



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA  
SUPERIOR  
D'ARQUITECTURA

## **CONECTEM NATZARET NODO DE TRANSPORTE URBANO**

**Lucía Tecles Peydro**

· **Memoria descriptiva** ·

Trabajo Final de Máster  
Universitat Politècnica de València

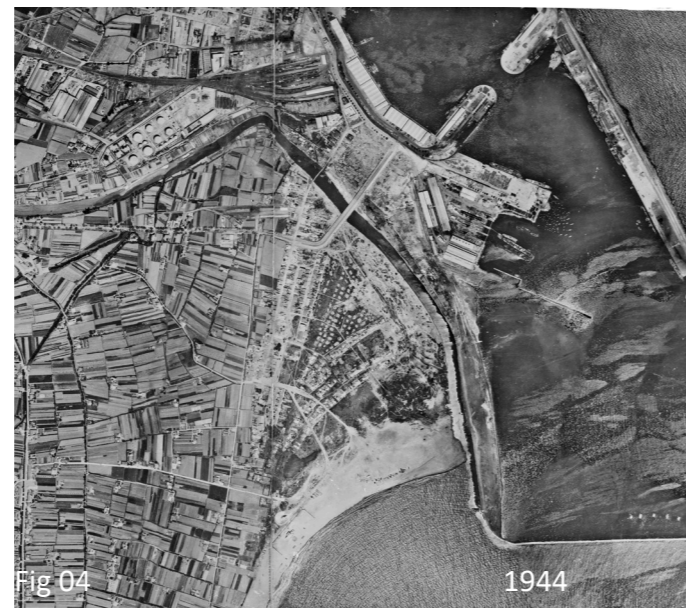
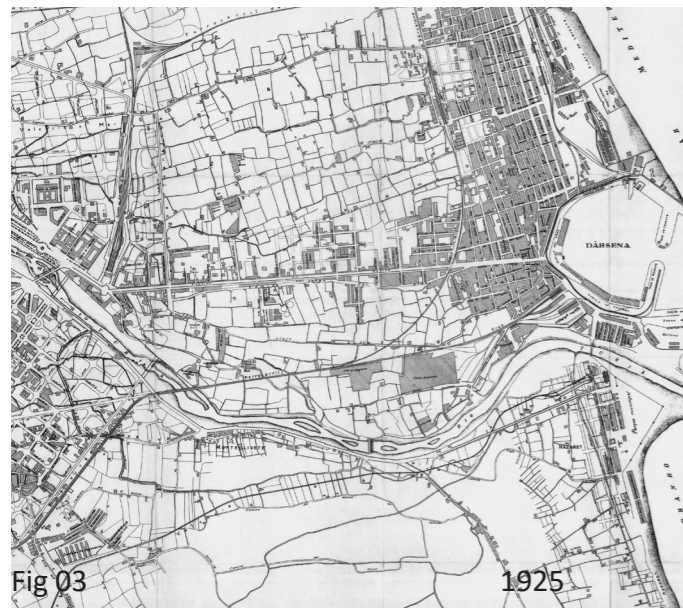
Co-tutores: Eduardo de Miguel  
Enrique Fernández Vivancos

Máster Habilitante en Arquitectura  
Curso 2020-2021

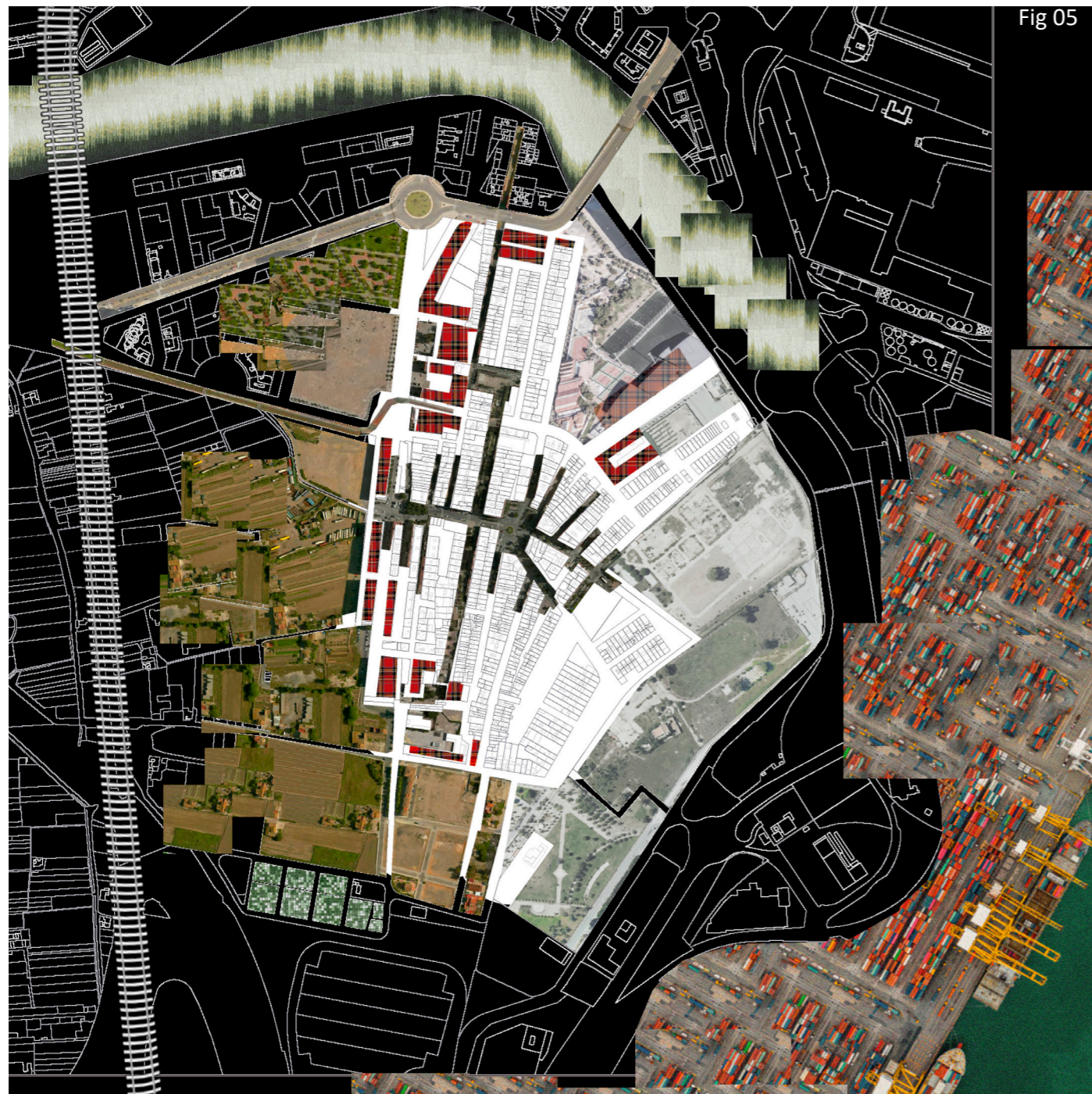


Natzaret, situado al sureste de Valencia, en el distrito Poblats Maritims, está flanqueado al Norte por la desembocadura del Rio Turia, al este por el puerto de Valencia, al sur por la ZAL, y al oeste por la huerta degradada y las vías del tren.

