

SECCIÓN II: EL PLAN ESPECIAL

II1. CARACTERÍSTICAS DEL PLAN

II1.1. EMPLAZAMIENTO Y CUADRO DE DATOS BÁSICOS

III.1. EMPLAZAMIENTO Y CUADRO DE DATOS BÁSICOS

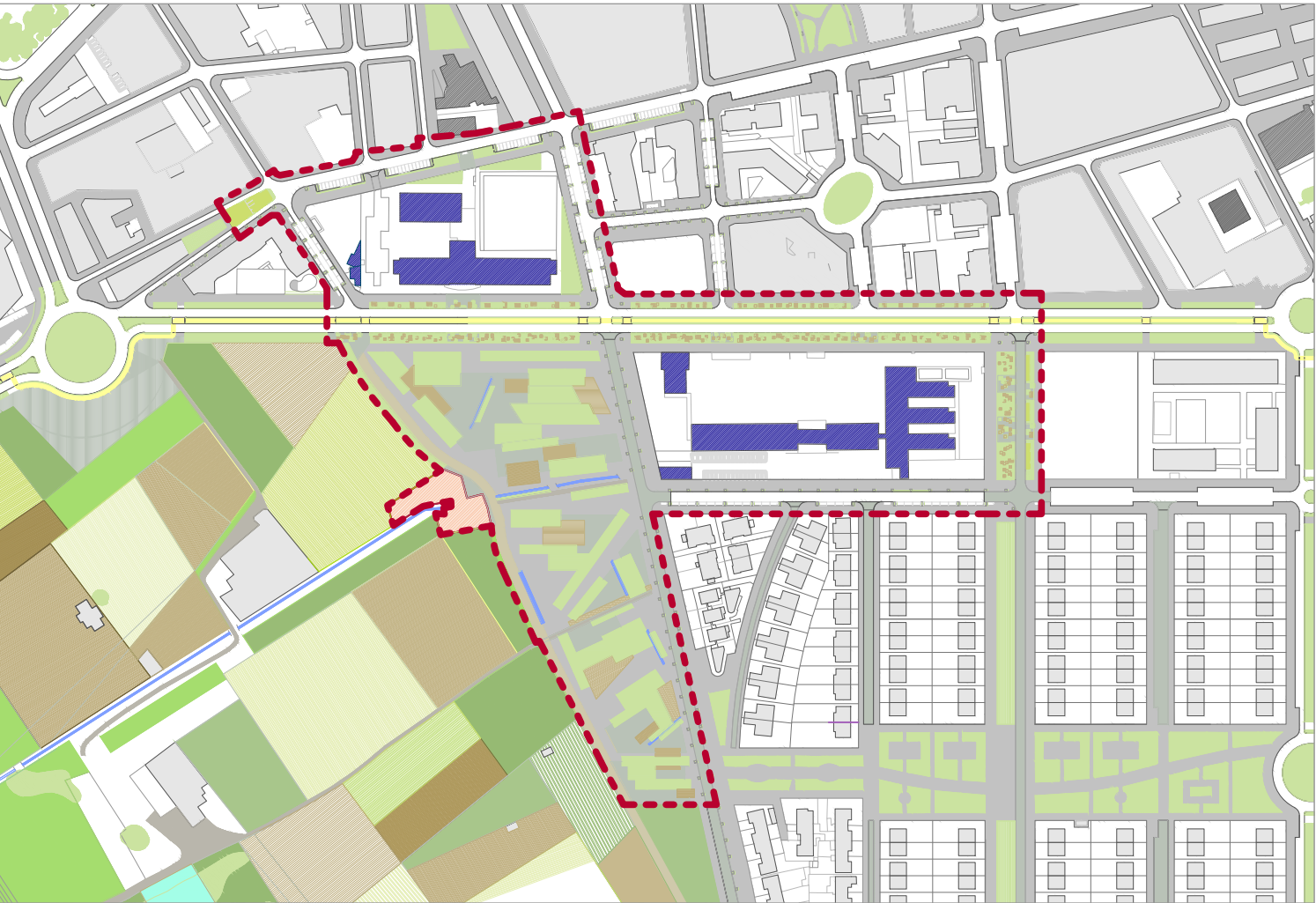


TABLA DE SUPERFICIES Y ESTÁNDARES

SUPERFICIE TOTAL 85.196,11 m²

SUELO PÚBLICO 100%	ESTADO ACTUAL		ESTADO PROPUESTO	
VIARIO	19.009,42 m²	22,31%	12.840,56 m²	15,07 %
ESTACIONAMIENTOS	3.597,95 m²	4,22%	1.675,50 m²	1,96 %
ACERAS	9.677,92 m²	11,36 %	13.990,00 m²	16,42 %
ZONAS VERDES	25.108,74 m²	29,47 %	28.888,58 m²	33,90 %
EQUIPAMIENTOS	27.802,08 m²	32,64 %	27.802,08 m²	32,64 %

APORTACIONES MÁS SIGNIFICATIVAS

- DEFINICIÓN DE NUEVOS RECORRIDOS PARA LOS VIANDANTES, ampliando las áreas peatonales recuperadas para el paseo, secuenciando zonas verdes/libres, recuperando el camino Villamargo y puntos de interés como el antiguo Molino de Arroz Casalduch. Nuevos espacios libres tanto en el ensanchamiento de las aceras como el nuevo balcón a la huerta que sirve de conexión para los equipamientos docentes.
- ELEMENTOS RECUPERADOS: por medio de la protección del antiguo Molino de arroz se pretende recuperarlo para usos de carácter comunitario o social. También se recupera como vía peatonal el camino Villamargo, y se incluye en la nueva zona verde la acequia Mayor que había sido soterrada en parte para la urbanización residencial.
- PREVISIÓN DE BOLSAS DE APARCAMIENTOS.
- NUEVA SECCIÓN VIARIA.

La zona de actuación se encuentra en el Sector 04-SU-R, que de acuerdo con la ficha correspondiente publicada en el Boletín Oficial de la provincia de Castellón núm. 14, de 2 de febrero de 2010, es un sector de suelo urbanizable sin ordenación pormenorizada, con las siguientes características:

- Superficie total: 14,96 Has.
- Superficie red primaria adscrita: 4.630 m².
- Superficie neta sector: 14,96 Has.
- Uso característico: Residencial.
- Tipología: Vivienda unifamiliar aislada y adosada (3.p. 10 m.).
- Edificabilidad total: 59.840 m²t, toda ella de uso residencial.
- Prohibido el uso industrial.
- Uso terciario: Hasta el 5 % de la edificabilidad.
- Densidad: 25 viv/ha.
- Número viviendas máximo: 374.
- Aprovechamiento tipo: 0,40 m²t/m²s.
- Condiciones de conexión: Para desarrollarse deben desarrollarse y urbanizarse antes las 64-UE-R y 65-UE-R.
- Objetivos a considerar en la ordenación pormenorizada: Protección acústica respecto Ronda y ajardinamiento público y privado así como orientación de las viviendas.

La zona verde a desarrollar está adscrita a la siguiente red primaria:

ADSCRIPCIÓN ZONAS RED PRIMARIA			
ZONA	SUPERFICIE TOTAL	SECTOR	SUPERFICIE ADSCRITA
ZV-QL/07 + viario anejo 129.103	129.103	02-SU-R	8.740
		05-SU-R	14.679
		06-SU-R	6.540
		07-SU-R	4.085
		08-SU-R	6.150
		09-SU-R	5.032
		10-SU-R	4.398
		11-SU-R	4.064
		12-SU-R	12.867
		14-SU-R	5.320
		23-SU-R	3.634
		25-SU-R	15.441
		01-SU-I	27.917

II2. ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO, CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO

- II2.1. ANTECEDENTES. INFORMACIÓN PREVIA
  - II2.1.1. LA CIUDAD: CASTELLÓN DE LA PLANA
  - II2.1.2. MARCO LEGAL
  - II2.1.3. EL FUTURO DEL URBANISMO EN CASTELLÓN DE LA PLANA
  - II2.1.4. FOROS DE URBANISMO DEL CASTELLÓN DEL S. XXI. CONSTRUYENDO EL FUTURO
- II2.2. ÁMBITO DE ACTUACIÓN
- II2.3. NORMATIVA APLICABLE
- II2.4. CATÁLOGO DE BIENES Y ESPACIOS RURALES PROTEGIDOS
- II2.5. ESTADO ACTUAL. DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS
- II2.6. CONCLUSIONES. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA TRANSFORMACIÓN





II2.1.1. LA CIUDAD: CASTELLÓN DE LA PLANA

Capital de la provincia del mismo nombre, situada al norte de la Comunidad Valenciana. Se encuentra en la comarca de la Plana Alta, rodeada por Borriol y Benicásim al norte, Alcora, y Onda al oeste y Almazora al sur. Al oeste limita con el mar Mediterráneo y a pesar de que el término municipal llega hasta la costa, el núcleo urbano se sitúa en el interior, a 4 kilómetros de ésta. Al sur del municipio se encuentra el Desierto de las Palmas, gran extensión de piedra caliza, y al norte las cotas más altas, la Roca Blanca y el Racó de Raca. La mayor parte del municipio se caracteriza por su planicie, al estar ubicado en el llano de la Plana.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Inicialmente formada por alquerías musulmanas, tras la conquista cristiana y posterior expulsión de los musulmanes, éstas fueron ocupadas por cristianos, alcanzando muchas de ellas cierto tamaño e importancia. Se trasladó entonces la villa del Monte de la Magdalena, en el que se situaban las alquerías, a la Plana. La nueva villa fue fundada junto a un camino que se convertiría posteriormente en la Calle Mayor, a cuyos costados se articuló la ciudad, y que marcó la dirección de la muralla rectangular construida a finales del siglo XII. Esta muralla se modificaría a mediados del siglo XIV para incorporar los dos barrios surgidos a principios de siglo fuera del recinto.

En el siglo XV, la ciudad vio menguada su población por los efectos de la peste y las enfermedades de los arrozales. Los sucesivos conflictos de siglos posteriores, la Guerra de las Germanías, la Guerra de Cataluña y la Guerra de sucesión, afectaron negativamente a la ciudad que además perdió gran parte de su poder y privilegios. En el siglo XVIII la instalación de la industria del cáñamo en la zona oeste de la ciudad, fomentó el aumento de su población, lo que llevó a principios del siglo siguiente a derribar las murallas y a absorber los arrabales de la Trinidad y San Félix, comenzando un lento desarrollo que se vio afectado más adelante por las guerras de la Independencia y Carlistas. El despegue de la ciudad se produjo a mediados del siglo XIX con la ampliación del puerto y de las grandes avenidas al mar, la construcción de nuevos edificios modernistas (el Hospital Provincial, el Casino, el Teatro Principal, el Parque Ribalta) y el nuevo enlace ferroviario Castellón Valencia fundamental para el desarrollo de la gran industria del azulejo. La ciudad empieza a extenderse en dirección a la estación llegando a ella en 1925. El mayor crecimiento urbano de Castellón se produjo años más tarde, a mediados del siglo XX, al igual que en la mayor parte de las ciudades españolas. En esta época la ciudad empezó a crecer en altura, aumentando notablemente la densidad en las zonas del casco perdiendo su identidad.

En 1999 se soterraron las vías del tren mejorando la accesibilidad a la zona oeste de la ciudad, originariamente más humilde. Esto ha llevado a desarrollar esta zona, aunque el principal desarrollo urbano parece extenderse hacia la marjalería, zona de huertas situada al este, entre la ciudad y el mar.

ESTRUCTURA URBANA

El municipio de Castellón está compuesto por un núcleo central, creado en torno al casco histórico, la zona del Grau, volcada al Mediterráneo, la zona de la Marjalería, formada por viviendas dispersas en amplias zonas de huerta, y una serie de núcleos dispersos de menor entidad.



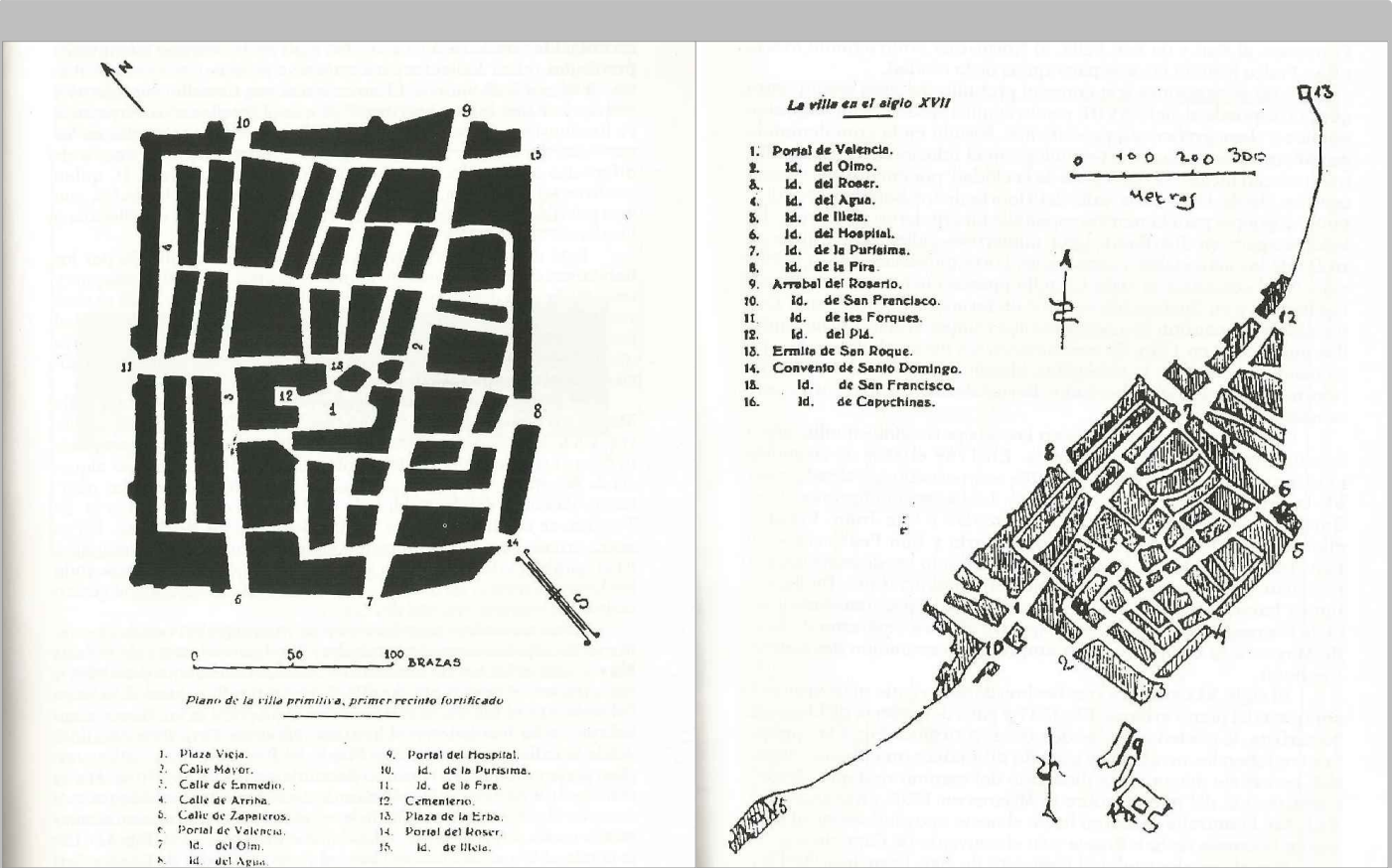
II2.1. ANTECEDENTES. INFORMACIÓN PREVIA

El núcleo central, creado en torno a la ciudad fundada en el siglo XIII, queda delimitado en la actualidad por la Ronda de circunvalación, aún con un tramo sin construir, y su continuación, la Ronda sur. Estas recogen las actuales carreteras que comunican con Valencia, Tarragona y Barcelona (AP7, N-340), Almazora y Burriana (CV-18) y El Grao (N-225), y los antiguos caminos que conectaban con éstas y los alrededores, ahora convertidos en grandes avenidas que estructuran la ciudad. Este es el caso de la avenida de Vall d'Uixó-Enrique Gimeno, con la estación de tren, avenida de Barcelona-Villareal con el Parque Ribalta, la avenida de Valencia-Ronda de Magdalena-Avenida de Benicásim y avenida Casaldulch-Virgen del Lidón en sentido norte sur. Y la Avenida de l'Alcora, avenida Hermanos Bou, Paseo de Morella-avenida del Mar que une la universidad, con el centro histórico y el Grau, en sentido este oeste. Además de estas importantes vías hay que destacar la presencia del Río Seco al noroeste, que hasta hace poco, con la construcción de la Universidad, había limitado los crecimientos en la zona existiendo únicamente los barrios de San Agustín y San Marcos, barrios humildes de población que llegó a la ciudad para trabajar en la industria. Un efecto similar tuvieron hasta su soterramiento las vías del tren, que limitaron, en parte, el desarrollo de la zona oeste a asentamientos en muchos casos de autoconstrucción y de baja calidad. Este fue el caso de muchos de los crecimientos surgidos en la carretera, actualmente avenida, de l'Alcora.

