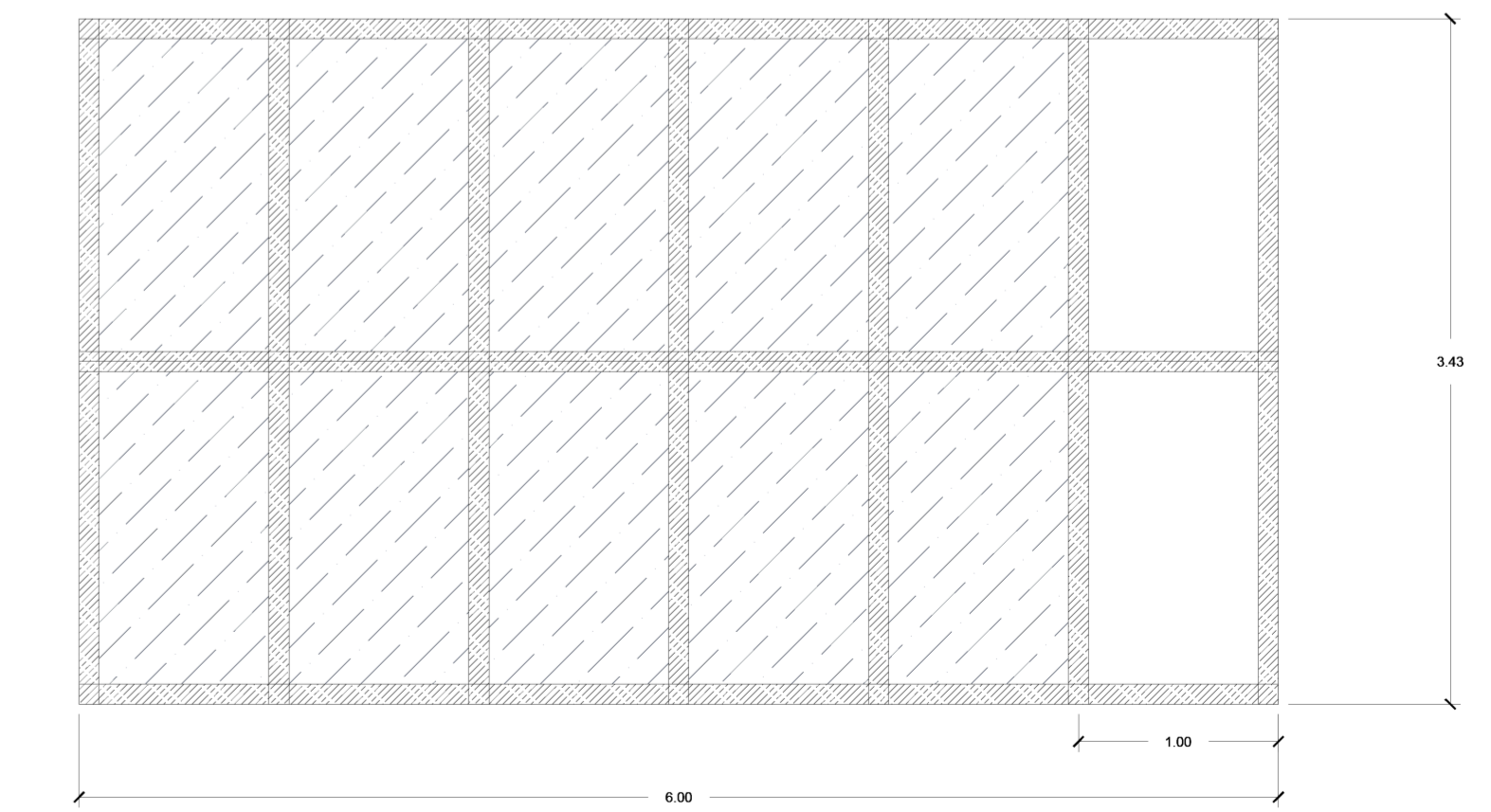
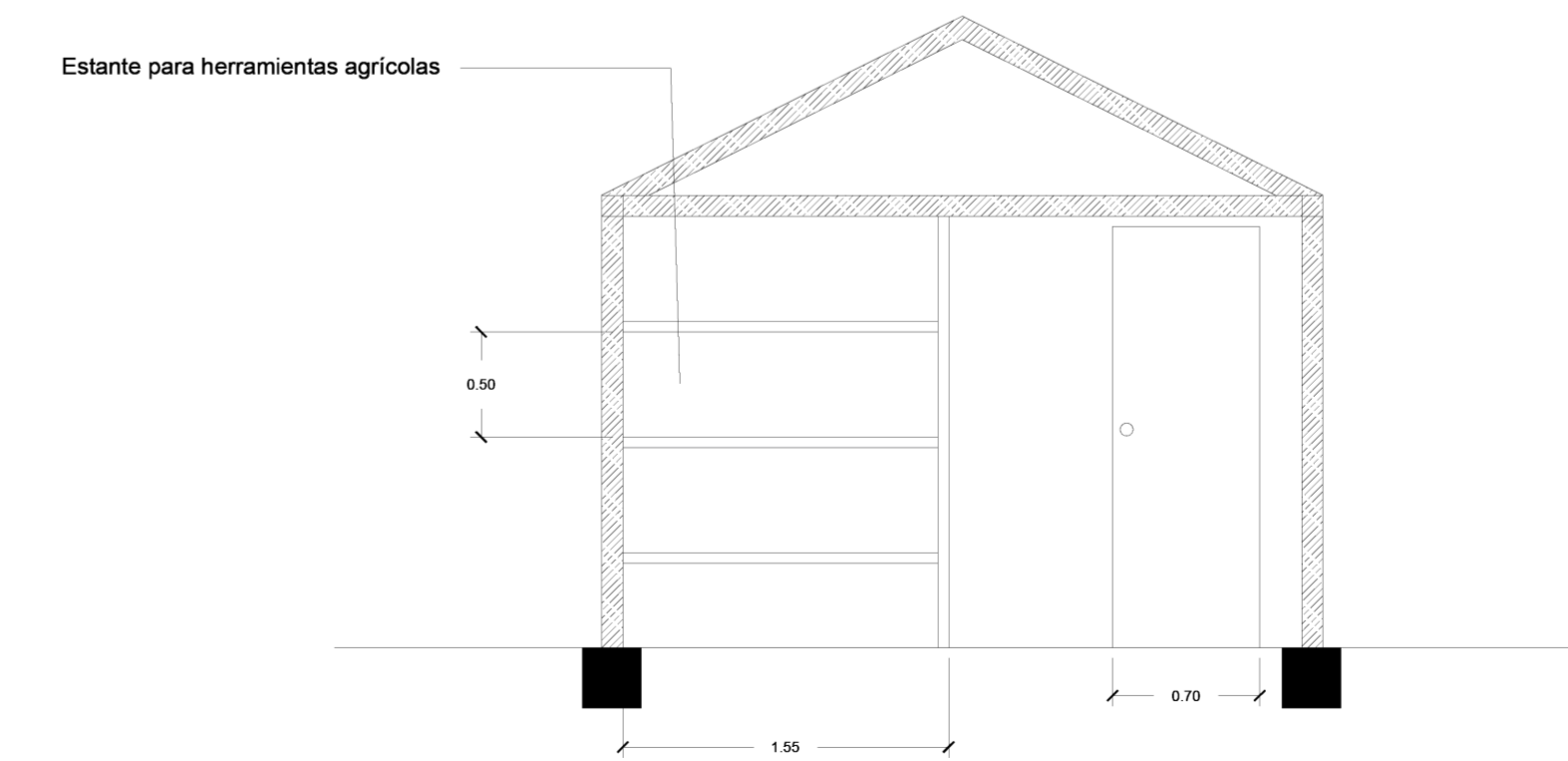