## 01\_EL LUGAR\_órigenes



El origen del barrio se remonta al siglo XVIII. Tras la peste francesa, los puertos que se situaban en las rutas comerciales marselesas recibieron un decreto real en el que se ordenaba habilitar un espacio donde mercaderes y viajeros pudieran pasar la cuarentena. Este lugar recibió el nombre de Lazareto (Llatzaret en valenciano). Más tarde, las necesidades de ampliar la ciudad de Valencia provocaron la ampliación de esta zona con barracas y casas alrededor para los pescadores. En 1877, Natzaret pasó a formar parte del término municipal de Valencia. A pesar de esto, el barrio nunca ha sido incluido en los diferentes planes de la ciudad, e incluso no aparecía en los planos. Es por esto por lo que Natzaret, con el paso del tiempo, se ha convertido en un barrio completamente marginado.



No siendo eso suficiente, podríamos considerar Nazaret como una isla abandonada. Al sur limita con una gran esplanada de hormigón: la Zal. Al oeste con una barrera que hoy en día es infranqueable: las vías del tren. Al norte se encuentra la desembocadura del río Turia, donde además hay más esplanadas de hormigón, restos de lo que fue la Fórmula 1. Por último, al este se sitúa un muro donde el puerto cada día aumenta su presencia, y es el culpable de que Nazaret se haya quedado sin playa.

Este aislamiento provoca el concepto de “isla” y, como consecuencia de esta desconexión, encontramos un deterioro de este barrio, que crea un gran impacto social. En el barrio encontramos una gran tasa de paro (34% frente a 20% en el resto de la ciudad), gran abandono escolar (22% no tienen estudios frente a un 6%), y, mientras que en la ciudad la población va en aumento, en Nazaret encontramos el efecto contrario, ha disminuido un 23% en 20 años.

## 03\_MOBILIDAD URBANA



Fig 06



Fig 07



Fig 08



Fig 09

El tranvía (Fig 06) es la gran oportunidad que tiene el barrio para reconectarse con la ciudad. El proyecto se inició en el año 2010 como una promesa, pero su inauguración no será hasta el 2022. Se propone además una prolongación de dicha línea hacia la Albufera, conectando las poblaciones costeras de la zona. También habrá una continuación hacia La Marina. De esta manera Natzaret quedará conectado tanto con el centro de Valencia como con la zona de la Albufera y de La Marina.

Sin embargo, las vías del tren (Fig 07) suponen un fuerte obstáculo que impide la conexión con Valencia y su huerta. Al ser ésta la única barrera modificable, para permitir que el barrio de Natzaret respire, se considera la prolongación del túnel de Serrería, aprovechando su trazado, para crear un eje verde que inicie su recorrido en la Horta Nord de València y finalice en la Horta Sud, quedando de esta manera unidas ambas huertas hoy en día separadas.

València, gracias a su posición costera, es una ciudad que atrae una gran cantidad de turistas al año que acuden por transporte marítimo (cruceiros) o utilizando buses regionales.

Hoy en día, existe una estación de buses (Fig 08) situada al noroeste del cauce antiguo del río Turia. Es por eso por lo que se propone el emplazamiento de una nueva estación de autobuses en la intersección de las dos infraestructuras mencionadas anteriormente y de esta manera proponer un lugar de acogida para esta gran cantidad de turistas.