El casco, que perdió, en gran medida su aspecto histórico característico, se sitúa en el entorno de la calle Mayor. La presencia de la Plaza Mayor, del Mercado Central, de la Lonja y del Campanario El Fadri dejan muestra de ello. Sin embargo, a pesar de las dimensiones de sus calles y manzanas, algo menores que en otras zonas, el inicial tejido ortogonal, y la sustitución de parte de la edificación impide distinguir con claridad sus límites, a los que rápidamente quedaron incorporados los distintos arrabales. Aunque, tras la eliminación definitiva de la muralla, la ciudad se extendió en todas las direcciones. Tras la llegada del ferrocarril la ciudad tendió a crecer hacia el oeste, dando lugar al ámbito organizando por la presencia del modernista parque Riblata y de la Plaza de Toros. Al norte del inicial recinto histórico la ciudad se extiende con una trama compleja en la que las calles buscan cierto orden entre las grandes avenidas, de trazado irregular por adaptarse a los antiguos caminos. Esta zona queda limitada al noroeste por el paseo del Periodista Paco Pascual, antes ocupada por el río, donde se ubica el estadio de futbol del Castalia. Al sur, principalmente a partir del eje paralelo a la Avenida de la Alcora formado por las calles Almenara, Pelayo y Menéndez Muñoz, se extiende una zona con un trazado más regular y aproximado al de los ensanches. Los desarrollos de los últimos años han tendido a completar el tejido urbano hacia el este llegando hasta la Ronda Este y la de Circunvalación. Este es el caso de los desarrollos situados al sureste de la avenida Casalduch y al noreste de la calle María Rosa Molas, siendo la zona más reciente y de mejor calidad la franja este paralela a la Ronda de circunvalación que cuenta con el Bulevar Blasco Ibáñez y la Plaza Bucarest entre otras.

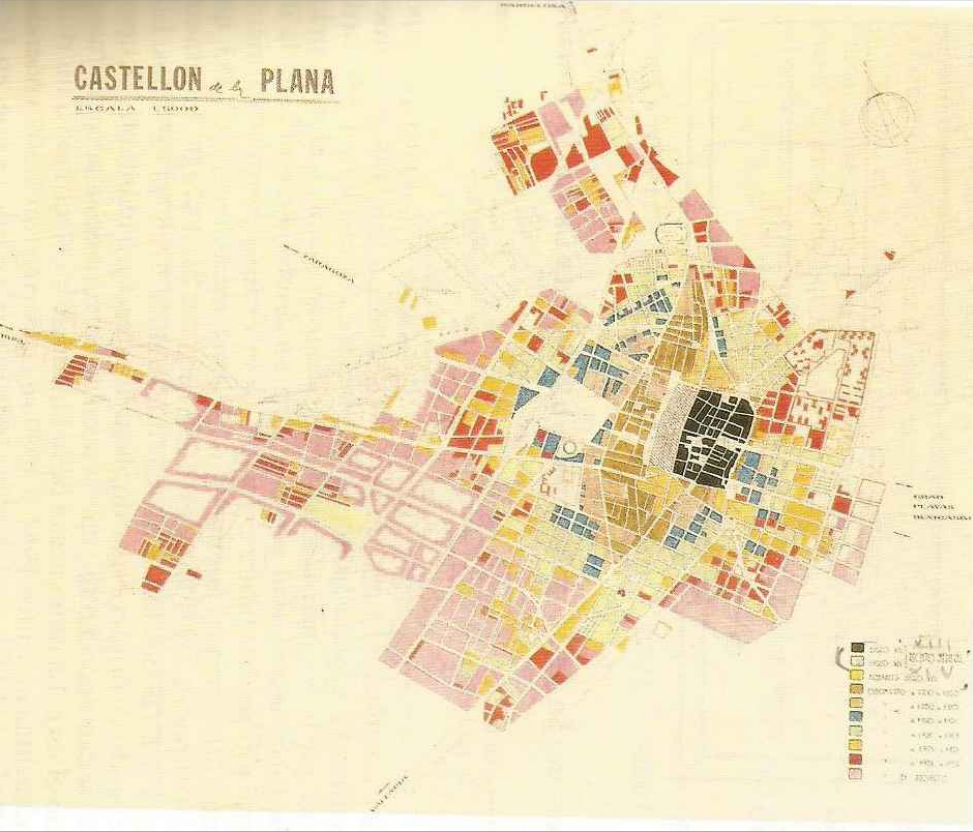
HISTORIA DE SU URBANISMO

Castellón es, por su extensión y población, un ciudad de tipo mediano. Hasta la segunda mitad del siglo XII, la ciudad se articulaba en torno a la Calle Mayor, a cuyos lados se distribuía la ciudad. A finales de este siglo, la ciudad contaba con un recinto amurallado rectangular en sentido norte-sur siguiendo la calle Mayor. A principios del Siglo XIV se crearon dos barrios extramuros que a mediados de este siglo se incorporaron a la ciudad amurallada, adaptando una forma cuadrada y un plano en damero. A finales del siglo XVII la ciudad intramuros estaba masificada, mientras que en extramuros crecían dos arrabales triangulares. La dificultad de la comunicación de la ciudad con los arrabales provocó el derribo de las murallas en 1796, lo que permitió que la ciudad pudiera crecer cómodamente en todas direcciones.



Antiguo recinto de Castellón, rectangular como la mayoría de la fundaciones medievales (ap. Gimeno).

Como puntas de lanza, los arrabales estiraron el casco urbano a norte y sur (ap. Gimeno).



Evolución urbana de la ciudad. En la etapa actual se tiende a la circularidad al no existir obstáculos físicos para el crecimiento (Cortesía F. Carbó).



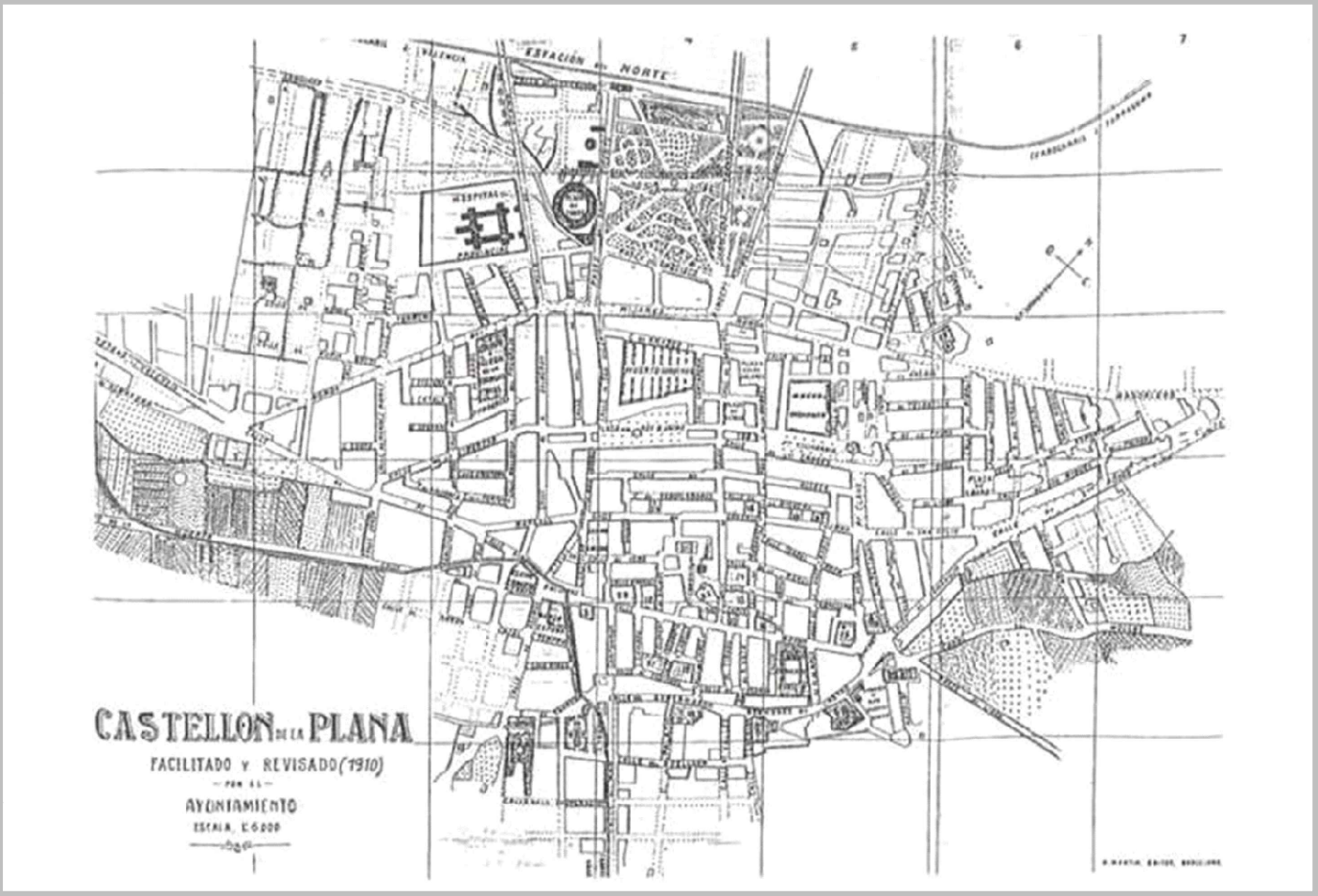
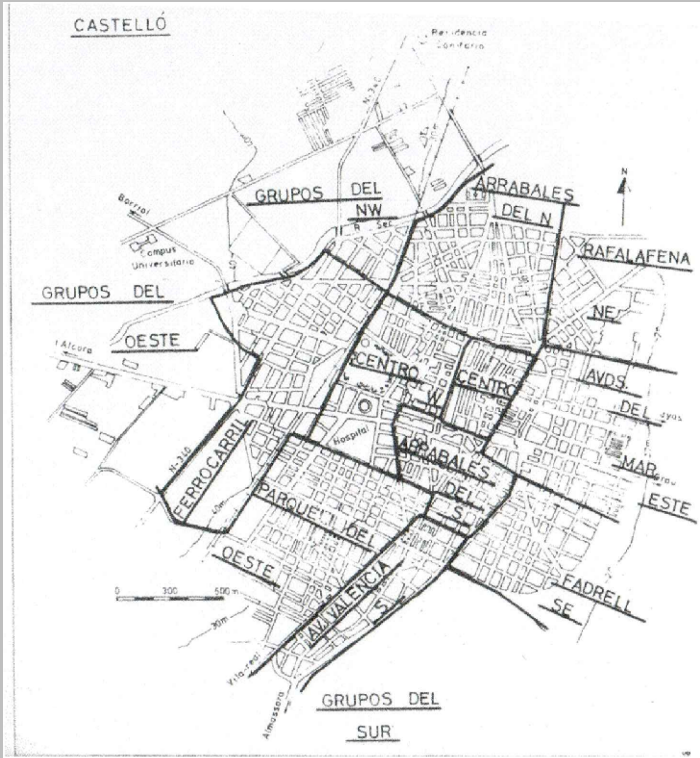
En 1800 se abrió la Avenida del Rey, que permitió el desarrollo de los arrabales de esta zona, que crecieron en forma de punta de flecha. En 1837, se construyeron nuevas defensas para defender la ciudad durante las Guerras Carlistas, formando un rombo hacia el *Camino Real de Valencia*. En 1882 comenzó el derribo de esta muralla, que finalizó en 1885, y de la cual queda un resto importante en la Plaza de la Muralla Liberal. En 1802, se terminó el Camino real de Valencia a Barcelona, el Camino del mar (actual Avenida Hermanos Bou) y se mejoraron los caminos hacia varias localidades próximas. En 1862, llegó el ferrocarril desde Valencia y en 1868 desde Barcelona, que fue instalado en las afueras de la ciudad. En 1888, se inauguró La Panderola. A finales del siglo XIX se construyeron varios edificios de relevancia, como la Plaza de Toros.