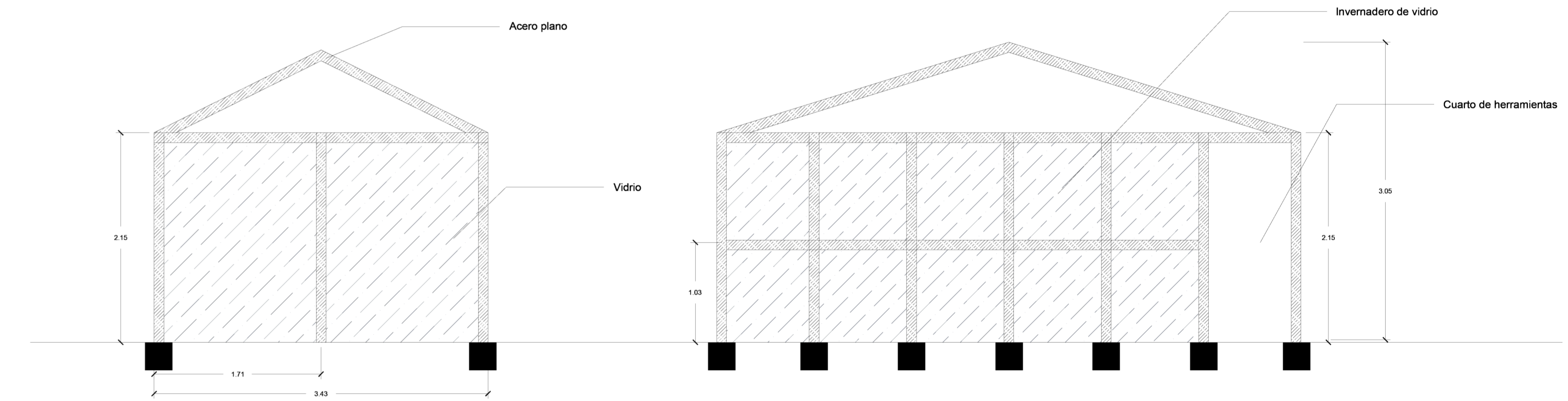