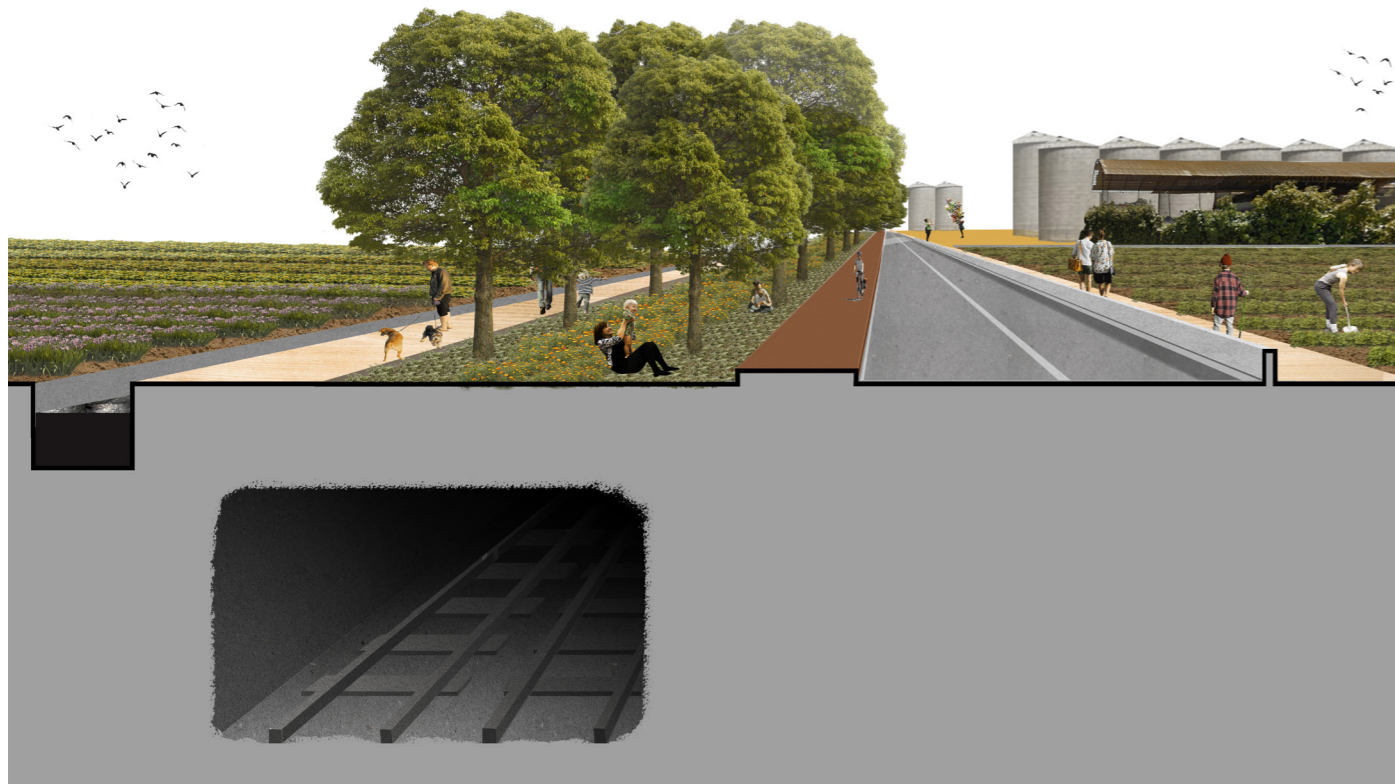


Fig 10 Emplazamiento de la parcela de trabajo, situada frente al Oceanogràfic y junto a las vías del tranvía.

La parcela elegida para este trabajo se encuentra situada entre Natzaret y Valencia, en frente del Oceanogràfic, a 800 metros de Natzaret y a 700m de la rotonda del Centro Comercial El Saler (Fig 10). Está ubicada en un punto clave ya que su proximidad a la línea 10 del tranvía y a los diferentes lugares de interés turístico de la zona, la hacen idónea para situar en ella la futura estación de autobuses. Además de localizarse en el inicio del eje verde que conecta con la Albufera planteado en el Master Plan. Hoy en día, esta parcela está en su totalidad pavimentada y abandonada como podemos ver en las imágenes. Adosada a la nave industrial de mayor dimensiones encontramos otro tipo de nave industrial la cual no tendremos en cuenta ya que se considera que carece de valor por su precariedad constructiva y por su carácter reciente. Por lo que para este trabajo tendremos solo en cuenta las preexistencias de las dos naves industriales descritas a continuación.

La parcela forma un triángulo, delimitado al oeste por una carretera bastante transitada, un camino de huerta al sureste, y las vías de la mencionada línea 10 al norte.

Fig 11



Tras haber estudiado el ámbito de trabajo de la huerta de Natzaret se plantean dos ejes Norte - Sur que marcarán nuestro trabajo.

Por un lado, se plantea el soterramiento de las vías de tren que hoy en día crean una barrera infranqueable. Realizando esta acción, conseguimos conectar las huertas mayormente en estado de abandono y se potencia un eje natural que recorre la acequia del Valladar que nos permitiría un recorrido agradable hasta llegar a la Albufera y a sus diferentes caminos por los pinares naturales.



Por otro lado, el segundo eje que se plantea es la recuperación del canal hoy en día desaparecido bajo Natzaret. Este eje se potencia con el paso del tranvía que nos conectaría de una manera rápida y sencilla con los pueblos del Sur, El Pinedo, El Saler, etc. La creación de este eje permite tener elementos verdes que creen un corte natural y agradable con el borde de la huerta y el borde de la ciudad (bloques de viviendas de 5-6 alturas en Natzaret). Hoy en día dicha barrera no existe, y encontramos gran parte de la huerta abandonada y grandes solares de tierra utilizados para aparcar. Así pues, de esta manera creamos una transición entre la zona agrícola y la zona urbana.





Fig 14



Fig 15



Fig 16



Fig 17

## 04\_EL LUGAR\_elementos del paisaje

La huerta de València (14) es una de las pocas huertas periurbanas que quedan en Europa. Predominan los cultivos de alcachofas, patatas, cebollas, tomates y chufa. Durante siglos, la mezcla del agua, la tierra y la sabiduría de los agricultores han conformado un paisaje espectacular que cambia en cada estación del año.

El paisaje no trata tan solo con la belleza de los cultivos, sino que queda marcado por la riqueza arquitectónica; barracas, alquerías (15), casas de labradores... que salpicarán el horizonte dando vida a la extensión del campo.

Podemos encontrar diferentes modos de desplazamiento, marcados a su vez por diferentes velocidades en el interior y en el límite de la huerta. El tren, el vehículo, el tranvía (16), la bicicleta y fundamental, el paseo. La búsqueda del disfrute de la huerta se relaciona con su percepción y ésta con la movilidad.

Las acequias (17) configuran el paisaje, el agua para el riego de la Huerta es tomada del Turia en el azud que hay entre Manises y Paterna y se divide luego en la Almenara Real. Una parte va hacia las siete acequias que forman el Tribunal de las Aguas; la otra alimenta la Real Acequia de Moncada. Y comienza a subdividirse en filloles, braçals, ramals, regadores... En nuestro caso se trata de la acequia del Valladar.

## 04\_EL LUGAR\_mobilidad urbana



Fig 18



Fig 19



Fig 20



Fig 21

El desplazamiento peatonal en la huerta siempre tuvo asociado al trabajo agrícola, en definitiva, vinculado a una actividad concreta. Dicho concepto pretende evolucionar hacia un disfrute que vaya más allá de la tarea, el ocio, el paseo (Fig 18).

Las vías del tren (19) quedan como grieta infranqueable en el terreno. Por ello descendiendo su nivel a cota -13m, nos permite conseguir un paso a cota 0 tanto del peatón como del vehículo hacia el barrio de Natzaret. Medida que pretende reconciliar ciudad-huerta en su accesibilidad. A su vez, la cicatriz de las vías serán la huella del futuro eje verde que conectará con la Albufera.

Las vías preexistentes de la línea 10 (Fig 20) quedan como cicatriz en el territorio. Descendiendo su nivel a cota 0 se consigue un paso a cota 0 tanto del peatón como del vehículo hacia el barrio de Natzaret. Esta medida pretende a su vez unificar el nodo de transporte urbano.

La Valencia ciclista se extiende hacia la huerta, como desplazamiento a media velocidad, respetuoso con el medio y que pretende reducir el uso del vehículo en el interior del ámbito de estudio.

El proyecto apoya las rutas preexistentes de conexión entre Valencia y el barrio de Natzaret creando un es-tacionamiento a cota -5m en lo que será el futuro pal-meral (fig 21). Además de crear un nuevo recorrido ciclista a lo largo del eje verde.