A principios del siglo XX continuaron levantándose notables edificios, y en 1925 la ciudad ya llegaba a la vía del ferrocarril. La Concatedral de Santa María, declarada en 1931 Monumento Histórico-Artístico Nacional, fue incendiada premeditadamente el 24 de julio de 1936 en los primeros días de la Guerra Civil y derribada meses después por un acuerdo municipal. Su reconstrucción, comenzada en 1939, acabó en 1999.63

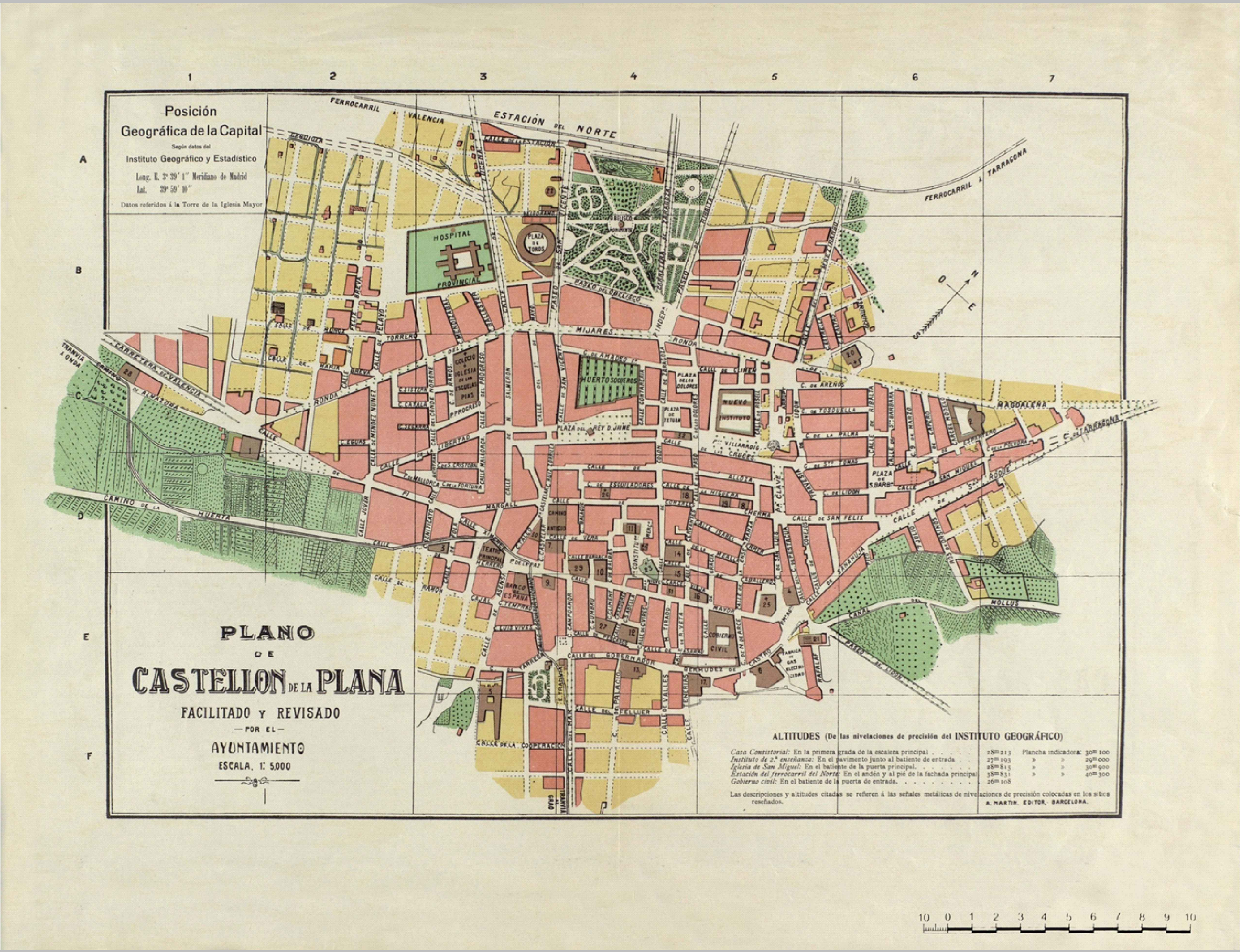
Terminada la Guerra, se construyeron edificios públicos, se reformó la ciudad y se abrió la Calle Colón hacia la Avenida del Mar. Durante los años 1960 y 1970, se construyeron edificios de gran altura en el casco histórico y alrededores, sin norma ni relación entre la altura de estos y la anchura de las calles, lo que afectó al aspecto del casco histórico.

En 1981, se contabilizaron más de 100 grupos de población dispersos, con una trama urbana caótica entre las huertas o las fábricas. En 1999, finalizó el soterramiento de las vías férreas y sobre los solares de su antigua ubicación se ha construido un gran bulvar.

A finales del siglo XX y principios del XXI, la ciudad ha comenzado a crecer hacia la marjalería y en los alrededores del campus de la Universidad Jaume I. Se han construido, y está previsto que se construyan otros, edificios públicos vanguardistas, como el Museo de Bellas Artes, CAC, Auditorio y Palacio de Congresos.









II2.1. ANTECEDENTES. INFORMACIÓN PREVIA

CLIMA Y METEOROLOGÍA

El clima mediterráneo es una variedad del clima subtropical (en el clima mediterráneo típico), o del clima templado (en el clima mediterráneo continentalizado) que se caracteriza por sus inviernos templados; y los veranos secos y calurosos. El nombre lo recibe del Mar Mediterráneo, área donde es típico este clima, pero también está presente en otras zonas del planeta. Se caracteriza por tener una pluviosidad bastante escasa (500 mm) y concentrada en las estaciones intermedias (primavera y otoño), con temperaturas muy calurosas en verano y relativamente suaves en invierno, con un periodo más o menos largo de heladas en esta estación. La vegetación resultante es arbórea de tipo caducifolio o perennifolio con los árboles no muy altos y unos estratos herbáceos y de matorrales.

TEMPERATURAS					LLUVIA		INSOLACIÓN	
MES	MEDIA	MAX. MEDIA	MIN. MEDIA	MAX. ABSOL	MIN. ABSOL	MITJA (MM)	DÍAS (Nº)	MEDIA
E	10.6	15.3	5.8	25.2	-5.4	26	5.5	171
F	11.1	16.0	6.2	25.1	-7.3	25	5.8	170
M	13.1	17.6	8.6	28.2	-0.2	30	8.0	204
A	4.9	19.4	10.4	33.8	3.0	33	8.1	238
MM	17.8	22.1	13.4	32.4	3.6	43	8.2	172
J	21.6	25.7	17.5	36.2	9.8	29	6.8	305
J	34.3	28.2	20.4	36.4	12.0	14	5.1	336
A	24.7	28.7	20.8	39.2	14.1	18	6.0	300
S	22.8	26.9	18.6	33.6	6.2	61	7.4	229
O	18.5	22.9	14.1	31.6	0.8	59	9.7	198
N	14.4	19.1	9.9	30.6	0.4	46	7.3	173
D	11.6	16.2	7.0	26.6	-2.0	42	7.8	160

Su temperatura media anual es de unos 17,8 °C. Castellón posee un clima muy benigno, sin temperaturas extremas, sus valores medios oscilan entre los 10.4 °C de enero y los 25.0 °C de agosto. De este modo los meses más fríos son enero y febrero, y los más calurosos mayo, junio y julio.

Las precipitaciones anuales son superiores a los 442 mm, con mínimos muy marcados en verano (tres meses secos, de junio a agosto), y máximos en los meses de otoño (de septiembre a noviembre, por el efecto del fenómeno meteorológico denominado como gota fría, ya que el clima mediterráneo también es un clima con lluvias estacionales).

RELIEVE

La mayor parte del término se encuentra sobre el llano aluvial de la Plana, salvo una pequeña porción al Noroeste ocupada por piedras calizas que conforman el extremo Sur del Desierto de las Palmas. La Plana, en realidad, es el gran delta fluvial del río Mijares y de otros riachuelos más pequeños como el Sonella, el riu Sec de Borriol o la Rambla de la Viuda. Los sedimentos aportados han fertilizado este espacio ocupado anteriormente por el mar. En la orilla de la playa, aún se pueden encontrar espacios a mitad camino entre el mundo marino y el mundo terrestre, como la Marjalera de Castelló.

La cota más alta se sitúa al Norte, en la Roca Blanca, con 609 msnm; también destacan las montañas del Racó de Raca, con 458 msnm y que forma parte del vértice geodésico de orden inferior, el Tossal de Llobera, con 353 msnm, el Tossal Gros, con 354 msnm, la Penyeta Roja, con 288 msnm y la Muntanya Negra con 307 msnm. Cabe destacar por su simbolismo, el Tossal de la Magdalena con 111 msnm y que forma parte del Parque natural del Desierto de las Palmas.

SUELO E HIDROGRAFÍA

Entre la montaña y el mar, se extienden una serie de glacis cuaternarios que bajan con una suave pendiente hacia los marjales, separados del mar por la restinga de la playa del Pinar. La línea de costa es de 10 km. Es baja y arenosa y al sur del puerto está ocupada por el polígono industrial del Serrallo.

El río Seco de Borriol nace en la vertiente Oeste del Desierto de las Palmas y baja por el Valle de Borriol. Posteriormente encajona su cauce sobre el glacis cuaternario de la Plana, donde describe una gran curva por el Oeste y el Norte de la ciudad perdiéndose en la marjalera. Al Oeste del término se encuentra el Embalse de María Cristina y el lecho de la Rambla de la Viuda, que poco después desemboca en el río Mijares, de cuyas aguas se abastece la huerta.

DEMOGRAFÍA

Castellón de la Plana contaba en 2014 con 173.841 habitantes. Se trata de la cuarta ciudad más poblada de la Comunidad Valenciana y la primera de la provincia de Castellón. La ciudad concentra al 30% de la población provincial. El área metropolitana de Castellón, que incluye también a los municipios de Villarreal, Burriana, Almazora, Benicàsim, Borriol, Bechí y Alquerías del Niño Perdido, cuenta con 319.422 habitantes.

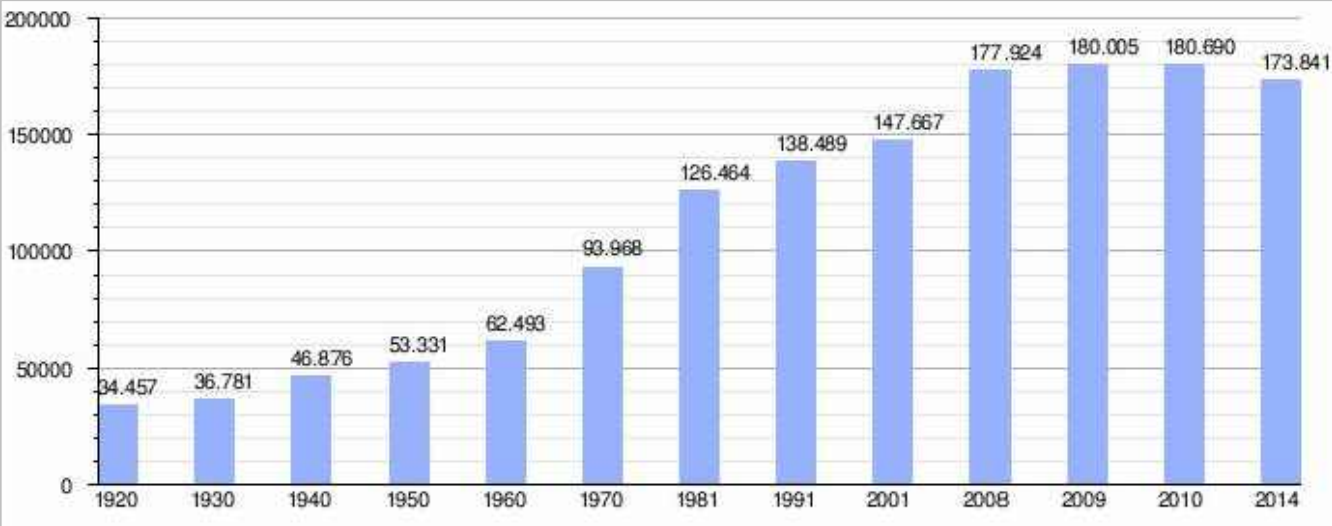


Gráfico de la evolución dela pblación de castellón entre 1920y 2014



II2.1. ANTECEDENTES. INFORMACIÓN PREVIA

II2.1.2. MARCO LEGAL

Tal y como escribe en su tesis doctoral "Municipios y Planes. La práctica urbanística en 1956" José Luis Merlo Fuertes:

"Castellón de la Plana, que experimentó sus primeros ensanches tras el derribo de sus "muros" en 1882, Lucena del Cid con su plan de 1933 y Villareal, con el suyo de 1926, serán los únicos tres municipios de la provincia de Castellón que contaban con planeamiento a la entrada en vigor de la Ley del Suelo del 56, perteneciendo todos a la categoría de los "antiguos autónomos.

[...]En el momento en que se aprueba la Ley del Suelo de 1956, la ciudad de Castellón de la Plana se regulaba urbanísticamente por el "proyecto de alineaciones de la zona de ensanche", aprobado el 20 de diciembre de 1951, y por el "de reforma interior en la zona central del casco urbano", aprobado el 9 de febrero de 1940 por la Comisión Central de Sanidad Local.

Además de estos planes operaban unas ordenanzas municipales, aprobadas el 6 de mayo de 1925, y complementadas por las Ordenanzas de ensanche, aprobadas el 22 de noviembre de 1952. Ambas normas estuvieron vigentes hasta su derogación por las **Ordenanzas de construcción y saneamiento**, que fueron aprobadas por el Ayuntamiento el 23 de febrero de 1956 y 30 de mayo de 1958, y por el Ministerio el 23 de diciembre de 1957 y el 8 de julio de 1958. El ámbito de aplicación de las Ordenanzas del 58 era todo el término municipal y a tal efecto éste se dividía en tres zonas: la Zona Interior, con tres subzonas; la Zona de Ensanche, con siete subzonas; y la Zona Exterior, con una zona única. Además tenían una regulación especial "los solares enclavados en los accesos a la Capital" aunque estos estuvieran tanto en la Zona de Ensanche como en la Zona Exterior.

Del **Proyecto de alineaciones de la zona de ensanche** de 1951, que consistía en la ampliación y modificación del proyecto anterior, no se ha encontrado rastro alguno en el Archivo Municipal, salvo la referencia a él que se realiza en la memoria del Plan general de ordenación de 1975, en la que dice que el proyecto del 51, aunque superado, aún seguía vigente en 1975, al menos en parte, al haber sido asumido por el Plan general de ordenación de 1963.

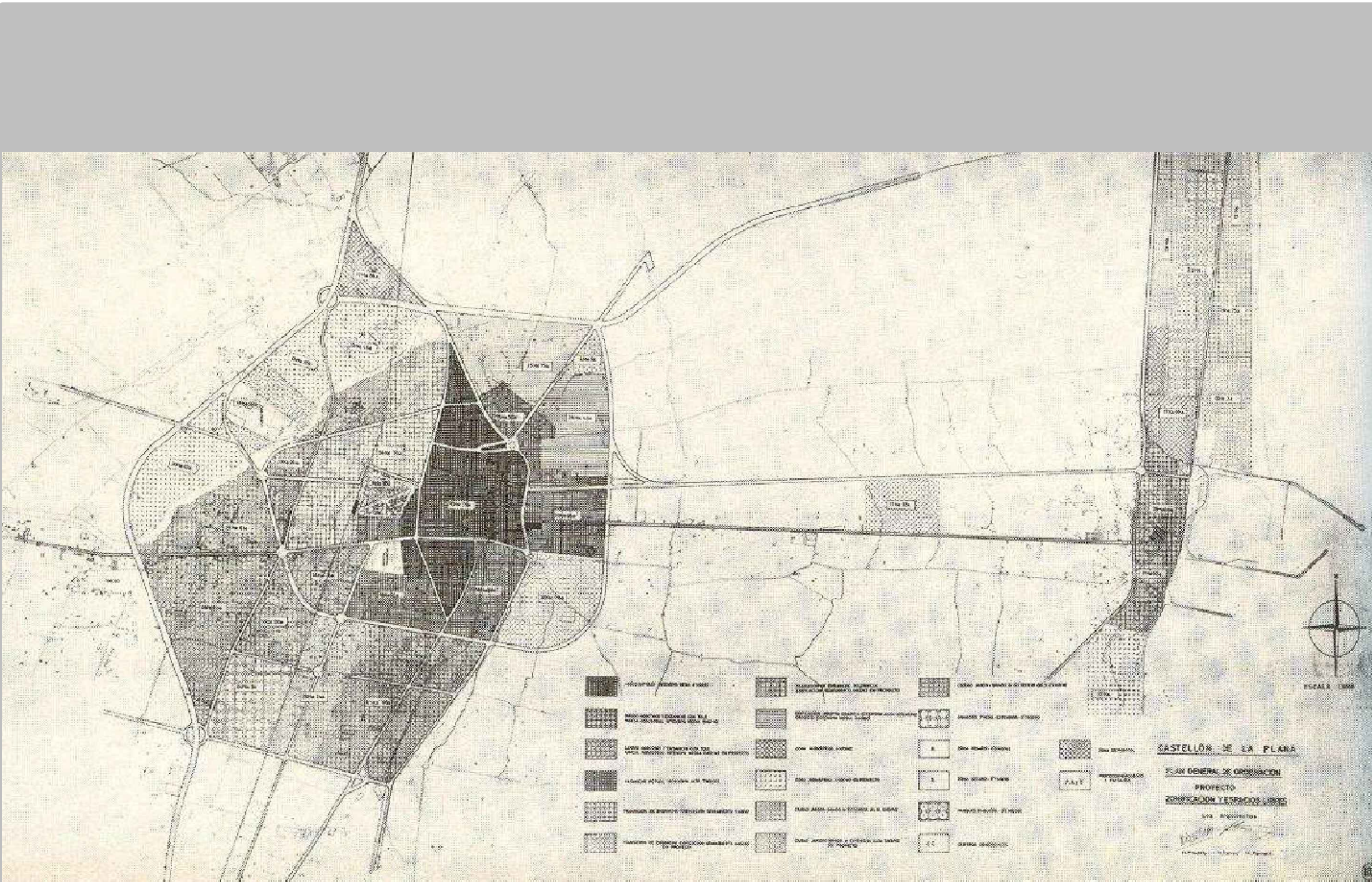
Respecto del **Proyecto de reforma interior de la zona central** de 1940, ya comentamos que había sido pensado durante la guerra, y que había sido redactado por Vicente Traver Tomás, entonces Alcalde de la ciudad<sup>12</sup>. La reforma planteada es coetánea a la apertura de la avenida del Oeste de Valencia y a las reformas que se llevaron a cabo en la ciudad de Alicante en esa época. El plan pretendía la creación de un centro cívico principal en la plaza Vieja y sus alrededores, la creación de otro centro cívico urbano de tráfico en la calle Huerto de Sogueros y la comunicación norte-sur del casco, y este-oeste de la ciudad y de ésta con el Grao. Retomaba un proyecto anterior de alineaciones de la zona de Huerto de Sogueros que fue aprobado por la Comisión Central de Sanidad el 15 de diciembre de 1933