KIOSCO

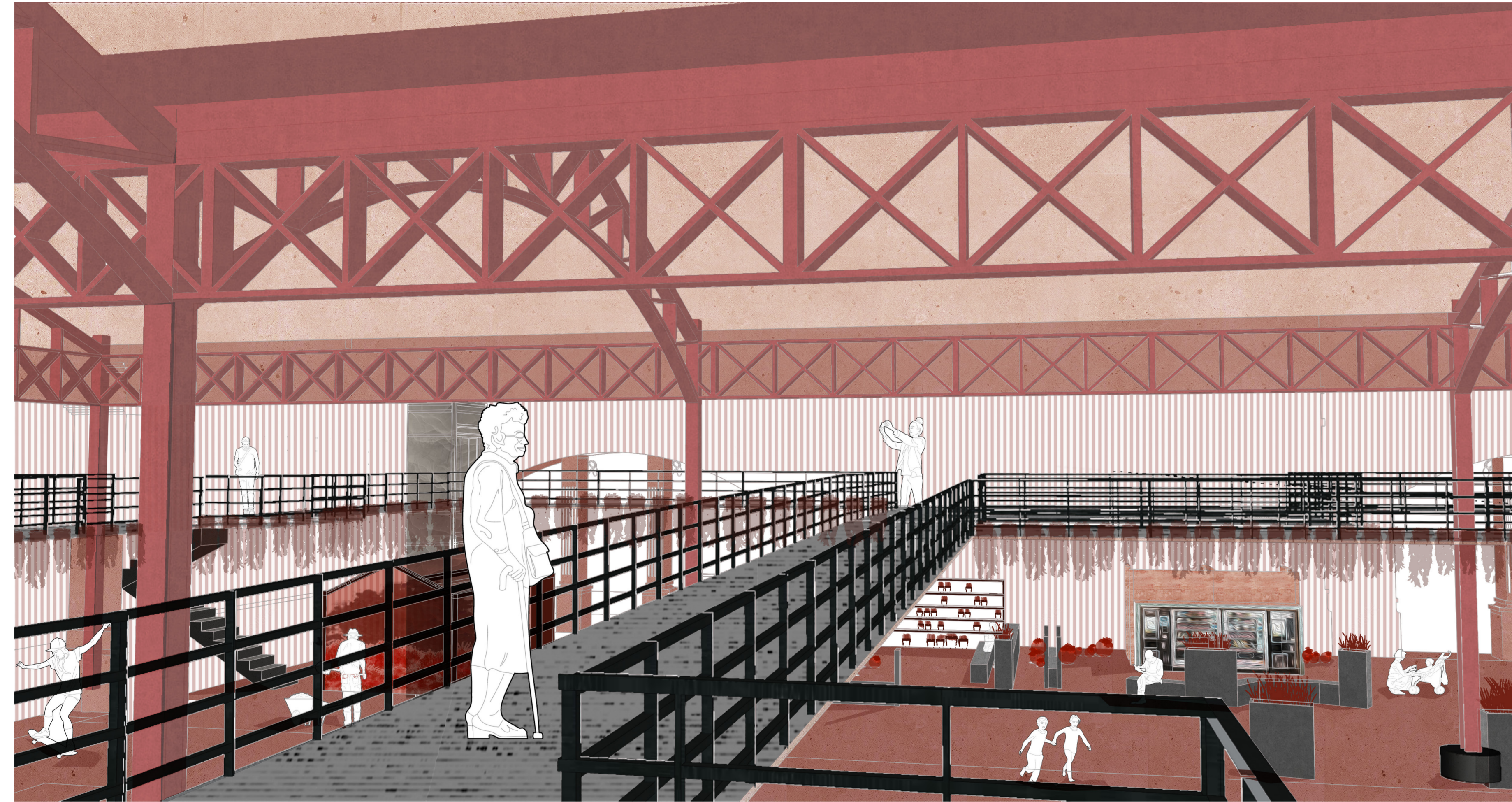


BB

INVERNADERO







77 **Imagen 69.** Imagen de vision de la terraza en planta 2. Imagen propia.

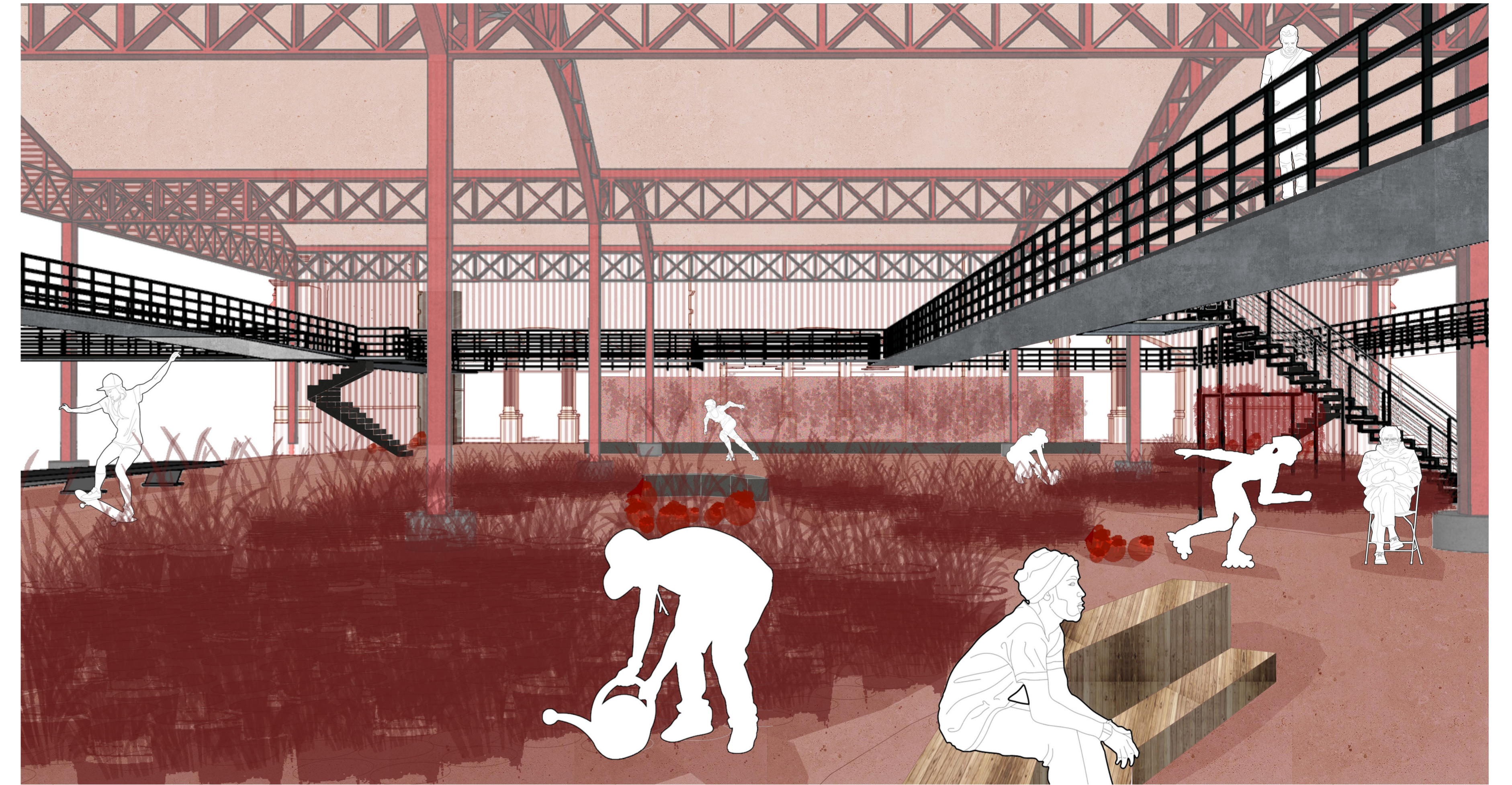


**Imagen 70.** Imagen de vision de Escalera y Kiasco. Imagen propia. 78





79 **Imagen 71.** Imagen de vision del Estanque. Imagen propia.



**Imagen 72.** Imagen de vision del Centro. Imagen propia. 80







## CAPÍTULO 4

### CONCLUSIONES

El proyecto trató de encontrar una solución para la gestión y restauración de Tinglado N2 y buscó un enfoque estratégico para determinar su desarrollo de forma decisiva en la tesis de maestría.

Estableció metas generales para la elaboración de planes maestros regionales de paisaje y planificación urbana, delineó el medio ambiente y los parques Tinglado N2, y formuló metas específicas para su desarrollo. Las metas específicas se basan en infraestructura, medio ambiente, ciudad y paisaje, sostenibilidad, ecología, población y cultura.