Fig 22



Fig 23



Fig 24



Fig 25

## 04\_EL LUGAR\_vestigios industriales

Uno de los objetivos del proyecto es poner en valor ciertos elementos preexistentes. Conservarlos como huella de identidad del lugar y que cobren un papel importante en el proyecto.

La parcela se caracteriza por la presencia de dos estructuras de naves industriales abandonadas.

Por un lado, una de ellas aún conserva su cubierta y parte de esta ha sido rehabilitada para poder seguir siendo utilizada (con unas dimensiones de 95m x 25m).

Por otro lado, la estructura más pequeña (de dimensiones: 55m x 15m), ha perdido completamente su cubierta y está totalmente abandonada.

Ambas construcciones se encuentran en una misma parcela totalmente pavimentada. La estructura de las cubiertas se caracteriza por la presencia de unos pilares formados por dos perfiles tubulares (140mm x 60 mm) unidos entre sí por unas chapas metálicas. Estos tienen una longitud de 6,50m. Sobre dichos pilares posa una cercha que transmite las cargas de la cubierta que reposa sobre unos arcos. Esta estructura está caracterizada por la alternancia de los pilares, por ello es necesaria la colocación de la cercha sobre los pilares para poder transmitir la carga de los arcos que no siempre reposan en un pilar. Este sistema estructural se repite en ambas cubiertas. Para acabar de completarlo, se dispone un cable que sujeta la parte inferior del arco impidiendo de esta manera su desplome. Ambas cubiertas tienen una nave central de cubierta curva, y adosada a ella, una nave porticada (de 10m y 5m de ancho). Estas naves serán el objeto de este trabajo.



Fig 26



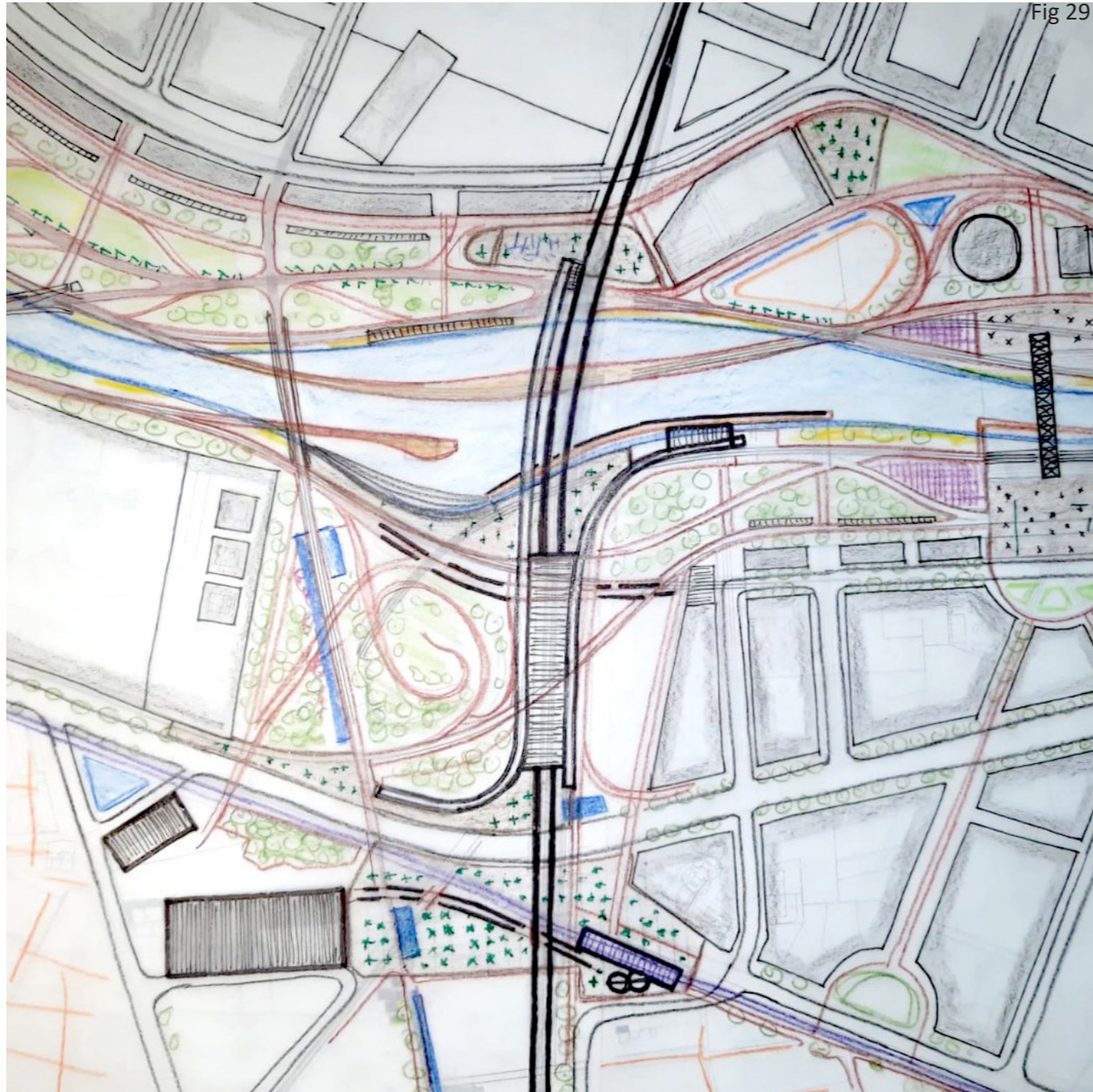
Fig 27



Fig 28

## 04\_EL LUGAR\_vestigios industriales

Frente la horizontalidad de la huerta y del paisaje industrial de Natzaret, como las dos cubiertas en cuestión, se busca la verticalidad mediante un elemento estructural que a su vez sirva de referente visual a lo largo del paisaje. De esta manera, nos permite localizar la nueva estación de autobús de Natzaret. Se busca la contraposición de dos elementos preexistentes, la horizontalidad de las cubiertas bajo las cuales se desarrollará el proyecto, y la verticalidad de la antena sirviendo a su vez de hito.