[...]Como vemos estos dos planes, anteriores al 12 de mayo de 1956, siguieron "vigentes" tras la aprobación de la Ley del Suelo hasta la aprobación del Plan general de ordenación 1975, al ser incorporados parcialmente por el Plan general de 1963, si bien, las Ordenanzas de construcción y saneamiento de 1958, a las que acabamos de referirnos, supusieron la ruptura con el urbanismo anterior, marcando el preámbulo del desarrollo urbanístico que experimentaría la ciudad durante las décadas siguientes.

En el contexto del Plan general de ordenación de 1963, redactado por los arquitectos Manuel Romaní Miquel, Miquel Prades Safont y Vicente Traver González-Espresati, que será sistemáticamente incumplido, Castellón de la Plana deberá afrontar el brusco crecimiento migratorio de la década de los sesenta, lo que tendrá una evidente repercusión sobre su morfología urbana en dos aspectos fundamentales: el crecimiento en altura y la gran expansión de la ciudad.

El desproporcionado aumento de las alturas edificables, de dos-tres plantas a doce-catorce (en algunos casos más), provocará la densificación del casco urbano y la aparición de las características medianeras vista de los años sesenta.

El crecimiento urbanístico se producirá a lo largo de las vías de acceso a la población, con la típica forma tentacular en mancha de aceite, como ocurrirá en muchas otras ciudades españolas, se saltará la barrera física del ferrocarril y se generalizará el fenómeno de las parcelaciones ilegales , lo que pone de manifiesto la poca operatividad que tuvieron estos primeros planes generales."



CASTELLÓN DE LA PLANA. Plan general de ordenación de 1963. Zonificación y espacios libres (Fuente: tomado de TERÁN TROYANO, Fernando de: Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible, Barcelona: Gustavo Gili S.A., 1978, pág. 446).

En los últimos 25 años el número de habitantes de Castellón se ha incrementado de 130.000 a 180.000, con un aumento especialmente concentrado entre 1.999 y 2.009. Este periodo de transformación urbana ha sido superado gracias a una adecuada planificación urbanística, reflejada en el Plan General aprobado en el año 2.000.

El Plan de 1.984 suponía un instrumento válido para su cometido que comenzó a ser revisado debido a dos factores: la nueva legislación urbanística valenciana y la necesidad de reconsiderar las previsiones que contenía.

Una de las principales problemáticas detectadas era la desconexión del tejido urbano por la aparición, en las década de los 60, de los grupos periféricos. Al esfuerzo urbanístico por su integración se han unido los equipamientos necesarios gracias al esfuerzo compartido de las distintas administraciones, la realidad socioeconómica de fuerte crecimiento y la planificación urbanística, superando con acierto las necesidades surgidas del crecimiento de la ciudad.

En este sentido, en el periodo 2.000-2.012 se aprobaron más de 100 instrumentos de ordenación y 60 programas de actuación integrada, que se han extendido tanto al suelo residencial como industrial y terciario, y que han permitido obtener suelo para equipamientos y zonas verdes.

Aunque la Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de 1 de marzo de 2.000, de aprobación definitiva del Plan General de Castellón de la Plana, fue anulada por Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de diciembre de 2.008, en ejecución de la misma, y tras los trámites oportunos, el Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda dictó en fecha 28 de enero de 2.010 otra Resolución que ratificó la primera y convalidó las modificaciones puntuales del Plan General de Castellón de la Plana aprobadas definitivamente con posterioridad al 1 de marzo de 2.000 (BOP de 2 de febrero de 2.010).

La Sentencia del Tribunal Supremo de 22 de noviembre de 2.011 ha declarado que no se ha ejecutado debidamente la Sentencia de 9 de diciembre de 2.008, y ha exigido que el Plan General de Castellón de la Plana se someta a un nuevo trámite de información pública, que se desarrollará durante los últimos meses de 2.012. Por Acuerdo de 27 de febrero de 2.015, del Consell, publicado en el DOCV núm. 7476, de 2 de marzo de 2.015, se han aprobado las normas urbanísticas transitorias de urgencia para el municipio de Castellón de la Plana. Estas normas sustituyen el régimen urbanístico transitorio aprobado por Decreto 139/2.012, de 21 de septiembre, del Consell.

**"TITULO I. NORMAS GENERALES DEL RÉGIMEN URBANÍSTICO TRANSITORIO DE URGENCIA DEL MUNICIPIO DE CASTELLÓN DE LA PLANA**

**CAPITULO I. Objeto , ámbito territorial y plazo de vigencia.**

**Artículo 1. Objeto.**

El objeto de estas disposiciones es establecer las normas urbanísticas transitorias de urgencia aplicables al municipio de Castellón de la Plana en tanto culmine el procedimiento de aprobación de su nuevo Plan General, conforme a lo previsto en los artículos 44.6 y 66.3 de la Ley 5/2.004, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (en adelante LOTUP).

**Artículo 2. Ámbito territorial.**

Estas normas urbanísticas transitorias de urgencias son aplicables al término municipal de Castellón de la Plana. Estas normas transitorias no serán aplicables en aquellos ámbitos del término municipal que cuenten con un Plan Especial aprobado definitivamente y en vigor,

cuya validez no haya quedado afectada por la declaración de nulidad del Plan General de 2000, esto es, el Plan Especial del Puerto, el Plan Especial de la Universitat Jaume I y el Plan Especial de la Marjalería.

**Artículo 3. Plazo de vigencia.**

Estas normas urbanísticas transitorias de urgencia estarán en vigor hasta el 1 de enero de 2017, salvo que entre antes en vigor en Plan General de Castellón de la Plana en tramitación, momento en el que quedarán automáticamente derogadas".

La ciudad de Castellón tendrá unas normas extraordinarias de urgencia para regir su urbanismo hasta enero de 2.017 como consecuencia de las reiteradas anulaciones de su Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) aprobado en el año 2.000 que ha dictado el Tribunal Supremo. El Consistorio se halla inmerso en la redacción de un nuevo plan pero la inseguridad jurídica generada ha obligado a redactar unas normas urbanísticas de urgencia para que la paralización de la ciudad no sea total. La Consellería de Infraestructuras, Territorio y Vivienda ha hecho público el documento que deberá regir el urbanismo castellonense hasta que se apruebe el nuevo PGOU.

Territorio estima que la ciudad ha quedado consolidada como consecuencia del desarrollo del plan ahora anulado y que estas construcciones están sin "norma urbanística que les dé cobertura". "Ninguna nueva iniciativa sería posible ubicar, ni siquiera en la ciudad consolidada, si no se define con suficiente precisión el régimen urbanístico transitorio aplicable", recoge la memoria justificativa de la propuesta de estas normas.

Esta propuesta corrige la elaborada por el Ayuntamiento de Castellón a petición de la Abogacía de la Generalitat. Entre las modificaciones, la consellería ha adaptado el texto a la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (LOTUP), puesto que la versión remitida por el consistorio se redactó como si todavía estuviera vigente la LUV. También se han eliminado todas las referencias a figuras del PGOU del año 2.000 anulado. Las normas de urgencia no afectan a los planes especiales de la Marjalería (que regularizó miles de viviendas), del puerto y de la Universidad Jaume I.

El documento, aclara la consellería, no es un nuevo PGOU, sino que establece "las mínimas normas" que permitan a corto plazo la ordenación de los suelos ya consolidados. "Solo se incluye en la norma transitoria lo que resulta imprescindible para permitir un desarrollo urbanístico temporal y a corto plazo ", recoge la memoria.No se podrán iniciar nuevos desarrollos urbanos.

II2.1.3. EL FUTURO DEL URBANISMO EN CASTELLÓN DE LA PLANA

"La evolución de una ciudad es una sucesión de transformaciones, una tras otra, de mayor o menor impacto y escala, pero siempre dejando huella. Algunas de estas huellas están consideradas como propias de la ciudad, como los restos de murallas, edificios históricos, plazas principales, cuentos heroicos, fiestas locales o mitos. Otras huellas son heridas, no siempre tan fáciles de curar como, por ejemplo, los derribos de tejidos históricos, inundaciones por interrupciones de recorridos naturales, pérdidas de tejido industrial, desplazamientos comerciales hacia la periferia o grandes infraestructuras que fragmentan la ciudad. "

Dickson, E., Baker, J.L., Hoonweg, D. and Tiwari, A. (2012) Urban Risk Assessments. An approach understanding Disaster and Climate Risk in Cities, The World Bank Group.

Valorar dichos cambios requiere tiempo, ya que las transformaciones urbanas que no han sido aceptadas por parte de una sociedad son heridas que las futuras transformaciones tienen la obligación de restañar. Gestionar una ciudad es decidir qué transformaciones son necesarias.

Por el carácter dinámico de la sociedad, la gestión de la ciudad suele devenir en una continua atención a pequeñas necesidades puntuales, careciendo de una visión paraguas del conjunto en el espacio y el tiempo, por lo que es necesario que las acciones concretas estén avaladas por una estrategia a medio o largo plazo.

Una estrategia urbana se basa, en primer lugar, en una visión hacia el futuro y define el marco técnico, legislativo, financiero y social dentro del cual se desarrollarán acciones concretas. Así mismo, una estrategia aporta argumentos para la gestión y sitúa en muchos casos a la ciudad en un contexto más amplio (territorial y político), además de ser extrapolable a otros lugares.

Actualmente muchas ciudades están buscando estrategias para desarrollar su entorno de una manera más sostenible, lo cual equivale, en su sentido más amplio, a duradero en el tiempo y con recursos propios para evolucionar. Las transformaciones de la segunda mitad del siglo XX son intervenciones en infraestructuras, para agrupar en grandes zonas actividades monofuncionales, automatizar la sociedad, ampliar las escalas o sustituir zonas verdes por plazas duras bajo el argumento de la suciedad y el mantenimiento.

Reconocer los excesos y desproporciones es un primer paso hacia una estrategia duradera, que exige volver a incluir una cierta complejidad en la gestión y la fisionomía. Entendiendo la complejidad de una ciudad, la suma de 1+1 debe ser mucho más que 2, para lo cual se necesita una estrategia sostenible que nos lleve a pensar ¿hacia dónde vamos con nuestra ciudad?

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

Uno de los actos de mayor trascendencia ciudadana que puede acometer un Ayuntamiento es el de revisar su Plan General de Ordenación. La legislación urbanística española, de marcado carácter expansivo, siempre ha tenido su epicentro en la ordenación municipal.

Los tiempos de redacción de un PGOU son momentos de generosidad y altura de miras que trasciendan la visión corta del devenir diario municipal. Es tiempo de reposados análisis. De evaluaciones. De búsqueda de alternativas y modelos dentro del ámbito científico que sustancia toda la acción urbana. Es momento de grandes consensos y de explicitar valores que nuestro régimen constitucional propugna, siempre aplicando altas dosis de profesionalidad y de democracia.

Uno de estos valores, insustituible y necesario, es la participación pública. Un valor necesario, reglado por la Ley pero que, nunca esta de mas ampliarlo generosamente. Abrir el proceso a que la sociedad libremente aporte la visión que pueda tener de las nuevas necesidades que se plantean.

Un acto de generosidad en este sentido es lo que han representado los foros de cara a la iniciada Revisión del PGOU de Castellón. Una iniciativa que ha servido para "pulsar" la opinión de los ciudadanos y las instituciones de la ciudad.

De todas las propuestas expresadas deben extraerse conclusiones globales, nunca ser tomadas selectiva o aisladamente y nunca ser consideradas como "excusa" en el normal desarrollo técnico del devenir científico del Plan.

Es el momento de aplicar los conocimientos científicos que se disponen sobre el fenómeno urbano y ponerlos al servicio de las intenciones democráticamente expresadas por los ciudadanos y sus representantes. Es el momento de los contenidos; del trabajo más real y más intenso.

Los foros de urbanismo organizados por el Ayuntamiento de Castellón han supuesto la participación de los distintos entes sociales y sus aportaciones han contribuido a enriquecerlos. Como ideas más destacadas se encuentran:

- 1. Realizar un desarrollo y arquitectura sostenible y comprometida con el medio ambiente.
- 2. Respetar y salvaguardar las señas arquitectónicas y culturales de la ciudad.
- 3. Realizar planes de movilidad urbana y aparcamientos rotativos y permanentes.
- 4. Construir viviendas protegidas.
- 5. Establecer cauces de participación ciudadana en la elaboración de planes urbanísticos.
- 6. Priorizar los planes de vivienda y suelo y políticas de vivienda, que deberán priorizar la regeneración urbana frente a los nuevos crecimientos.

LAS INFRAESTRUCTURAS DEL FUTURO

Al amparo de la pujanza económica, los años de vigencia del Plan General de 2.000, así como los inmediatamente precedentes, han sido decisivos para la configuración de las grandes infraestructuras. Además de los casi 1.400.000 m² de nueva red viaria, se han impulsado numerosas obras de mejora urbana con el fin de facilitar la accesibilidad y la funcionalidad viaria.

Con un criterio de mejora de los ejes urbanos, se acometió la remodelación de las rondas y avenidas y la mejora de las zonas urbanas más representativas como la plaza Mayor, Santa Clara, Cardona Vives, además de la semipeatonalización de barrios como el de la Trinidad.