1.El plan maestro se formula bajo un enfoque estratégico, involucrando cuatro modalidades:

- a) modalidad de infraestructura verde.
- b) modalidad de movilidad e infraestructura.
- c) modalidad de desarrollo urbano sustentable.
- d) modalidad de uso público.

De esta manera se determinan las características que deben constituirlo, como modelos, relaciones y mecanismos.

2. Desde la perspectiva del sector infraestructura, la conclusión es que los métodos de trabajo regionales son fluidos. Hay que potenciar el uso de las carreteras existentes y crear una red vial, a partir de las diferentes actividades que se realizan en la zona, conectando los municipios del entorno y sugiriendo posibles rutas hacia el jardín.

3. Desde el punto de vista ambiental, se puede concluir que el modelo de infraestructura verde se desarrolló agregando espacios verdes a los puertos urbanos. En este proceso se utilizaron diversas leyendas de vegetación para mantener cuatro espacios abiertos en el este, oeste, sur, y norte. Conexión verde y directa.

4. Desde la perspectiva del paisaje, se puede concluir que la imagen del paisaje cultural de Valencia se deriva del valor del espacio. Cuando se valora un espacio, los participantes (vecinos, vecinos, turistas), ayudarán a protegerlo.

## 4.1. Conclusiones

También se concluyó que, en el proceso de desarrollo del proyecto del plan maestro, el resumen de métodos entre diferentes disciplinas contribuyó a la combinación final del paisaje actual. Se introdujeron nuevos conceptos de acuerdo a los usos del jardín Tinglado N2, que combinó la población con el espacio abierto, uso y comprensión de la vegetación verde, conexión y mantenimiento de tipos de espacios, protección y soporte de la estructura original del edificio, disfrute, conocimiento y educación obtenidos localmente.

5. La idea de este proyecto es principalmente la de cómo crear un jardín natural, que pueda atender las actividades de diferentes grupos de personas. Por lo tanto, la conclusión es que la gestión debe realizarse de una manera que respete las actividades de diferentes grupos de residentes urbanos. Desde el mantenimiento de diferentes tipos de plantas y enseña a aprender la importancia de la potabilización del agua y la continuidad verde dentro de los elementos sustentables.

6. La gente tiene un gran interés en proteger Tinglado N2. Se valora su historia, cultura y paisaje. Sin embargo, ésto fue logrado por un número reducido de personas. La realidad es que la sociedad debe utilizar adecuadamente esta área y comprenderla, con el fin de contar con protección colectiva y utilizar todos sus elementos y espacios.

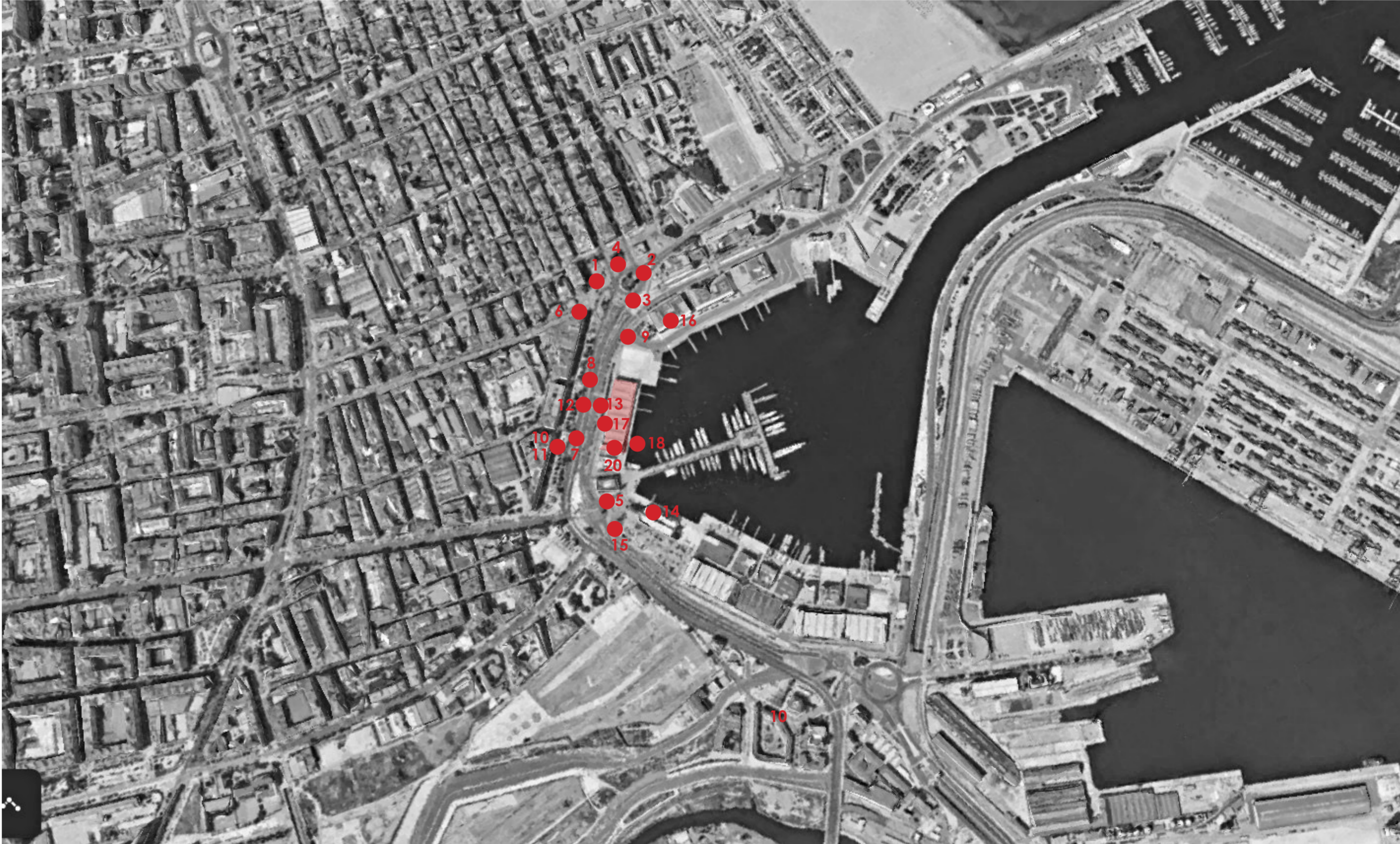
Este trabajo también muestra que si los arquitectos paisajistas están involucrados, la información sobre diversidad regional se comunicará al público de manera más rápida y amigable.