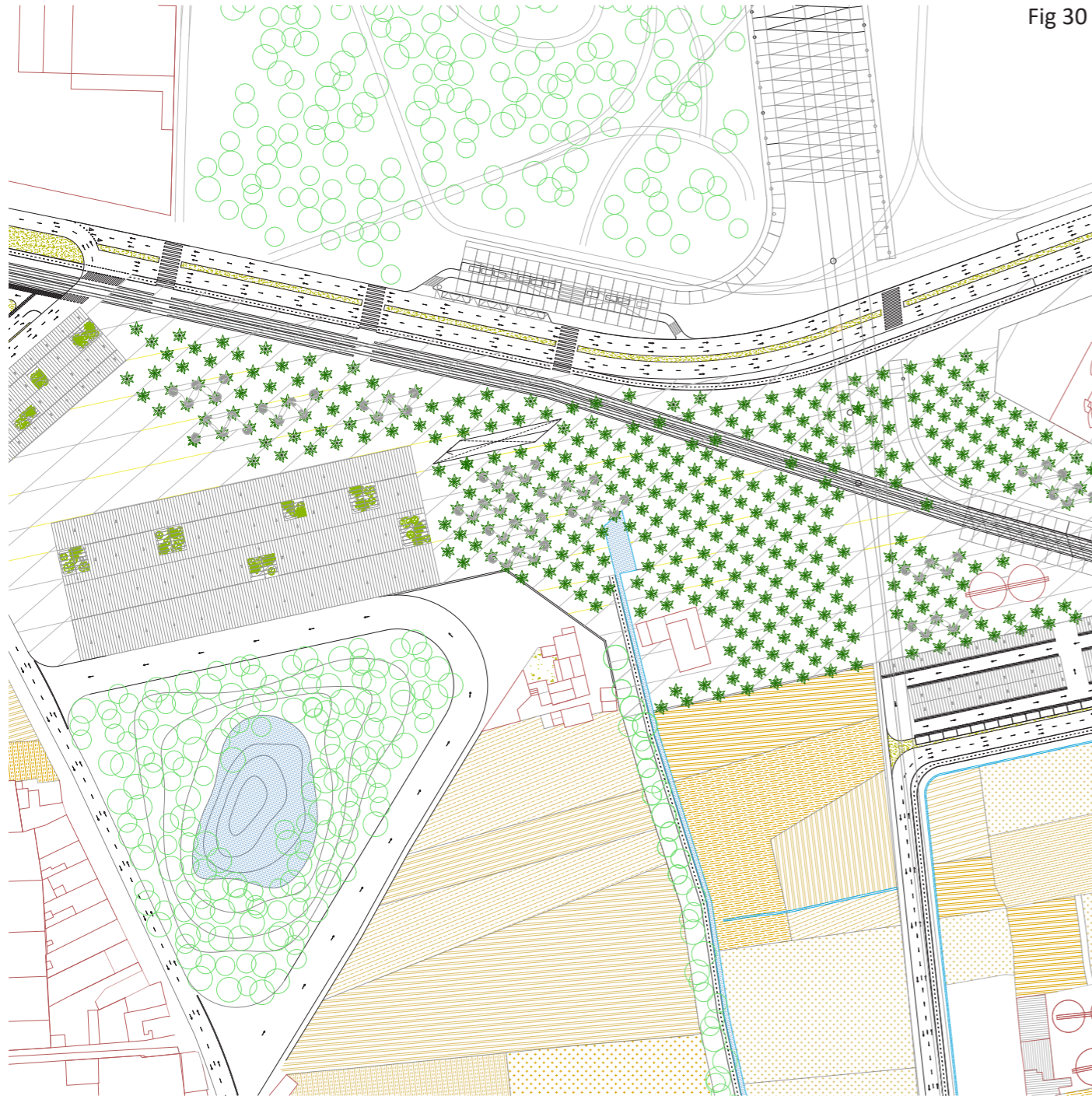
## 05\_EL ESPACIO PÚBLICO\_intervención

La intervención a escala urbana engloba el nuevo Nodo de Transportes cohesionando tres tipos de transportes públicos diferentes, bus, tren y tranvía. Así como un intercambio fácil y rápido con el transporte privado. Se aprovecha las preexistencias industriales del lugar como son las cubiertas industriales ya mencionadas y dos silos también en estado de abandono, ambas situadas en la parte sur de las vías del tranvía. En la zona norte, se plantea una estación de tren aprovechando la conexión con la orilla norte del río Turia con València.

Recorriendo de Sur a Norte el eje verde propuesto por el Máster plan, encontramos pues una plaza pavimentada con un palmeral que permite la fácil conexión entre la parada de tranvía situada tangente a los silos, que a su vez son una salida al exterior de la futura estación de tren. A ambos lados de dicho palmeral encontramos las dos preexistencias vigentes rehabilitadas.

Continuando hacia el norte, cruzamos con las vías del tranvía ya existentes de la línea 10, las cuales consideramos ya en uso, para a continuación encontrarnos con la entrada de la estación del tren la cual forma parte de un parque orgánico que contrasta con la ortogonalidad del palmeral.

Fig 30



## 05\_EL ESPACIO PÚBLICO\_intervención

Cerrando el Nodo de Transporte situamos en sus extremos este y oeste dos aparcamientos privados de carácter temporal donde poder hacer el intercambio de transporte de privado a público.

Además, bajo la plaza del palmeral, se encuentra una gran esplanada donde poder dejar estacionada la bicicleta y así de esta manera ofrecer en un mismo Nodo de Transporte urbano la posibilidad de hacer un intercambio entre cinco medios diferentes, el coche, el autobús, el tranvía, el tren y, por último, la bicicleta.

Excepto los silos y la antena de carácter vertical, ambos preexistentes, las demás construcciones tienen un carácter longitudinal permitiendo de esta manera no romper con la horizontalidad de la huerta y de sus construcciones.

Para la situación del palmeral, se toma la decisión de jugar con la casi ortogonalidad que nos ofrece la cubierta preexistente de los autobuses y la nueva cubierta de la estación de trenes. Creando de esta manera una plaza pavimentada que dialoga entre lo nuevo y lo existente.

Las nuevas construcciones, pretenden hacer un guiño a las construcciones existentes que encontramos en la zona, las cubiertas industriales que no solo encontramos en este nodo de transporte, sino que encontramos a lo largo de esta huerta. En los extremos del triángulo que forma este nodo, encontramos elementos verticales que confinan este espacio, la antena, los silos y la torre de oficinas.