También se ha construido la variante de la carretera N-340, se ha culminado la A-7, se ha soterrado el ferrocarril y se ha construido el nuevo acceso al puerto. El crecimiento urbano supeditado históricamente a los caminos Norte-Sur se libera de esa constricción al tiempo que se integran los barrios de la zona oeste y se potencia el eje Este-Oeste gracias a la existencia de la UJI y del TRAM.

El periodo ha posibilitado una ciudad más habitable y menos segregada.

Del lado de las asignaturas pendientes, cabe mencionar el desdoblamiento de la carretera nacional 340, postergado por imperativos económicos y por la falta de un efectivo consenso sobre el trazado.



II2.1. ANTECEDENTES. INFORMACIÓN PREVIA

En el ámbito de las infraestructuras viarias de nivel comarcal, el eje de la Plana que conecta con Almazora, Burriana y Nules ha representado un notable avance dado que su conexión con la circunvalación urbana de Castellón representa un efectivo acercamiento a la comarca sur de la Plana. No debemos olvidar la necesidad de apostar por la avenida de la Plana, que supone la mejora de la conexión con Villarreal a través del antiguo trazado del la carretera nacional 340.

De igual forma, la CV-149 que nos une con Benicásim contribuye a una excelente conectividad, a la vez que potencia esa abarcabilidad de la ciudad. No es casual que este eje urbano se cruce con el Este-Oeste en un nodo de importancia para la ciudad cuyo escenario es el parque Ribalta.

A nivel local, la construcción durante estos años de la circunvalación urbana ha supuesto un hito de enorme importancia para la movilidad. La ciudad con el esquema de una circunvalación completa queda articulada con tres ejes de acceso por el sur, dos por el Este, dos por el Norte y tres por el Oeste.

En materia ferroviaria, tras el soterramiento de la vía del tren y estación, la mayor reivindicación actual se centra en el Corredor Mediterráneo, que posibilitará el tráfico de convoyes con ancho europeo, así como la necesidad de vincular el tráfico de mercancías por ferrocarril y la zona portuaria con un nuevo acceso desde el Sur. En el ámbito del tráfico de pasajeros el reto es la llegada del AVE y la mejora de la estación del ferrocarril y su entorno.

En lo referente al puerto, tras la ampliación de la dársena norte y la apertura al mar del muelle de costa, la construcción de la dársena sur ha supuesto una importante apuesta por la consolidación del mismo, concibiéndose como una gran plataforma logística intermodal con conexión ferroviaria que da servicio a los grandes volúmenes de tráfico del sector petroquímico. El nuevo acceso al puerto bordea la ciudad por el Este y conecta con el polígono del Serrallo y se ha proyectado recientemente la continuación del acceso, que enlazaría al norte de la ciudad con la N-340 y la autopista AP-7.

En cuanto al acceso ferroviario, existe uno recientemente renovado que parte del apeadero de Las Palmas, al norte de Castellón, proporcionando acceso por el Norte, pero sigue siendo de vital importancia la conexión ferroviaria mediante ancho europeo en los accesos al puerto, permitiendo la comunicación mediante ferrocarril con el resto de Europa.

En lo relativo a las zonas de apoyo logístico, hay previsto un espacio (Parc Castelló) de 1.350.000 m² situado al sureste de la ciudad. Por otra parte, la Generalitat Valenciana ha planteado una zona de reserva logística de 2.000.000 de m² situada al sureste de la autovía de acceso al puerto. Esta plataforma logística alberga además los terrenos para ubicar una estación de ferrocarril, conectando con la línea Valencia- Barcelona, que se erigirá como el núcleo de la gran plataforma logística.

AGUA Y ENERGÍA

Solventar los problemas que plantean los riesgos de inundación es fundamental para posibilitar un adecuado desarrollo del territorio. En

este sentido, en los últimos 10 años se han encauzado el río Seco, el barranco de Fraga, el barranco dels Caners y parte del actual barranco del Sol.

En el caso del río Seco, su encauzamiento (soterrado en el tramo urbano) ha dado lugar a una amplia avenida y ha evitado la barrera de segregación que éste suponía hacia el Norte, con un efecto análogo al comentado cuando nos referíamos a la vía férrea o a la carretera nacional.

En el terreno de medidas contra inundaciones también son notables las obras realizadas en el ámbito de la Marjalería, con inversiones destinadas a minimizar el impacto negativo de las lluvias torrenciales, así como el impulso de las infraestructuras de servicios públicos y un microurbanismo al servicio de la mejora constante de las redes de prestaciones ciudadanas.

En cuanto a las redes energéticas, cabe mencionar la creación de la central eléctrica de ciclo combinado, la nueva subestación eléctrica, la implantación y mejora de las redes de telefonía, la constante actualización y mejora de la red de agua potable, el impulso de una adecuada gestión de los residuos sólidos urbanos y la reutilización de aguas para riego.

En estas líneas ha quedado patente el singular momento histórico que ha supuesto el final del siglo XX e inicio del XXI para el desarrollo de Castellón, basado en una planificación que ha buscado un desarrollo urbano coherente, primando la conexión del tejido urbano, eliminando las barreras urbanísticas, creando zonas verdes y equipamientos públicos y mejorando la movilidad.



HUERTA

Se debe definir un modelo de protección de la huerta y de su paisaje característico, basado en el sistema de espacios abiertos del paisaje de la huerta y en la sostenibilidad de los usos tradicionales agrícolas mediante:

- 1. Delimitación del sistema de espacios abiertos.
- 2. Clasificación de los espacios más valiosos como suelo no urbanizable de especial protección con distinta graduación. Búsqueda de una figura de protección.
- 3. Consenso con los municipios para que el crecimiento urbano respete los espacios de mayor valor.
- 4. Regulación de los usos en la huerta con el uso agrícola como dominante y usos compatibles como tolerados según zonas.
- 5. Delimitación de corredores de infraestructuras que eviten mayor fragmentación de la huerta.
- 6. Protección de los bienes culturales. Aprovechar el potencial de las poblaciones integradas en la Huerta como generador de riqueza fomentando los intercambios de servicios y recursos que la huerta aporta o puede aportar para incrementar la calidad de vida de los ciudadanos.

Para ello el Plan propone un conjunto de actuaciones para **fomentar el uso público, cultural, recreativo y educativo**, todas ellas compatibles y respetuosas con la actividad agrícola, de manera que en las áreas de protección de la huerta histórica cualquier actuación para el uso recreativo-cultural deberá respetar en todo momento los condicionantes derivados de la actividad agrícola productiva.

II2.1.4. FOROS DE URBANISMO DEL CASTELLÓN DEL S. XXI. CONSTRUYENDO EL FUTURO

La expansión de Castellón en los últimos años ha perseguido la conexión de todos los distritos y su uniformidad en cuanto a equipamientos y servicios. La cohesión territorial en la ciudad y el desafío de vertebrar las diferentes zonas debe ser el foco sobre el que se centren todos nuestros esfuerzos en la definición del nuevo escenario urbano.

Castellón necesita un proyecto motivador, regenerador, capaz de acometer acciones que tengan sentido en la coyuntura actual y de trabajar hacia un modelo centrado en las personas: más accesible y humano. Un modelo que se alimente de las tesis y planteamientos académicos, de la propia experiencia y de los casos de éxito de otras ciudades, apostando por la convivencia y por la capacidad de ofrecer soluciones y oportunidades a sus habitantes con un urbanismo, ante todo, social.

Se presentan a continuación las ideas de consenso surgidas de los foros resumidas en 10 valores clave, dibujando la ciudad del futuro y centrando a su vez las líneas estratégicas en materia de planificación urbana.

1. Una ciudad verde

Castellón es la sexta ciudad española en metros cuadrados verdes por habitante. Se trata del resultado de un esfuerzo por mantener y ampliar los espacios ecológicos.

2. Una ciudad del conocimiento y la cultura

La construcción de la Universitat Jaume I supone un hito arquitectónico, no sólo desde el punto de vista urbanístico, sino también económico y social. La creación del parque científico ESPAITEC y el desarrollo de las diferentes áreas educativas, residenciales, sociales y dotacionales representan un esfuerzo de primer orden.

A este proyecto universitario se une una estrategia cultural integradora que parte del compromiso de consolidar Castellón como una ciudad abierta y atractiva, donde el arte y la cultura están presentes en las calles y en los diferentes espacios culturales en una programación cultural amplia, variada, de calidad y al alcance de todos los públicos.

3. Una ciudad más "capital"

Castellón es el centro logístico, administrativo, comercial y educativo de la provincia. Se debe consolidar su rol como referente de los 135 municipios a los que debe, en gran parte, su progreso.

4. Una ciudad dinámica económicamente

El turismo, el deporte, el sector cerámico, el energético o el comercial son ejemplos de las oportunidades que existen. Su impulso pasa por la colaboración entre empresas, agentes económicos, administraciones públicas y ciudadanos, bajo una visión estratégica que recoja capacidades y retos.

5. Una ciudad con elevada calidad urbana

La calidad urbana abarca aspectos tan diversos como la sostenibilidad, las dotaciones públicas, la integración o las oportunidades ciudadanas, pero parte inevitablemente del desarrollo de políticas que faciliten y mejoren el día a día de los ciudadanos. Se debe buscar el equilibrio en el desarrollo, la construcción colectiva de una ciudad cada día más humana y la puesta en marcha de proyectos estratégicos que contribuyan al objetivo común de consolidar el bienestar.

6. Una ciudad integradora

El gran esfuerzo que ha desarrollado la ciudad en los últimos años por la integración urbana debe verse completado con acciones que fomenten la convivencia desde el verdadero compromiso por la igualdad entre las diferentes zonas de la ciudad. Nuestra labor es la de dotar de equipamientos e infraestructuras todos los distritos, mejorar las conexiones entre ellos y garantizar una permeabilidad en el trazado urbano de forma que la integración urbanística contribuya a la verdadera integración social.

7. Una ciudad segura

Abordar los retos de seguridad que tenemos ante nosotros no depende únicamente de tener más efectivos policiales o mayor control sobre la ciudad. Tiene que ver, en gran medida, con hacer de la nuestra una ciudad cada día más habitable, en la que el espacio público sea un entorno seguro y que facilite nuestro día a día al servicio de la convivencia y que aleje la amenaza de desastres naturales. En este sentido, una política urbanística acertada puede ser el mejor aliado.



8. Una ciudad paseable

La movilidad es uno de los ejes principales del desarrollo urbano, por lo que actuar sobre ésta es hacerlo sobre aspectos clave como la sostenibilidad o la actividad económica en la ciudad. La transformación de Castellón se completa con un plan de movilidad urbana sostenible (PMUS), que tiene como ejes la potenciación del peatón, el fomento del transporte público, la racionalización del vehículo privado y la implantación de la bicicleta.

Así mismo, el PMUS incluye una plataforma de información en tiempo real que dará origen a una central de datos para garantizar el uso más eficiente posible de todos los aspectos relacionados con la circulación en la ciudad, en un nuevo paso hacia la construcción progresiva de una verdadera “ciudad inteligente”.

9. Una ciudad mediterránea

La integración de la ciudad con su puerto ha sido vital para una reconciliación con el Mediterráneo, rompiendo con el fenómeno que se ha dado en muchas ciudades que han crecido de espaldas al mar.

Del esfuerzo compartido entre las administraciones públicas y la Autoridad Portuaria nació la plaza del Mar, cayó la valla que separaba el Grao del puerto, se acometió su transformación y ampliación, se renovó el parque litoral y se ha reforzado recientemente el eje al Mar, materializando el compromiso por estar más cerca del Mediterráneo.

10. Una ciudad sostenible

De todas las acciones propuestas en los foros se desprende que Castellón busca, ante todo, una ciudad sostenible, capaz de responder a las necesidades de hoy sin poner en peligro nuestra capacidad de responder a las necesidades de mañana. Una sostenibilidad que va mucho más allá de la ecología, y que conjuga el respeto y la protección medioambientales con el desarrollo económico y social.

De forma genérica y con una perspectiva temporal amplia, que es como deben abordarse los grandes cambios, encontramos unas necesidades actuales y unas expectativas ciudadanas que inciden sobre el impacto ambiental, el desarrollo económico y social y los recursos energéticos de que disponemos, modificando la relación entre el hombre y la naturaleza. Equilibrar todos estos elementos es, sin duda, la base del éxito de unas políticas de futuro que deben impulsarse en el presente.

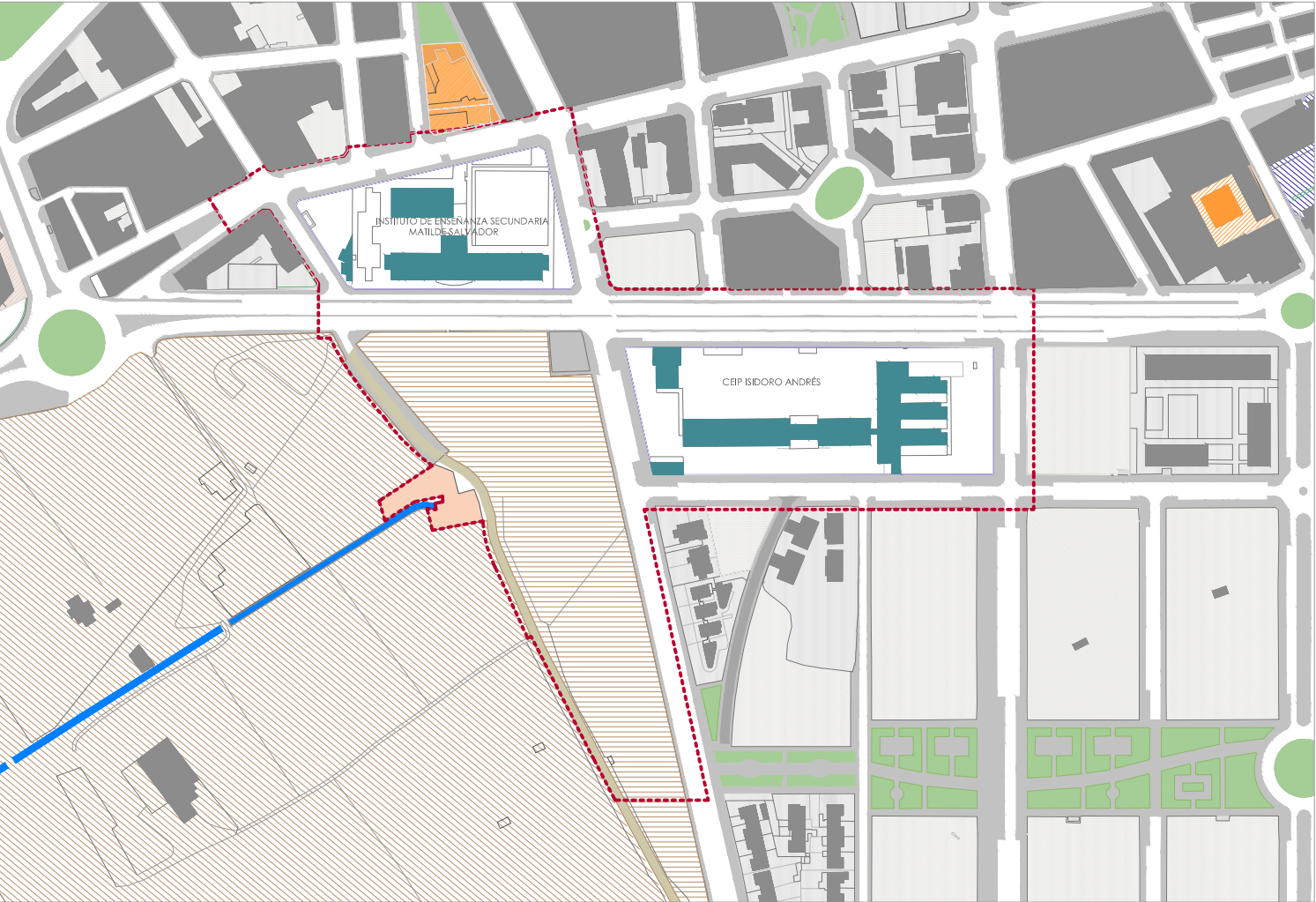
Hoy consolidamos y mejoramos la estrategia de movilidad sostenible, trabajamos para materializar todos aquellos proyectos viables y coherentes que necesita Castellón, reivindicamos mejores conexiones e infraestructuras sin retroceder en nuestras expectativas y planteamos un nuevo urbanismo que aproveche los aciertos del pasado, supere sus desaciertos y ponga en valor los resultados de dos décadas de transformación.