CAPÍTULO 5

ANEXOS

Esta parte muestra fotografías de los alrededores, caminos y espacios característicos del área del proyecto. Mientras estudiaba esta parte, ya había regresado a China debido a la epidemia. Por lo tanto, quisiera agradecer a mi acompañante por ayudarme a tomar fotos, y a realizar investigaciones y obtener los documentos y fuentes referidos en la realización del trabajo final de master.







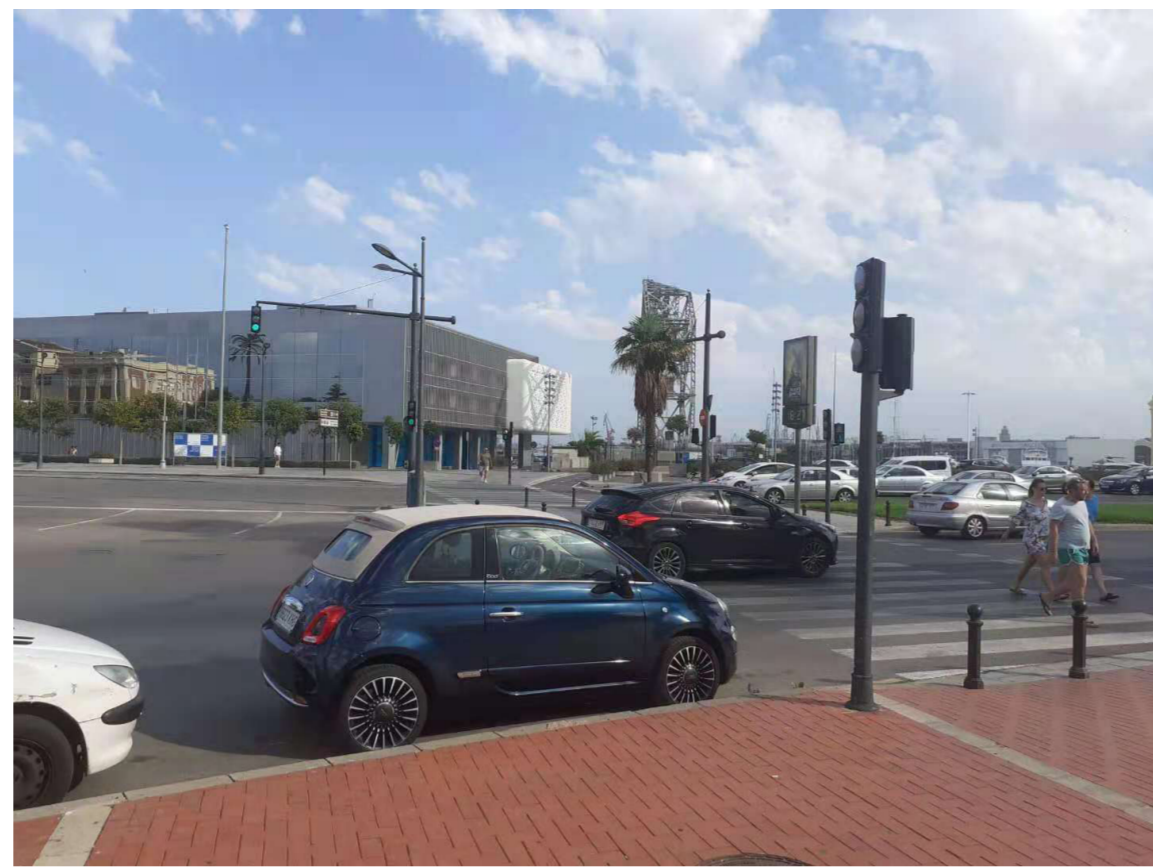
1

Vista de Plaza de la Armada Española hacia la parada de tranvía Grau - Canyameler. Fuente: Propia.



2

Vista de Plaza de la Armada Española hacia Calle del Dr. Marcos Sopena. Fuente: Propia.



3

Vista de Plaza de la Armada Española hacia La Marina de València. Fuente: Propia.



10

Vista de Calle del Dr. Josep Juan Dómine a norte. Fuente: Propia.



11

Vista de Calle del Dr. Josep Juan Dómine a sur. Fuente: Propia.



12

Vista de Passeig de Remor a sur. Fuente: Propia.



4

Vista de la parada de tranvía Grau - Canyameler hacia Policía local. Fuente: Propia.