## 05\_EL ESPACIO PÚBLICO\_intervención

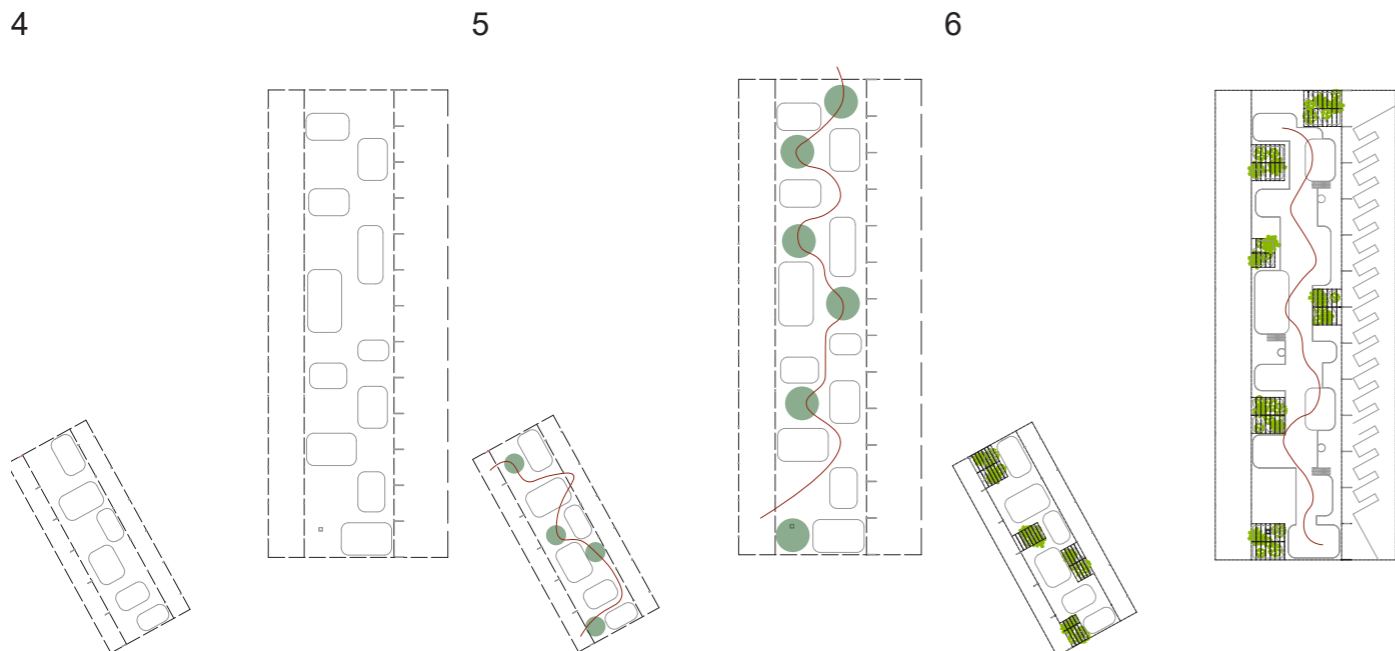
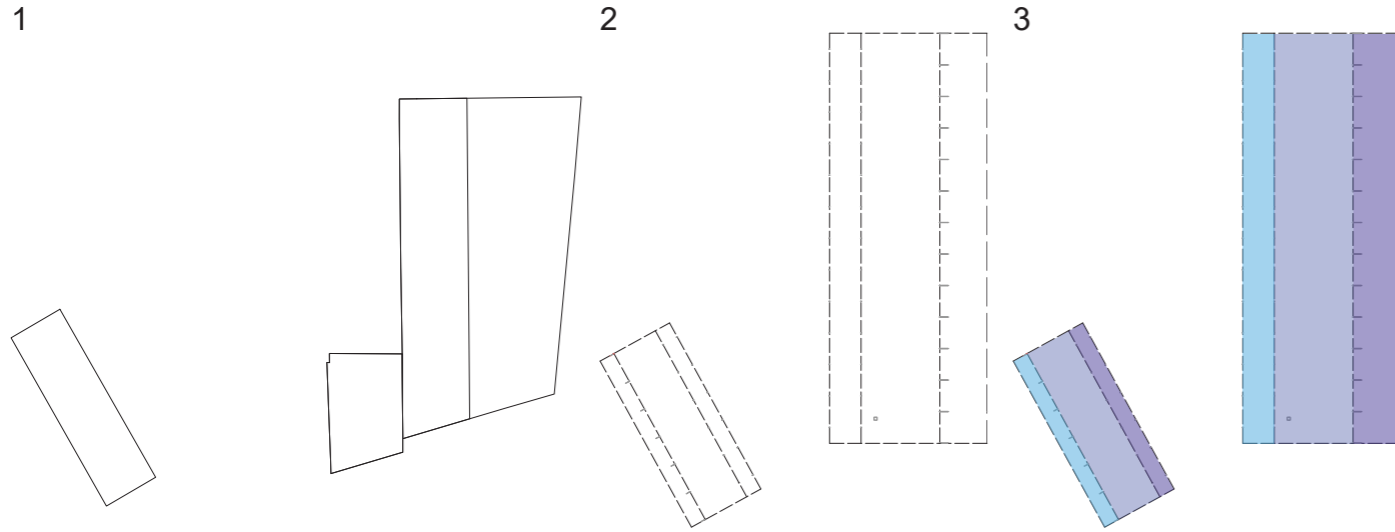


Como mobiliario urbano se proponen unos bancos de madera que al no estar fijado en el suelo, permiten su fácil adaptación según se requiera. Dichas plataformas, están situadas respetando las palmeras y creando lugares de encuentro bajo la sombra de toldos fijados a estas.

La forma de esta plataforma permite diferentes usos por parte del usuario, tales como jugar sobre ellas para los mas pequeños, como congregarse sobre el hueco central (creado para que puedan sentarse 4-5 personas), o sentarse a descansar viendo los diferentes eventos que puedan ocurrir en este espacio público.

El material utilizado para estos bancos es la madera, creando de esta manera una cohesión con el pavimento ya que las juntas, también utilizan este material.

Estos bancos se disponen mayormente cerca de los puntos de interés, como son, la salida de la estación de tren en los silos y parada de tranvía, junto a la estación de autobuses, y en la estación de tren. Disminuyendo su cantidad en la zona central de la plaza pavimentada, distinguiendo así zonas de estancia y zonas de circulación.



1- Estado Actual, preexistencias: la antena Grúas Alapont, dos cubiertas compuestas de dos naves (central y lateral), y naves adosadas a la cubierta principal

2- Adaptación de las naves: eliminar las naves adosadas a la principal, ampliación de las cubiertas mediante nave lateral con voladizo.