Todo lo que hagamos debe poder mantenerse en el tiempo: cualquier infraestructura, cualquier obra, cualquier mejora, cualquier iniciativa, deben estar pensadas en clave de futuro, siendo viables y eficaces hoy, pero también viables y eficaces mañana.





II2.2. ÁMBITO DE ACTUACIÓN



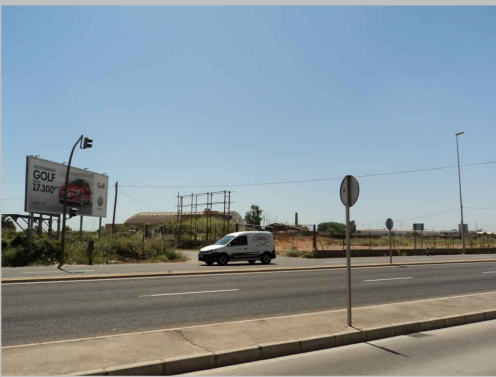
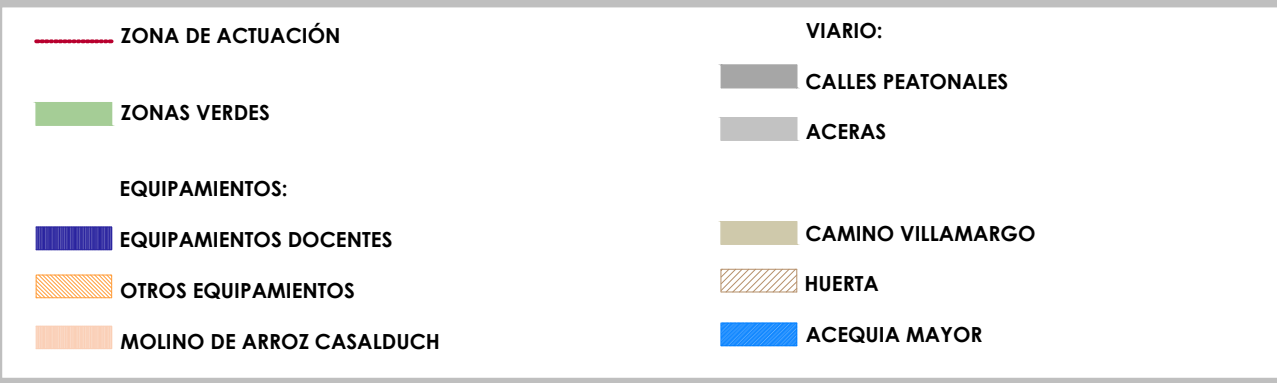
El ámbito de actuación de este plan especial está situado en el borde sureste de Castellón de la Plana, muy cerca de la ronda que bordea la ciudad en su tramo este, casi paralela a la avenida Casalduch que es la arteria principal de la zona. A los lados de esta avenida están los equipamientos docentes cuya conexión es el objeto de este plan especial.

Al oeste se encuentra el Instituto de Educación Secundaria Matilde Salvador. En este instituto conviven y participan una pluralidad y diversidad de personas: alumnos de ESO, alumnos de bachillerato, alumnos de formación profesional, profesores, personal administrativo y subalterno, y padres. Por lo que se requiere una organización que posibilite el buen funcionamiento del centro y facilite la consecución de los fines y objetivos que como Instituto se propone, definidos por sus rasgos de identidad. Al este de la avenida está el Colegio de Educación Infantil y Primaria Isidoro Andrés Villarroya, que alberga a niños comprendidos entre los 3 y los 12 años que cursan parte de su educación obligatoria. El ámbito bordea ambos equipamientos docentes cuyas calles adyacentes son poco apropiadas para el uso que tienen.

En la zona sur se encuentra una gran zona de huerta muy degradada. Nos encontramos un antiguo molino de arroz, el camino Villamargo que conduce a unas antiguas ruinas romanas y la importantísima acequia Mayor que hasta hace unos años cruzaba en superficie la ciudad de Castellón, aunque desde que esta zona fue urbanizada queda soterrada. Estos tres elementos serán los que nos hagan de límite para desarrollar la conexión entre los equipamientos docentes. Además, según el plan general de 2.000, toda esta zona de huerta está destinada a ser un parque en el futuro. Por tanto, se nos presenta la gran oportunidad de conectarla con el corredor verde que queda al sureste de la zona y que culmina el parque Sensal.

TABLA DE SUPERFICIES

SUPERFICIE TOTAL		85.196,11 m²	
SUELO PÚBLICO 100%		ESTADO ACTUAL	
VIARIO		19.009,42 m²	22,31%
ESTACIONAMIENTOS		3.597,95 m²	4,22%
ACERAS		9.677,92 m²	11,36 %
ZONAS VERDES		25.108,74 m²	29,47 %
EQUIPAMIENTOS		27.802,08 m²	32,64 %





El Plan General de Castellón de la Plana fue aprobado definitivamente por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de la Generalitat Valenciana, de 1 de marzo de 2.000, habiéndose publicado el acuerdo, con las Normas Urbanísticas del Plan, en el Boletín Oficial de la provincia de Castellón de 11 de abril de 2.000.

El Ayuntamiento de Castellón de la Plana promovió una modificación de tal Plan, a la que se identificó con el número 11 y que afecta al ámbito donde se ubica nuestro plan especial, que tenía por objeto el siguiente:

- Reclasificar 115.063 m² de suelo no urbanizable situado al sureste de la ciudad y que pasaría a formar el Sector 28-SU-R.
- Incrementar la edificabilidad del Sector 04-SU-R del Plan General.
- Readscribir el suelo de los parques Sant Josep y Casalduch.
- Obtener el suelo del parque del Moli de la Font.
- Crear un nuevo parque denominado Serradal-Riu Sec.
- Establecer la reserva para la construcción de vivienda protegida.

En el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana núm. 5.733, de 2 de abril de 2.008 se anunció la información pública del Plan de participación ciudadana del instrumento de paisaje de tal modificación.

Sin embargo, el Tribunal Supremo, mediante sentencia de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de 9 de diciembre de 2.008, dictada en recurso de casación 7459/2.009, estimó el recurso, anuló la Resolución antes citada aprobatoria del Plan General y ordenó la retroacción de actuaciones del procedimiento de aprobación del mismo al momento inmediatamente posterior al acuerdo de aprobación provisional para su sometimiento a un nuevo trámite de información pública a la vista de las modificaciones sustanciales introducidas con relación al documento aprobado inicialmente.

Practicadas las actuaciones precisas para dar cumplimiento a la sentencia, mediante Resolución del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, de la Generalitat Valenciana, de 28 de enero de 2.010, se dispuso ejecutar la sentencia y ratificar la Resolución de 1 de marzo de 2.000 de aprobación definitiva del Plan General de Castellón. La Resolución de 28 de enero de 2.010 y las Normas Urbanísticas del Plan se publicaron en el Boletín Oficial de provincia de Castellón de 2 de febrero de 2.010, núm. 14. En dicha Resolución de 28 de enero de 2.010 se dice que la aprobación que presta al Plan General tiene efectos retroactivos y, respecto de las modificaciones del Plan General afectado por la sentencia, se dice que ésta no atañe a las mismas de modo que quedan plenamente subsistentes todas las modificaciones del Plan General de Castellón aprobadas definitivamente con posterioridad al 1 de marzo de 2.000.

Sin embargo no es éste el caso de la modificación núm. 11 que, a pesar de que inició su tramitación, no se ha visto culminada.

Por otro lado, con posterioridad a todo lo anterior se han producido una serie de modificaciones legislativas habiéndose alterado algunas de las previsiones legales que, en su momento, fueron obstáculo para proseguir con la tramitación de la modificación.

Y, en el lapso de tiempo que media entre el inicio de la tramitación, en 2008, de la modificación núm. 11 del Plan General de Castellón,

y la actualidad, se ha producido un notorio e importante cambio en la realidad económica y social. Por ello, la continuación de la tramitación de la modificación núm. 11 del Plan General de constante referencia obliga a reajustar su contenido sustantivo y formal para adaptarlo al nuevo contexto legal, económico y social, lo que obliga a redefinir el objeto de la presente, como mas adelante se hará, del que quedan fuera los inicialmente contenidos en el documento referidos a:

- Reclasificación de 115.063 m² de suelo no urbanizable situado al sureste de la ciudad y que pasaría a formar el Sector 28-SU-R.
- Creación de un nuevo parque denominado Serradal-Riu Sec.

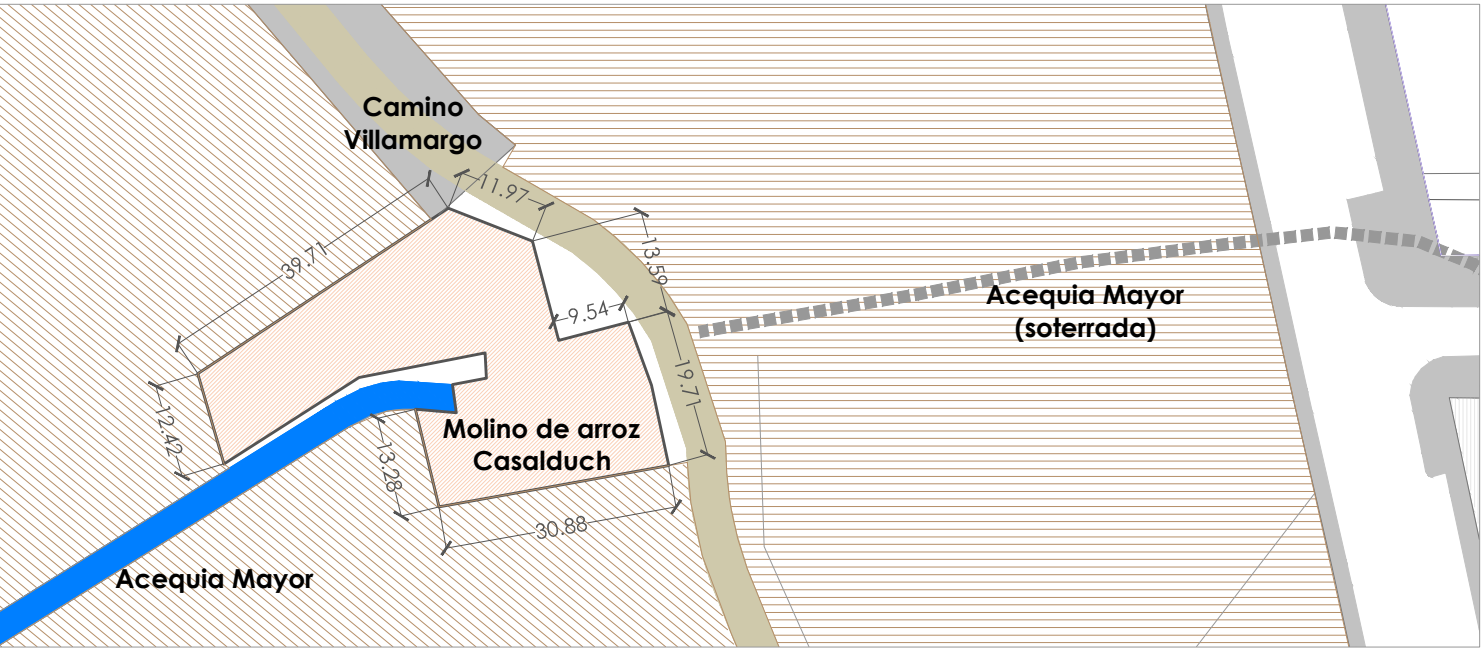
Esta modificación puntual del plan general afecta a nuestro ámbito en relación con las zonas verdes de la red primaria externa a los sectores. Se efectúa una nueva adscripción de las zonas verdes ZV-QL/007 y viario anejo (129.103 m² de superficie) y ZV-QL/565 (281.050 m² de superficie) a los distintos sectores de uso residencial e industrial de los previstos en el Plan General.

Así planteada tal modificación tiene carácter meramente formal, no lleva aparejados más cambios que los de la adscripción, del distinto modo al vigente, de tales dotaciones públicas a los diversos sectores de suelo urbanizable del Plan General. Se entiende, por ello, que en relación con tales ámbitos dotacionales y los sectores a los que se adscriben, a la vista del propósito de la modificación relativa a los mismos, es innecesaria la descripción de las condiciones geográficas e institucionales correspondientes que, en todo caso, son idénticas a las consideradas para ellos en el Plan General.

En relación con la dotación ZV-QL-007 (Parque Casalduch): Tiene una superficie delimitada por el Plan General con esa calificación de 13 hectáreas.



II2.4. CATÁLOGO DE BIENES Y ESPACIOS RURALES PROTEGIDOS



1. MOLINO DE ARROZ CASALDUCH

LOCALIZACIÓN: ZV-QL/007  
MUNICIPIO: Castellón de la Plana  
REF.CATASTRAL: 09000 12900A1590092  
DIMENSIONES: 1.234,71 m²  
ALTURAS: 3  
USOS: Arrocería Casalduch SL

El espacio agrario de Castellón de la Plana es predominantemente un paisaje de regadío. La huerta castellanense ocupaba a finales del siglo XV las tres quintas partes del espacio total cultivado. El regadío castellanense se estructuraba sobre un sistema hidráulico plenamente consolidado en los siglos bajomedievales, al menos en sus elementos fundamentales. El espacio agrario se componía de una serie de elementos que, junto con la red de irrigación, conformaban un paisaje humanizado con una personalidad propia. La red viaria, la difusión de molinos, alquerías, mases y otras instalaciones agrarias, el parcelario o la tipología de los cultivos eran los elementos que caracterizaban el paisaje rural castellanense. A pesar de que la estructura agraria castellanense presentaba las características básicas que definían la actividad agraria en el territorio valenciano, el impacto de la crisis bajomedieval provocaría una serie de transformaciones de gran calado en el paisaje agrario castellanense. El espacio cultivado se redujo en las últimas décadas del siglo XV, aunque la contracción se produjo a costa de las tierras menos productivas. La actividad agraria se concentró en las tierras más fértiles del regadío. Las transformaciones afectaron también a la distribución de los cultivos y a las formas de organización de las explotaciones, produciéndose una verdadera reconversión agraria

Construido por Nicolau Casalduch al final del siglo XV, la familia Bausa se encargó de transformar. Ambos edificios se mantienen con el paso del tiempo. Las naves de la antigua Cámara Arrocería se han ido desmembrando y en estos momentos, sólo la estructura uniforme del tejado y paredes son un claro testimonio de lo que fue el edificio en el siglo pasado. A pesar de estar incluido en un sector urbanizable, mantiene junto con la acequia Mayor, el ojo de la acequia media y el propio camino de Villamargo una cierta unidad de paisaje hortelano y se incluyen como bienes de carácter etnológico en el proyecto de ejecución urbanística de la zona, quedando según dicen como elementos dentro de una futura zona verde.