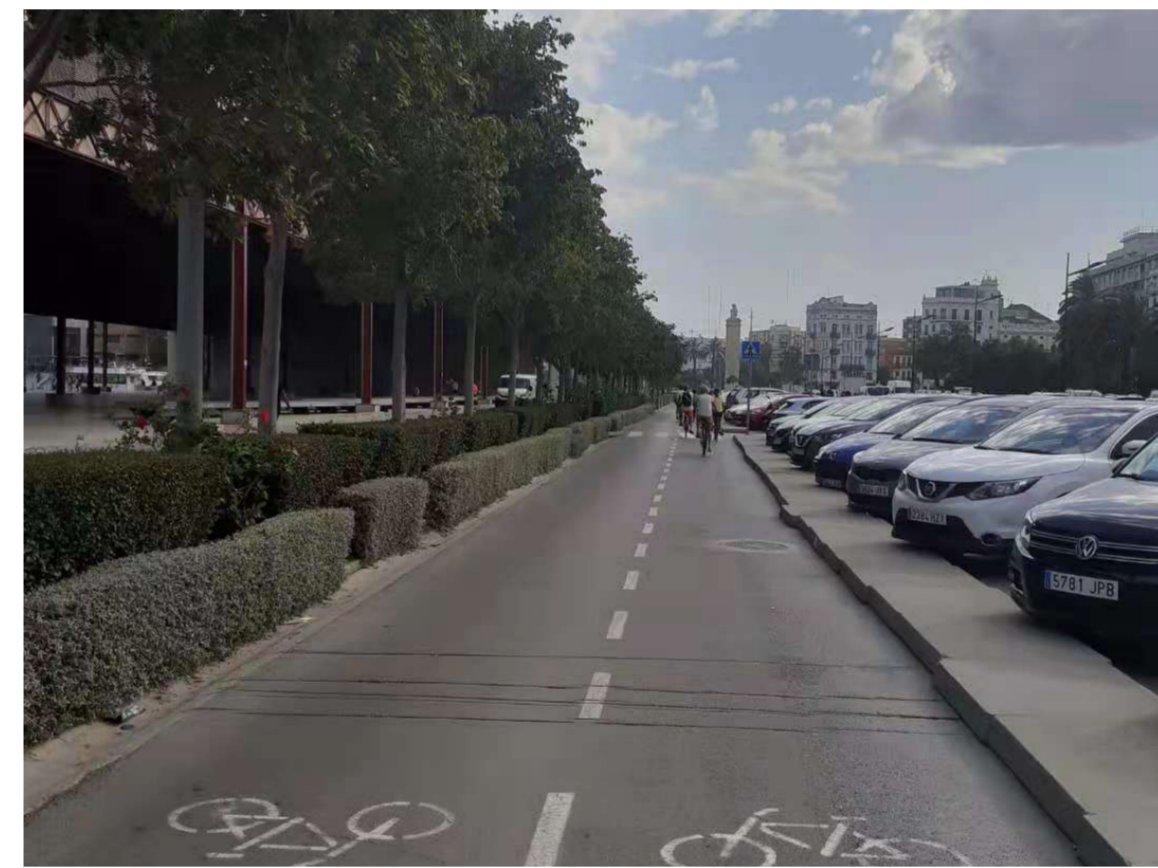
5

Vista de la Plaza de les Hores hacia Monumento. Fuente: Propia.



6

Vista de la Plaza de l'aigua hacia Junta Municipal Marítim. Fuente: Propia.



13

Vía de bici al frente de Tinglado N2. Fuente: Propia.



14

Vista del Policía Nacional y Estación Marítima. Fuente: Propia.



15

Vista de Reloj del Puerto Valencia hacia Avinguda del Port. Fuente: Propia.



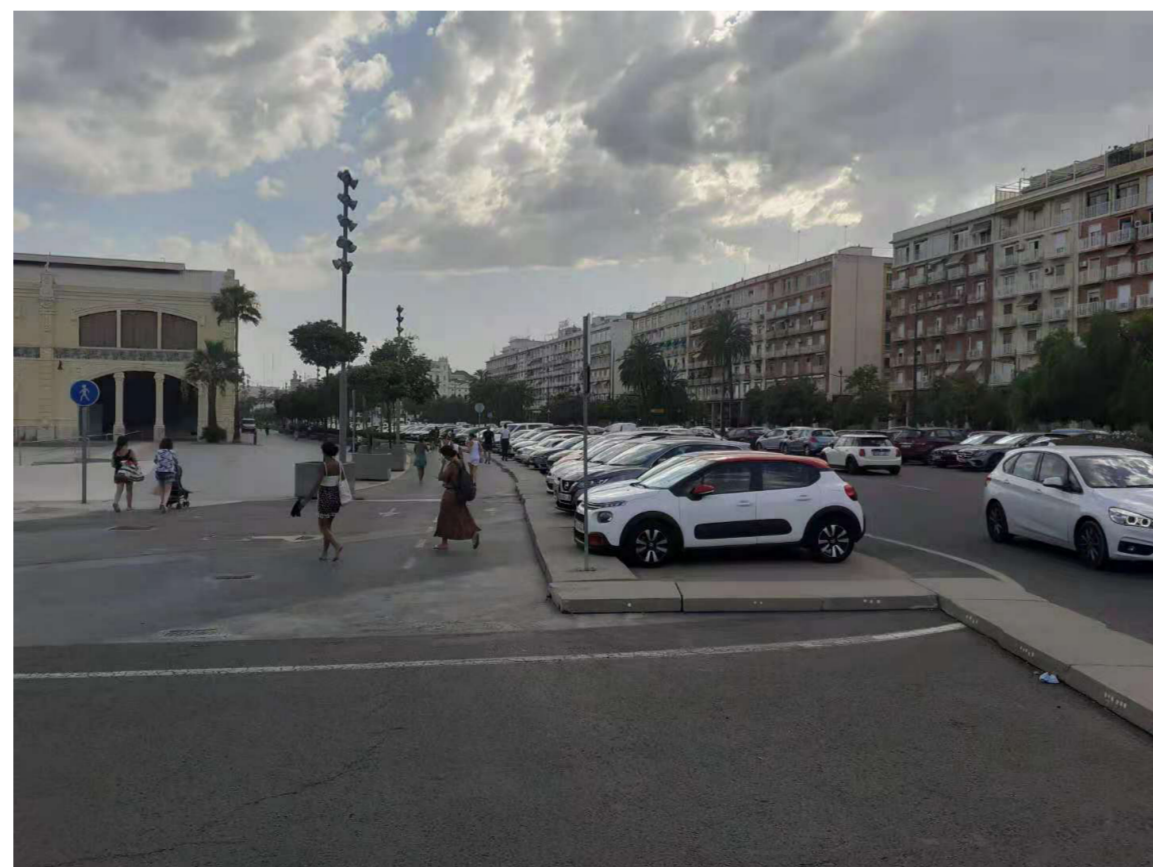
7

Vista de Avinguda de l'Enginyer Manuel Soto. A sur. Fuente: Propia.



8

Vista de Passeig de Remor a norte. Fuente: Propia.



9

Vista de la entrada de la Plaza de l'aigua hacia Tinglado N2. Fuente: Propia.



16

Vista de la Antigua Grúa Protegida. Fuente: Propia.