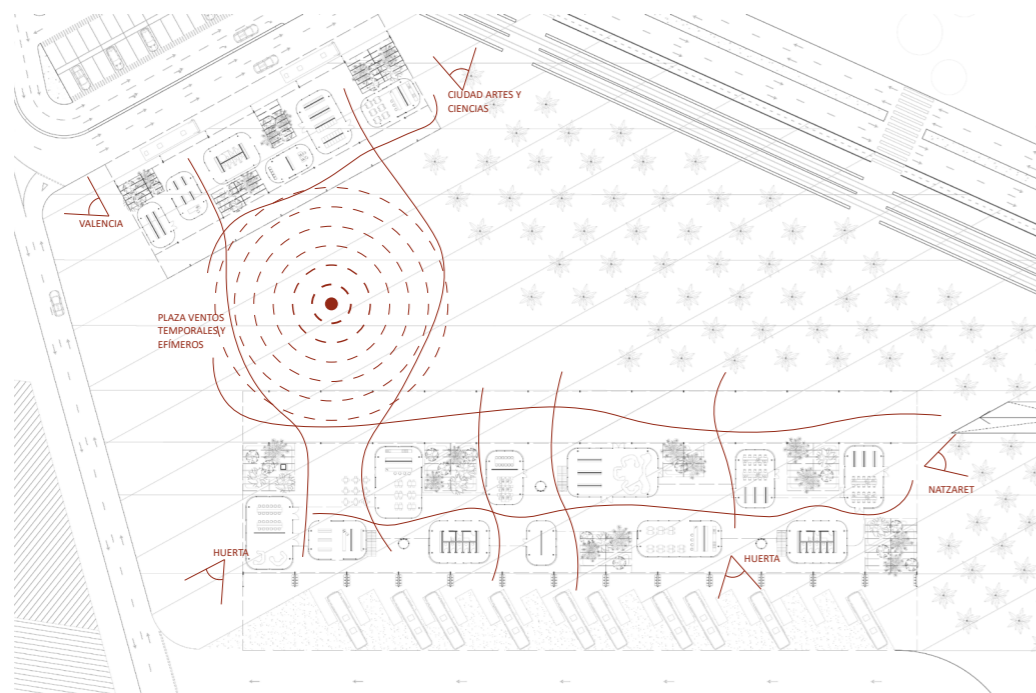
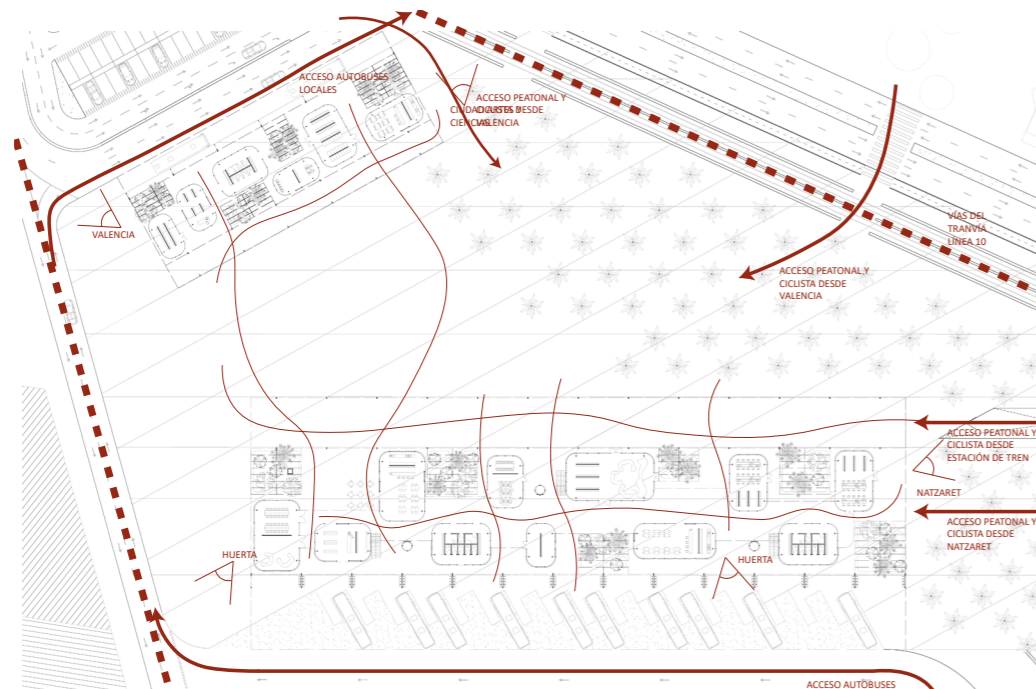
3- Determinación de las tres naves que componen cada cubierta, nave porticada, nave central y nave con voladizo y sus diferentes usos.

4- Disposición de los volúmenes.

5- Creación de jardines vinculados a las plazas entre volúmenes.

6- Creación de una plataforma superior que permite recorrer las cubiertas.





El usuario toma un papel importante en este proyecto, ya que, al ser un nodo de transporte urbano, tenemos tráfico rodado y tráfico peatonal. Los autobuses y coches circulan por el perímetro del conjunto dejando el espacio central para los usuarios permitiendo así una fácil comunicación entre ambas cubiertas. Se trata de un espacio completamente diáfano por el cual los usuarios pueden llegar por cualquier lado, desde Valencia al oeste, Natzaret al este, el Oceanográfico al norte, y los diferentes aparcamientos propuestos. Aun así, se establece un recorrido principal por los pórticos de las cubiertas donde el nexo en común será la plaza pavimentada donde se ofrece la posibilidad de diferentes eventos efímeros y temporales.

Fig 31



## 07\_MATERIALIDAD

Previo a pensar en el programa, se escoge el vidrio como material principal pensando en el usuario de una estación de autobuses donde lo que más le interesa es la salida y llegadas de los buses. Así pues, este material permite una transparencia desde la cual podemos ver esta circulación de los buses desde cualquier lugar. Para dotar de privacidad a ciertos volúmenes, se escoge un vidrio traslucido que permita el paso de luz, pero no ver a través de él, este material se escoge para los baños y la sala de instalaciones. La ligereza del vidrio a su vez contrarresta el peso de la cubierta industrial, y permite la continuidad visual que encontramos en la huerta valenciana.