Edificio sin planificación uniforme, irregular en la planta y la altura. La cubierta parece no seguir un orden claro y así podemos observar una doble vertiente central cubierta con teja árabe a la vez que unos elementos añadidos, como parches, con tejado de uralita.

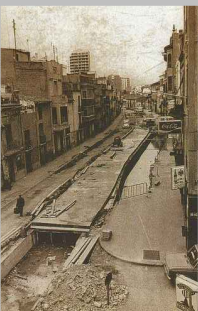
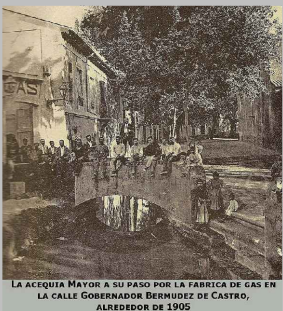
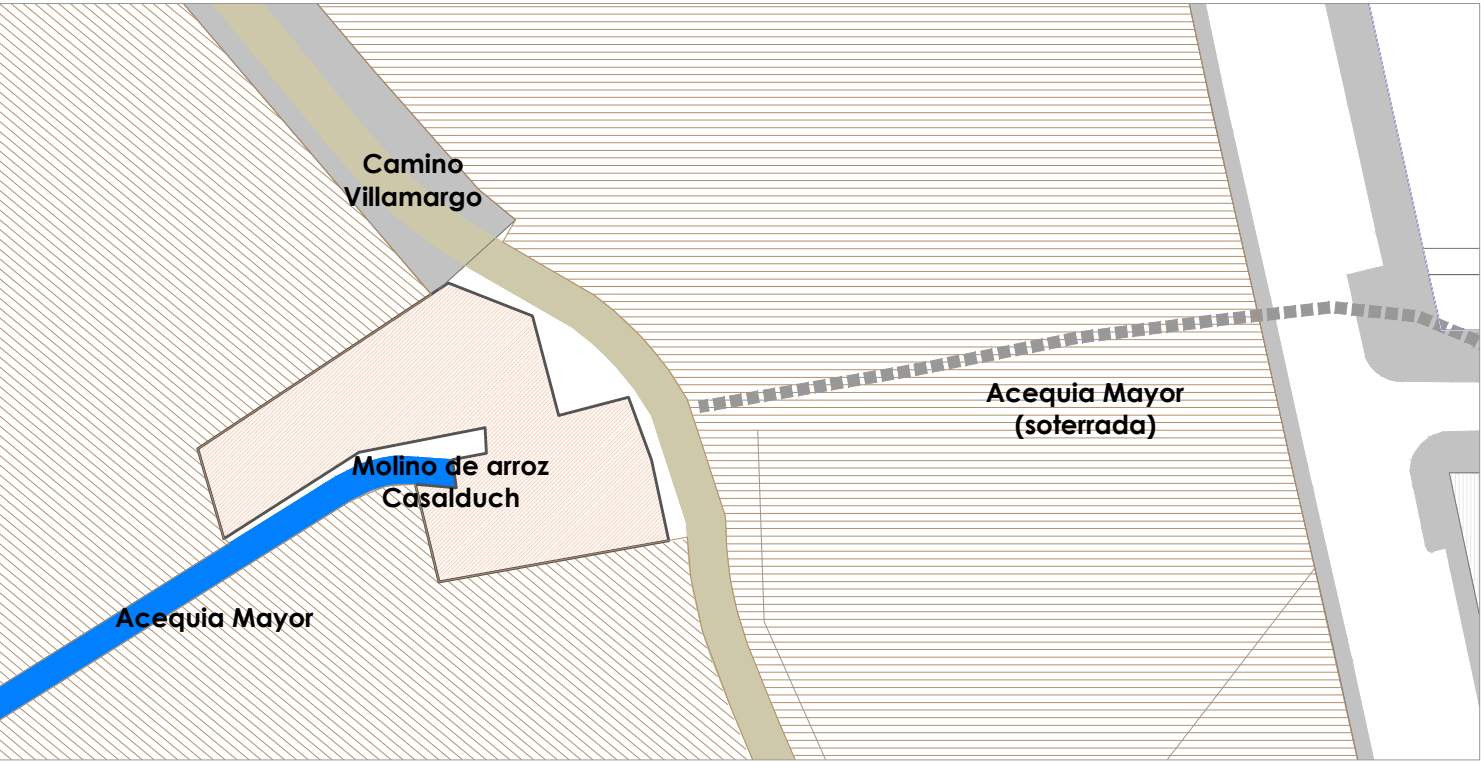
En la primera zona citada se ve un chimenea y unos miradores con terraza. La construcción parece estar hecha a base de ladrillo y sin ningún tipo de decoración, a excepción de unas baldosas que indican el nombre. La situación de la edificación hace pensar que sería en esta zona donde se ubicaría el molino, la muela y aquellos elementos complementarios y, tal vez, en los anexos de una sola altura se encontrarían los almacenes y secadores, hoy destinados a otros menesteres.

La mala conservación del conjunto y el gran número de elementos añadidos hacen que sea necesaria una intervención.





II2.4. CATÁLOGO DE BIENES Y ESPACIOS RURALES PROTEGIDOS



2. ACEQUIA MAYOR

El Sindicato de Riegos es el que vigila y se encarga del buen estado de toda la red de distribución del agua para el riego a través de la Acequia Mayor, acequias madres, filas, canales y brazales, conservando estos canales en su mayoría su estado original o sea son cauces abiertos a la tierra, hay tramos como la canalización y toma de agua del azud y su paso a través de la Rambla de la Viuda que tienen buen revestimiento así como el primer tramo de la Acequia Mayor hasta el Molino Casalduch. Desde este molino hasta la entrada del canal en la población de Castellón seguía siendo como se construyó en origen, de tierra.

Posteriormente en el tramo que pasaba por la ciudad se revistió y cubrió, pero a su salida también continuaba siendo de tierra hasta el final. A mediados del siglo XX ya se revistió tanto en el tramo de entrada de la ciudad como después en la salida hasta su final.

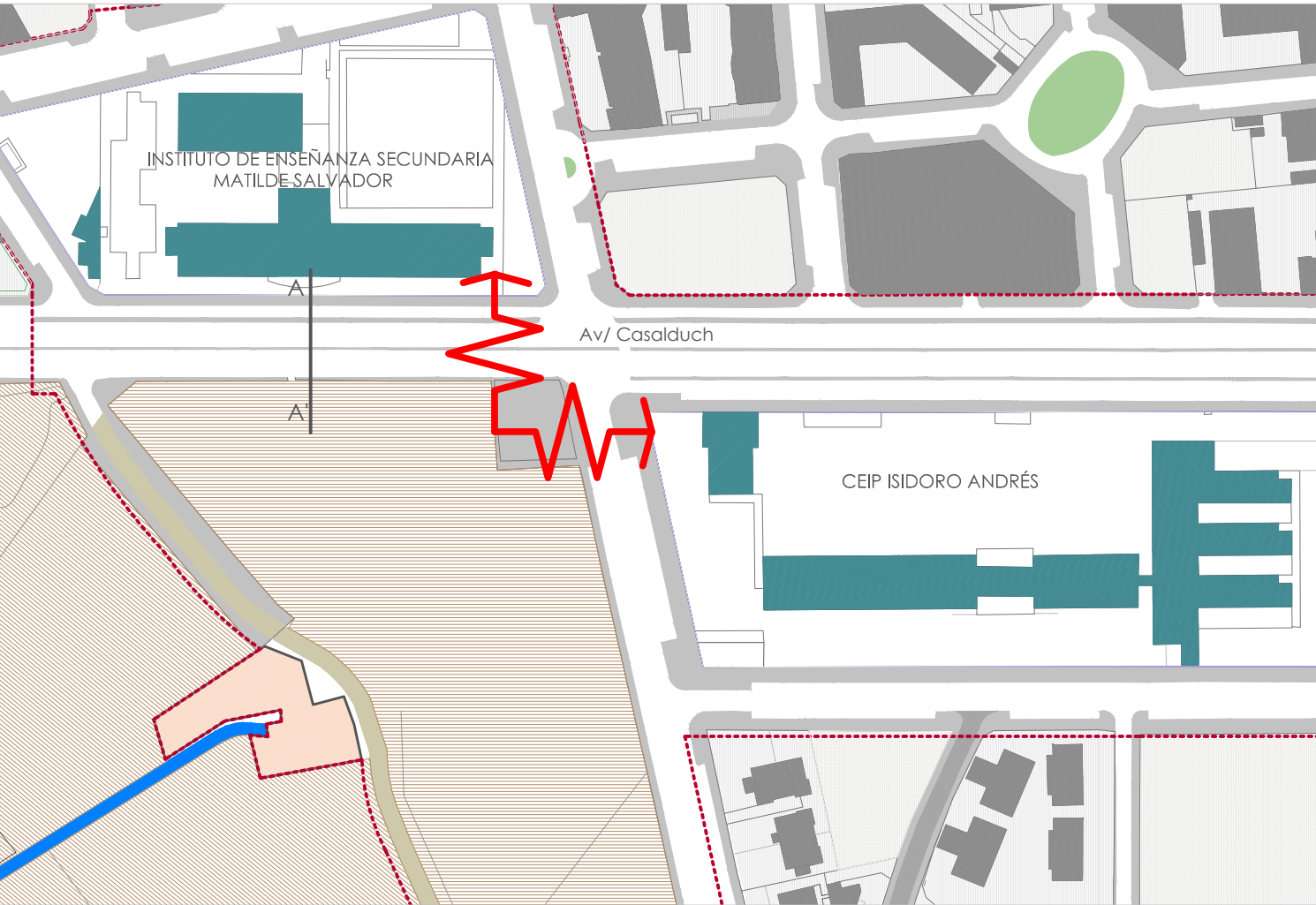
la acequia Mayor nace en el Azud del río Mijares, en Almazora, sigue por vía subterránea, hasta el Barranquet en la misma localidad, donde sale a la superficie y desde allí en el sur de la ciudad de Castellón, penetra en esta localidad por la avenida de Casalduch; sigue por las plazas de Fadrell y Borrull, continúa por la calle Gobernador, saliendo hacia el norte camino del Molí del Romeral, en la partida de Canet, y siguiendo hacia el este por la parte norte de la ermita de Sant Roc de Canet, llega a la partida de Coscollosa; allí se postra a los pies de Sant Francesc de la Font, y atravesando los terrenos de esta partida, la de la Font, sigue hacia el este, bien pegada al linde con el término de Benicásim, estableciendo la conocida "Ratlla", hasta que llega a la Avda. Ferrandis Salvador, y sin atreverse a cruzar la misma, hace un giro de 90 grados hacia el sur, para a quizás a menos de un centenar de metros antes de la desembocadura, unirse a la acequia de l'Obra y verter sus aguas en el mar. Hay una versión popular que sostiene que la acequia Mayor, tiene su fin en el Molí de la Font; ahora bien los datos de que dispongo están sacados del "Plano General.- Término de Castellón.- Partidas, fechado en Agosto del año 2.002", en la que se aprecia, sin ninguna duda, la trayectoria y la denominación de la repetida acequia Mayor.

3. CAMINO VILLAMARGO

De época romana se hallaron los restos de una necrópolis romana en las inmediaciones de la basílica de la Mare de Déu del Lledó. Recientemente han aparecido los restos de una villa romana en el barranco de Fraga y unas urnas funerarias de la época ibera. Los nuevos hallazgos arqueológicos en la necrópolis romana descubierta junto al camino Villamargo hacen pensar a los expertos que la villa romana tuvo un carácter comercial y ganadero. La villa esta datada entre los siglos I a.e.c. y III. Son los primeros hallazgos romanos documentados de la historia de Castellón. La excavación se localiza en el Camino Villamargo. El yacimiento hallado en el entorno del Caminàs, refuerza la tesis de que la Vía Augusta discurría por esta calzada de origen íbero que conectaba con otros emplazamientos localizados en la provincia como la villa de Benicató en Nules, Vinarrajell en Burriana o el Mas d'Aragó en Traiguera. Posiblemente dependía administrativamente de Saguntum. Un embarcadero, el de Fadrell, permitiría a la villa cargar el género con destino a otras zonas.

La villa estaba orientada al mar, poseía un pórtico con columnas. Los materiales hallados no dejan lugar a dudas sobre la importancia del yacimiento.





Esta propuesta se redacta para impulsar y asegurar la renovación urbana de un sector que ha crecido mucho en las últimas dos décadas y que está ya degradado. El ámbito se situada en el borde sureste de Castellón. Esta zona, nacida de un conjunto de parcelaciones periféricas estructuradas por la carretera a Almazora, en la actualidad está consolidada con edificación abierta y con viviendas pareadas y aisladas, creando un barrio de mezcla. Son los grupos de Roquetes, La Unión, Santa Teresa y Perpetuo Socorro. parcelas de 6 a 7 metros de fachada en los que se autoconstruyen viviendas de 2 plantas adosadas a las industrias existentes. Pero aunque se desarrolló un PAI, éste no se finalizó quedando abandonadas partes del barrio por desarrollar que se ha ido degradando con el paso del tiempo.

Para poder detectar todas las alarmas que presenta la zona de actuación vamos a centrarnos en analizar diferentes aspectos:

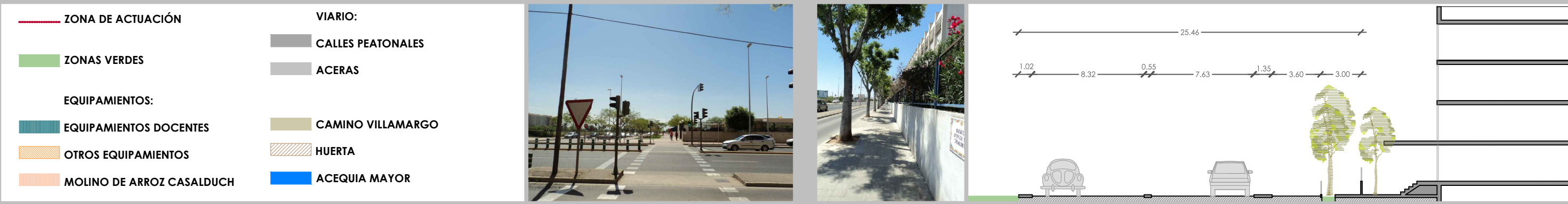
VIARIO Y ESTACIONAMIENTOS

Todo el ámbito se caracteriza por una superficie de viario y estacionamientos sobredimensionada, sobre todo si lo comparamos con las dimensiones de las aceras. También hay que tener en cuenta que la circulación rodada no necesita tanta superficie ya que la ronda Este se encuentra muy cercana y se enlaza a ella desde la misma avenida Casalduch. Esta avenida es la que más problemas presenta, por eso nos centraremos en su sección viaria. Ronda los 35 metros de anchura, con dos carriles y uno de servicio en cada dirección, dejando unas aceras de 3 a 3,5 metros de amplitud, incluyendo el espacio de los alcorques de los "lledoners", cuyas raíces están levantando el pavimento. Las aceras están en general muy degradadas.