17

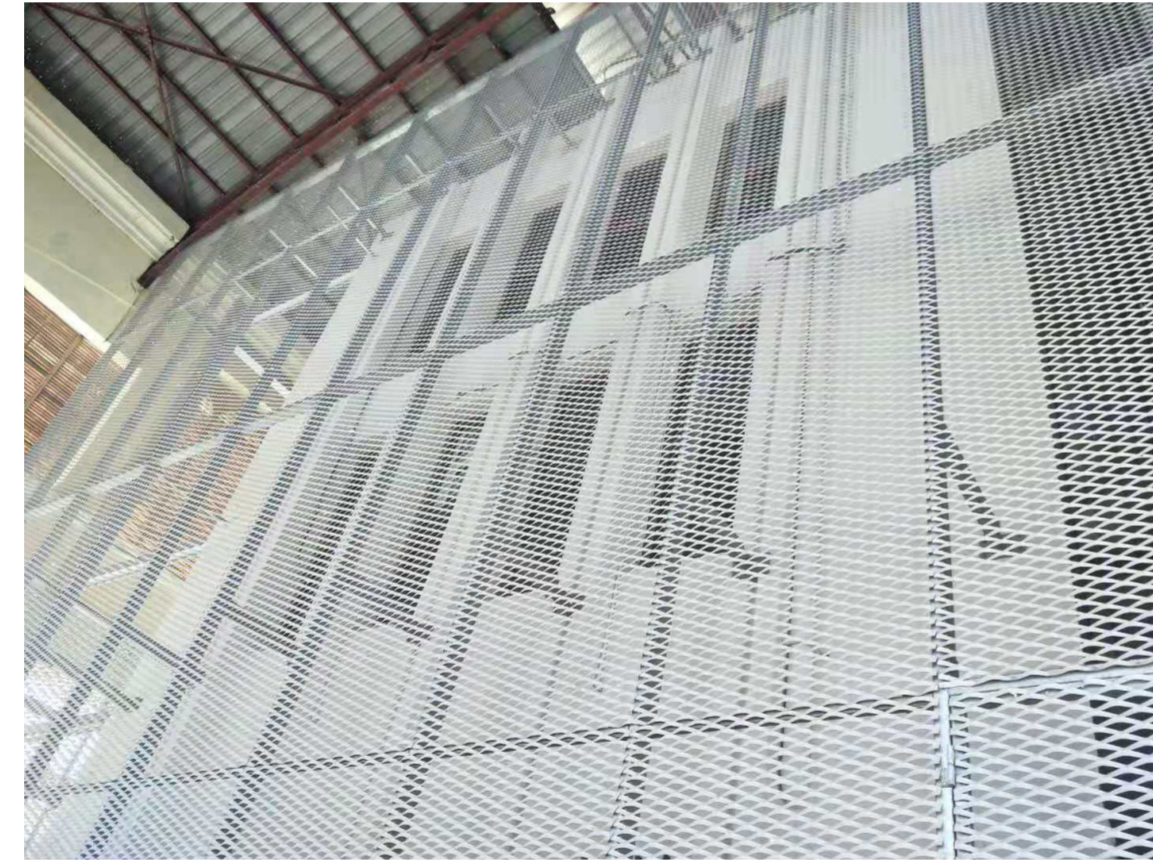
Vista de Avinguda de l'Enginyer Manuel Soto hacia Tinglado N2. Fuente: Propia.



18

Canal abajo de Tinglado N2. Fuente: Propia.





## CAPÍTULO 6

### BIBLIOGRAFÍA





## 6.1. Bibliografía

### 1. LIBROS

Meinig, D. W., Meinig, D. W., Jackson, J. B., Lewis, P. F., Lowenthal, D., Syracuse University, Samuels, M. S., Sopher, D. E., & Tuan, Y. F. (1979). *The Interpretation of Ordinary Landscapes*. Oxford University Press.

Weilacher, U. (1996). *Between Landscape Architecture and Land Art*. Birkhauser (Architectural).

Douet, J. (2013). *Industrial Heritage Re-Tooled: The Ticcih Guide to Industrial Heritage Conservation*. Routledge.

Koolhaas, R., Otero-Pailos, J., Carver, J., & Wigley, M. (2014). *Preservation Is Overtaking Us: 1. Columbia Books on Architecture and the City*.

Labadi, S. (2012). *UNESCO, Cultural Heritage, and Outstanding Universal Value: Value-based Analyses of the World Heritage and Intangible Cultural Heritage Conventions*. Altamira Press.

Lingua, V., & Balz, V. (2019). *Shaping Regional Futures: Designing and Visioning in Governance Rescaling (2020 ed.)*. Springer.

Storm, A. (2014). *Post-Industrial Landscape Scars (2014 ed.)*. Palgrave MacMillan.

X2 De Arquitectos, F. C. (2000). *Rehacer paisajes*. Fundación Caja de Arquitectos.

X3 García, L. F. H., Rural, A. P. D. I. D. G. V. D. P. U. Y., & Universitat Politècnica de València. *Grupo de Investigación de Paisaje y Arquitectura Rural*. (2012). *Actas del II congreso internacional sobre permanencia y transformación en conjuntos históricos*. Alianza Editorial.

X5 Phillips, A. (1993). *Arquitectura industrial*. Gustavo Gili.

X7 Talavera, S. J. (2021). *La belleza industrial. Historia de la fábrica y su estética*. Fundación Bancaja, Valencia.

X8 Areces, M. A. A. (2013). *Paisajes culturales, patrimonio industrial y desarrollo regional (1a ed., 1a imp. ed.)*. Editorial CICEES.

X9 Areces, Á. M. Á. (2003). *Estructuras y paisajes industriales : proyectos socioculturales y turismo industrial*. Centro de Iniciativas Culturales y Estudios Económicos y Sociales.

X10 Autores, V. (2002). *Patrimonio industrial: lugares de la memoria*. Incuna Asociacion Arqueologia Industrial Cicees.

X11 Areces, M. Á. Á. (2014). *Patrimonio marítimo, fluvial y pesquero: identidad, transporte, turismo, paisajes y sostenibilidad (1a ed.)*. CICEES Ediciones.

X12 Areces, M. Á. Á. (2012). *Patrimonio inmaterial e intangible de la industria : artefactos, objetos, saberes y memoria de la industria*. CICEES.

X13 Abad, C. P. J. (2016). *El patrimonio industrial de España. Paisajes, lugares y elementos singulares (1.a ed.)*. Ediciones Akal S.A de C.V.

X14 Berens, C. (2010). *Redeveloping Industrial Sites*. Wiley.

### 2. REVISTAS

X1 Paisea(2011), vol. 16. España: Paisea.