Además de tener en cuenta la materialidad antes de pensar en la distribución de los volúmenes, otro elemento de gran importancia en este proyecto es el pavimento. Se escoge un suelo permeable formado a partir de adoquines que recuperan azulejos (LIFE CER-SUDS). Este pavimento, se expande a lo largo del proyecto, tanto en zonas cubiertas como descubiertas, creando así una alfombra continua que permite una fácil comprensión del espacio. Dada la linealidad marcada por las dos cubiertas, se elige jugar con estas líneas marcándolas en el pavimento a lo largo del palmeral. No solo conseguimos un juego de visuales que nos dirigen hacia las cubiertas, sino que son necesarias para la utilización de este pavimento. Estas líneas de pavimento tendrán un acabado en madera, y algunas de ellas estarán formadas por líneas de led que se utilizarán como parte de la iluminación. Estas diagonales nos servirán de ayuda para colocar los futuros volúmenes.

Fig 31



## 08\_EL PROGRAMA

El programa se distribuye en 17 volúmenes, repartidos en las cubiertas (11-6) cada uno con su uso particular. Exceptuando la biblioteca y los baños, el resto de los usos se desarrolla exclusivamente en planta baja. La forma de organizarlas en el interior de la nave no es algo arbitrario. Se pretende crear un recorrido por la nave central recorriendo los volúmenes a través de la consecución de plazas consideradas como puntos de espera junto a la vegetación interior. Dicha vegetación representa el eje verde sobre el cual este nodo de transporte público se establece. Sin embargo, el recorrido principal se establece en la nave lateral porticada, la cual permite un paseo a la sombra junto a la plaza donde se pretenden que se establezcan usos temporales.

Se establecen dos vestíbulos de acceso, por un lado, vinculado con la plaza del palmeral, un vestíbulo sobre el cual vuelcan las salas de coworking. En esta zona destinada a pequeñas empresas coworking, encontramos una cafetería también destinada al usuario de la estación. Por otro lado, aprovechando la antena preexistente, se establece otro vestíbulo el cual está marcado con la misma. Sobre este vestíbulo vuelcan los usos correspondientes a la estación de bus, de cafetería, sala de espera y tienda. Los usos de la estación se sitúan junto a la carretera pudiendo así ver la llegada de los autobuses, y permitiendo un dialogo entre ambas cubiertas bajo las cuales se desarrolla el programa. Se pretende crear dos ambientes diferentes en planta baja y en planta primera. La planta baja siempre pensada para el usuario de la estación de buses y la planta primera pensada para el usuario que viene a disfrutar de un espacio situado junto a la huerta, un lugar de desconexión.

Fig 31



## 9\_LA PLAZA

Encontrándose la estación en un punto geoestratégico en cuanto a la comunicación regional como urbana, el espacio entrecubiertas se plantea como un espacio donde se pueda albergar una gran cantidad de eventos efímeros pudiendo ser como conciertos al aire libre más puntuales hasta eventos con cierta regularidad como mercados ambulantes, ferias gastronómicas, exposiciones al aire libre, etcétera.



Fig 32 Imagen virtual llegada a la estación de autobús



Fig 33 Imagen virtual vestíbulo de la zona coworking



Fig 34 Imagen virtual zona interior



Fig 35 Imagen virtual vestíbulo de la antena



Fig 36 Imagen virtual zona plantă superior



Fig 37 Imagen virtual zona exterior



[MAQUETA VIRTUAL](#)



## 12\_CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

**Fig. 01** Plano Valencia. Guerra de la Independencia.

1808. ©Instituto Geográfico Nacional

**Fig. 02** Plano Valencia. Guerra de la Independencia.

1808 ©Instituto Geográfico Nacional

**Fig. 03** Plano Valencia 1925 ©Instituto Geográfico

Nacional

**Fig. 04** Plano Valencia 1944 ©Instituto Geográfico

Nacional

**Fig. 05** Collage elaborado en el Masterplan por los

alumnos del Taller 4

**Fig. 06** Esquema línea 10 del tranvía

**Fig. 07** Esquema vías del tren de Valencia

**Fig. 08** Esquemas de entradas principales a la ciudad

**Fig. 09** Esquema circulación Valencia

**Fig. 10** Ortofoto del ámbito de trabajo 2021

**Fig. 11** Sección fugada futuro túnel del tren, realizado por los alumnos del Taller 4.

**Fig. 12** Sección fugada de la recuperación del canal, realizado por los alumnos del Taller 4.

**Fig. 13** Sección fugada de la recuperación del canal, realizado por los alumnos del Taller 4.

**Fig. 14** Fotografía de la huerta colindante a la parcela de trabajo, Natzaret, 20/05/21. Fotografía de la autora

**Fig. 15** Fotografía de una alquería colindante a la parcela de trabajo, Natzaret, 20/05/21. Fotografía de la autora

**Fig. 16** Fotografía de la futura línea 10 del tranvía y carril bici, Natzaret, 20/05/21. Fotografía de la autora

**Fig. 17** Fotografía de la acequia de Valladar, Natzaret, 20/05/21. Fotografía de la autora

**Fig. 18** Fotografía realizada durante un paseo por la huerta Valenciana, 15/06/21. Fotografía de autora

**Fig. 19** Fotografía de las actuales vías del tren, Natzaret, 20/05/21. Fotografía de la autora

**Fig. 20.** Fotografía de la futura línea 10 del tranvía, Natzaret, 20/05/21. Fotografía de la autora

**Fig. 21.** Fotografía del carril bici que conecta Valencia con natzaret, Natzaret, 20/05/21. Fotografía de la autora

**Fig. 22** Cubierta grande, Natzaret, 14/04/21. Fotografía realizada por la autora

**Fig. 23** Cubierta grande, Natzaret, 14/04/21. Fotografía realizada por la autora

**Fig. 24** Cubierta pequeña, Natzaret, 14/04/21. Fotografía realizada por la autora

**Fig. 25** Cubierta pequeña, Natzaret, 14/04/21. Fotografía realizada por la autora

**Fig. 26** Antena, Natzaret, 14/04/21. Fotografía realizada por la autora

**Fig. 27** Antena, Natzaret, 14/04/21. Fotografía realizada por la autora

**Fig. 28** Antena, Natzaret, 14/04/21. Esquema de trabajo

**Fig. 29** Esquema de trabajo del nodo de transporte realizado por los alumnos del taller

**Fig. 30** Plano del nodo de transporte

**Fig. 31** Plano de la parcela de trabajo

**Fig. 32** Imagen virtual de la llegada a la estación

**Fig. 33** Imagen virtual vestíbulo de la zona coworking

**Fig. 34** Imagen virtual planta baja

**Fig. 35** Imagen virtual vestíbulo de la antena

**Fig. 36** Imagen virtual planta primera

**Fig. 37** Imagen virtual vista exterior