### 3. CAPÍTULOS DE LIBRO

3 Llopis, A., & Fernández, L. P. (2010). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608–1944) (Vols. 2 y 3)*. Universitat Politècnica de València.

7 De la Cruz, E. M. R. R., de la Cruz, E. M. R. R., Ente Público Puertos del Estado (España), & España. Ministerio de Fomento. (2004). *Historia de la navegación comercial española: Vol. 5.3. Ente Público Puertos del Estado*.

### 4. REFERENCIAS ELECTRÓNICAS (LIBRO, REVISTA, O ARTICULO)

15 TICCIH. (2003, 17 julio). *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage (2003)*. <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-e.pdf>

20 Cámara. (2020, 14 septiembre). *HACIA UN RECUPERACIÓN DE LA ECONOMÍA VALENCIANA EN 2021 [Comunicado de prensa]*. [http://crm.camaravalencia.com/Personalizado/images/Prensa/notas-de-prensa/555\\_Coyuntura%20CV\\_14-9-20\\_%20ver2.pdf](http://crm.camaravalencia.com/Personalizado/images/Prensa/notas-de-prensa/555_Coyuntura%20CV_14-9-20_%20ver2.pdf)

### 5. ARTICULO DE UNA REVISTA O PERIÓDICO

Font, N. J. I. (2007). *Paisaje, identidad y globalización*. Dialnet, 7. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2942259>

Greffe, X. (2012). *La economía política del patrimonio cultural en el tiempo del desarrollo sostenible*. *Revista de Investigación en Cultura y Desarrollo*, 2. <http://edu-library.com/es/walekeru>

Von Petz, U. (2006). *¿Resucita el ave fénix de sus cenizas?: La Exposición Internacional de Construcción (Internationale Bauausstellug-IBA) del Parque del Emscher*. *Urban*, 11. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2850752>

Del Patrimoni, R. D. U. I. P. D. R. D. U. I. V. D. P. U.-. (2021, 18 junio). *Restoration of the number 2 blast furnace at Sagunto: restoring vestiges of iron and steelwork*. *ARCHÉ*, 11. <https://riunet.upv.es/handle/10251/31841>

Ling, C., Handley, J., & Rodwell, J. (2007). *Restructuring the post-industrial landscape: A multifunctional approach*. *Landscape Research*, 32(3), 285–309. <https://doi.org/10.1080/01426390701318171>

### 6. TESIS, PROYECTO FINAL DE CARRERA, TRABAJO FINAL DE GRADO

María Amparo, G. L. (2015, septiembre). *Los tinglados del puerto de valencia historia, situación actual y recuperación (TFG)*. Universitat Politècnica de València. <http://hdl.handle.net/10251/54735>

Juan Diego, A. C. (2015, abril). *Los Tinglados del Puerto de Valencia : análisis histórico y evaluación estructural (TFM)*. Universitat Politècnica de València. <http://hdl.handle.net/10251/49022>

Mar, L. R. (2018, octubre). *Informe técnico de la ornamentación del tinglado no 2 del puerto de valencia (TFG)*. Universitat Politècnica de València. <http://hdl.handle.net/10251/110284>

### 7. PÁGINA WEB

*Historia de Valencia*. (s. f.). *Love Valencia*. Recuperado 26 de agosto de 2021, de <https://www.lovevalencia.com/historia-de-valencia.html>

*Colaboradores de Wikipedia*. (2021, 25 abril). *Comunidad Valenciana*. *Wikipedia, la enciclopedia libre*. [https://es.wikipedia.org/wiki/Comunidad\\_Valenciana](https://es.wikipedia.org/wiki/Comunidad_Valenciana)

*Colaboradores de Wikipedia*. (2021b, abril 25). *Valencia*. *Wikipedia, la enciclopedia libre*. <https://es.wikipedia.org/wiki/Valencia>

*PUERTO DE VALENCIA*. (s. f.). *Jdiezarnal*. Recuperado 29 de mayo de 2021, de <http://www.jdiezarnal.com/valenciapuertodevalencia.html>

*La Autoridad Portuaria de Valencia*. (s. f.). *NOTAS HISTÓRICAS SOBRE EL PUERTO DE VALENCIA*. DocPlayer. Recuperado 26 de mayo de 2021, de <https://docplayer.es/15905992-Notas-historicas-sobre-el-puerto-de-valencia.html>

*European Charter of the Architectural Heritage*. (2011, 11 noviembre). *International Council on Monuments and Sites*. <https://www.icomos.org/en/resources/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/170-european-charter-of-the-architectural-heritage>

*Jamie North Studio*. (s. f.). *Jamie North - About*. Recuperado 26 de agosto de 2021, de <https://jamienorth.com/about>

*Colaboradores de Wikipedia*. (2021a, marzo 29). *Economía de Valencia (ciudad)*. *Wikipedia, la enciclopedia libre*. [https://es.wikipedia.org/wiki/Econom%C3%ADa\\_de\\_Valencia\\_\(ciudad\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Econom%C3%ADa_de_Valencia_(ciudad))

*Colaboradores de Wikipedia*. (2019, 10 octubre). *Bien de Relevancia Local*. *Wikipedia, la enciclopedia libre*. [https://es.wikipedia.org/wiki/Bien\\_de\\_Relevancia\\_Local](https://es.wikipedia.org/wiki/Bien_de_Relevancia_Local)

*F.W. (2018, 8 diciembre)*. *Cómo elegir una bomba de agua para muro cortina*. *YIPIN WATERSCAPE*. <https://m.shui-jing.net/news/37.html#>

*EcuRed*. (s. f.). *Essen - EcuRed*. Recuperado 27 de julio de 2021, de <https://www.ecured.cu/Essen#Historia>

### 8. BLOGS

12 Tojo, J. F. (2008, 31 agosto). *El Convenio Europeo del Paisaje*. *EL BLOG DE JOSÉ FARIÑA*. <https://elblogdefarina.blogspot.com/2008/08/el-convenio-europeo-del-paisaje.html>

### 9. VIDEO DE INTERNET

*YOUTUBE*, “Tinglado 2, fost depozit al portului din Valencia, spațiu pentru sport în pandemie” en YouTube. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=wU0xL2mFbNc>

*YOUTUBE*, “Tinglados Puerto de Valencia” en YouTube. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=HnGXQw9VAS4>