La avenida es un borde artificial con la huerta que limita la zona, además de crear una barrera física entre los dos equipamientos docentes. Cruzar esta avenida es un peligro para los peatones ya que no existe una zona intermedia donde pararse que esté protegida, y más teniendo en cuenta que los usuarios habituales son niños y jóvenes que van al colegio o al instituto.

Algo parecido pasa en las calles que bordean los equipamientos. Las calzadas están sobredimensionadas y hay mucho espacio para estacionamiento de automóviles en perjuicio de las áreas para peatones. Además estos estacionamientos no están protegidos ni disimulados.

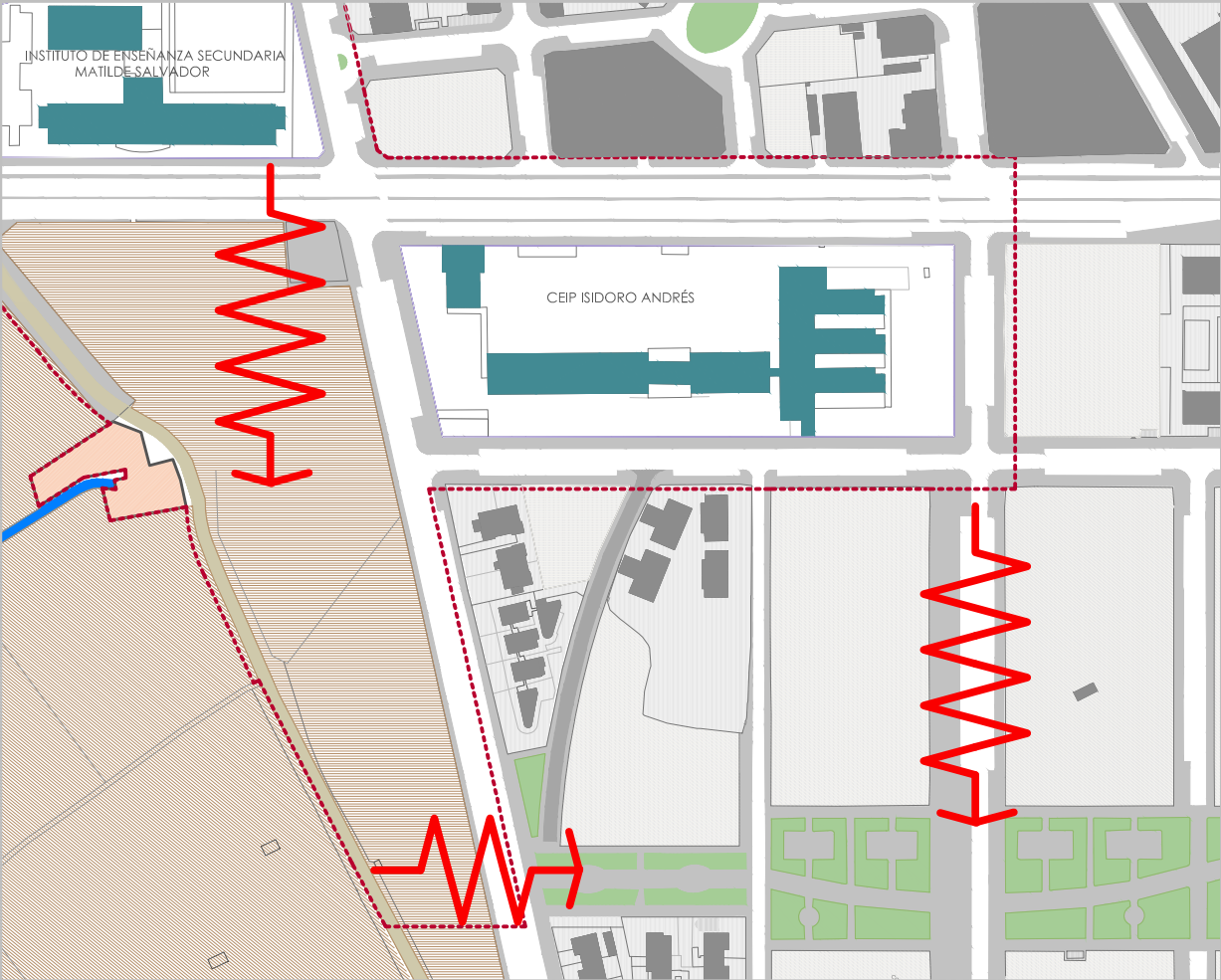
Por último, el carril bici se limita a unas señales pintadas en la calzada en la avenida Almazora, sin ninguna continuidad en su recorrido ni tampoco protección.



SECCIÓN A-A'



II2.5. ESTADO ACTUAL. DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS



Lledoner



ESPECIES PREDOMINANTES EN EL PARQUE SENSAL

Lledoner	50	Árbol de la vida	12
Acacia	127	Roble	12
Árbol de Monterrey	14	Artemisa esculda	5
Arbol de hojas púrpura	124	Fuente	8
Arbol de hojas amarillas	10	Mirra	63
Alto común	3	Morera blanca	30
Chopo pental	24	Olmo de Siberia	13
Arbol de flor	43	Roble	81
Alfalfa	62	Cerezo	24
Opuntia	88	Arce Negro	100

ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

Al sur del barrio Censal, barrio de nueva construcción y urbanización rodeado de campos de naranjos, se encuentra el parque con el mismo nombre. Al ser éste un barrio de carácter eminentemente residencial, necesitaba un gran pulmón verde en el que niños y familias pudieran pasar sus ratos de ocio al aire libre y en contacto con la naturaleza. Este gran parque recorre la zona sureste de la zona de actuación de este plan especial, pero están totalmente desvinculados. La gran barrera física y visual que es la avenida Casalduch hace que no haya conexión entre los equipamientos docentes y este gran parque, que queda infrutilizado.

Tampoco hay muchas más zonas libres en el entorno de la zona de actuación. Solo pequeñas plazas que no son proporcionales para el gran barrio residencial en el que están estos equipamientos. No hay una secuenciación de espacios libres lógica.

En lo que se refiere a los árboles de los alcorques de las aceras, éstos son predominantemente "Lledoners", muy habituales en todo Castellón.

*Celtis australis, almez, aligoner o latoner* es una especie de árbol tradicionalmente incluida en la familia de las ulmáceas (Ulmaceae), aunque en la actualidad se incluye dentro de las cannabáceas, una familia próxima. Es un árbol caducifolio que puede llegar a medir de 20 a 25 m de altura. De tronco recto y corteza gris y lisa, semejante a la del ficus o el haya, sin estrías o hendiduras marcadas; posee una copa redonda y ancha. Sus hojas, de 5 a 15 cm de largo, son alternas, pecioladas y de forma ovo-lanceoladas y delicadamente aserradas, con dientes de punta más clara; el haz es de color verde oscuro algo pubescente y el envés, de color más claro con pilosidad en los nervios. Tienen estípulas caducas.

Las flores pentámeras son inconspicuas, pues no tienen pétalos y únicamente están formadas por 5 sépalos caducos (flor monoclamídea); son de color amarillo verdoso. El fruto, llamado almeza, almecina o latón, entre otros, es comestible y de sabor agradable; es una drupa carnosa de alrededor de un centímetro de diámetro, casi negro por fuera y amarillo por dentro en su madurez, con un hueso del tamaño de un grano de pimienta. Crece solitario sobre largos pedúnculos en las axilas de las hojas.

Florece entre marzo y abril, y sus frutos maduran a fines de verano y en otoño.

HUERTA

La huerta es uno de los elementos diferenciadores de nuestro territorio porque constituye un espacio único y extraordinariamente valioso en el contexto europeo. Partiendo de esa singularidad, debemos ser conscientes de ese espacio libre que se configura como recurso paisajístico y ambiental de gran valor y de la necesidad de preservarlo.

Pero en nuestro caso se encuentra muy abandonada, deteriorada e inutilizada. Además en este huerta, la mayoría de ella de naranjos, no encontramos con elementos de gran valor rural como son la acequia Mayor o el molino de arroz del siglo XV, que no están siendo valorados. También se inicia en esta huerta el camino Villamargo, que conducen a unas ruinas romanas. Este camino está completamente difuminado. Solo tiene continuidad a partir de la ronda este.

Como se ha visto en el punto anterior, en la zona de actuación y sus alrededores hay muchos puntos desfavorables que impiden el desarrollo una vida de calidad, principal objetivo que debemos buscar. Pero ni la avenida Casalduch con su gran anchura para viario y sus estrechas aceras, la desconexión con la zona verde, el deterioro y abandono de la huerta son únicamente problemas. Al revés, lo podemos ver como una mina de posibilidades que nos permiten alcanzar tanto los objetivos generales como los particulares de este plan especial.

Los hemos comentado previamente, pero podemos recordar los objetivos más importantes que debemos conseguir. Entre ellos, uno de los objetivos principales es asegurar la renovación urbana del sector para hacer frente al proceso de degradación existente, determinando una nueva ordenación viaria en coherencia con el conjunto del ámbito. Es decir, fijar soluciones al conjunto del espacio público dignificándolo, redefiniendo sus medidas y características funcionales y espaciales de calles y espacio libres. También es necesario determinar las soluciones adecuadas que tengan en cuenta el conjunto de los elementos incluidos en el ámbito de la modificación, ya que tienen un papel principal en la formación de la fachada de la ciudad en la zona sureste y redefinir la funcionalidad general del sector urbano teniendo en cuenta la mejora de la accesibilidad a los equipamientos docentes, el estacionamiento y los espacios destinados a los viandantes.

Otro de los aspectos importantes a conseguir es fomentar y mejorar las diversas actividades dentro del ámbito de actuación, que alimentan la condición urbana y la dimensión colectiva de la calle y reforzar la integración con la estructura urbana.

No debemos olvidarnos de la moderación del tráfico, favoreciendo la circulación de bicicletas y transporte público y favorecer la circulación y espacios de estancia peatonal buscando zonas de sombra y utilizando vegetación autóctona y de condiciones ambientales de clima mediterráneo.

Por último, y ya que lo plantea el plan general y la modificación puntual numero 11 de éste, se podría crear un nuevo parque urbano que además sea un balcón a la huerta y que sea una secuencia de los jardines ya existentes, por supuesto garantizando la dinamización de la huerta como espacio articulador del área metropolitana y por su carácter abierto, productivo, recreativo, cultural y de cohesión social, evitando su fragmentación.

II3. EL PLAN

II3.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN

II3.2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

II3.3. ESTUDIO DE REFERENTES

II3.3.1. PASEO DE SAN JUAN (BARCELONA)

II3.3.2. CASCO HISTÓRICO DE BANYOLES (GIRONA)

II3.4. ESTUDIO ECONÓMICO

II3.5. SOSTENIBILIDAD

II3.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA MODIFICACIÓN

Para poder definir bien la propuesta del plan especial, vamos a recordar los objetivos y estrategias de las que ya hemos hablados anteriormente. La nueva propuesta de remodelación se plantea con dos objetivos fundamentales: priorizar el uso peatonal en el entorno de los equipamientos escolares y conectarlos entre ellos y con la zona verde. Además de estos objetivos se buscarán los siguientes objetivos también principales:

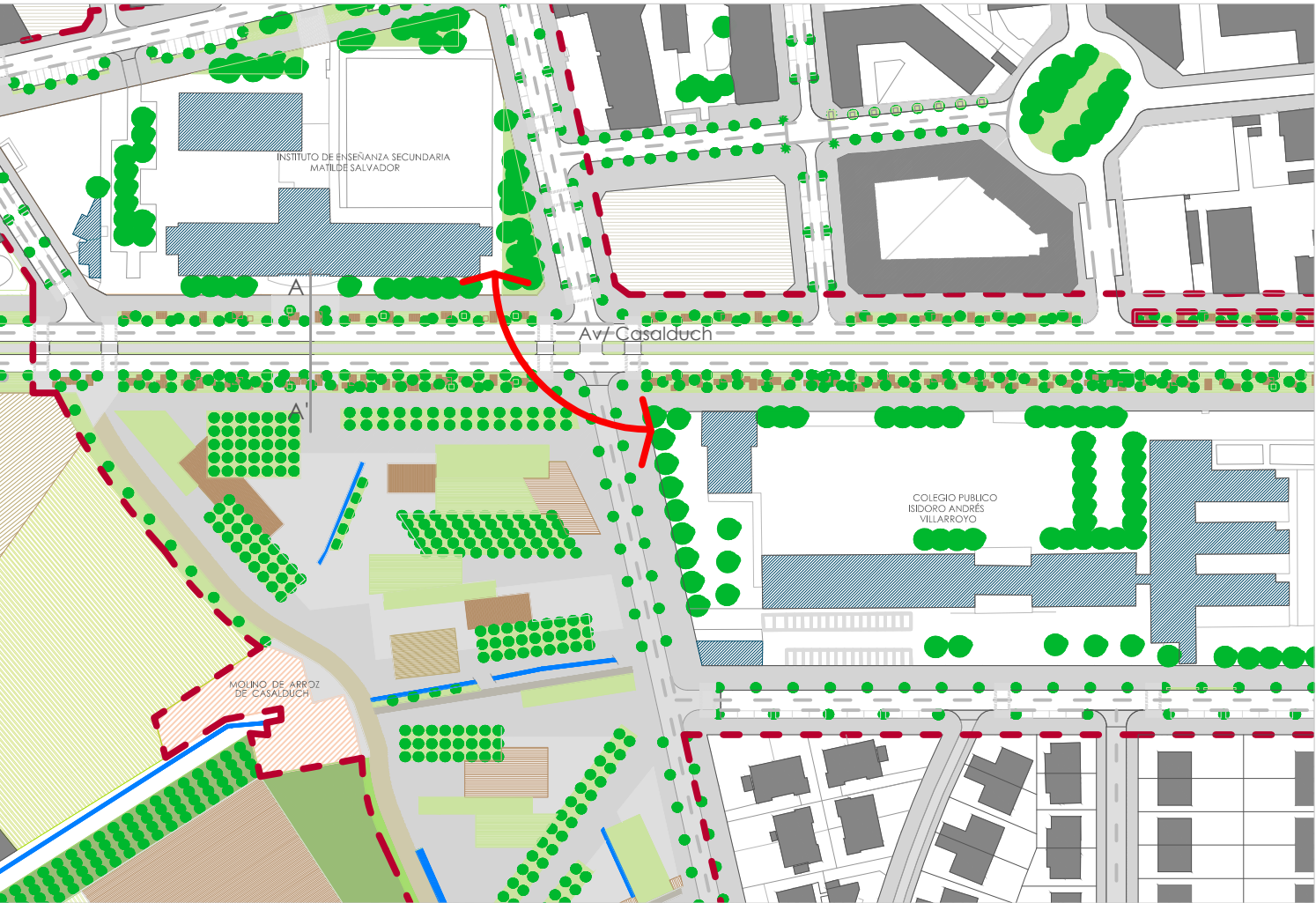
1. Crear al espacio público un eje verde que comunique toda la zona sureste de Castellón de la Plana. Accesibilidad.
2. Conectar los equipamientos docentes actualmente separados por una gran vía de circulación de seis carriles que está infrautilizada ya que la ronda este está muy cercana.
3. Incorporar los vacíos en la trama urbana.
4. Eliminar o modificar los estacionamientos de automóvil y transformar los espacios públicos degradados. Crear zonas de aparcamiento periféricas a los equipamientos docentes.
5. Desviar el tráfico rodado a la periferia. Moderar y regular el tráfico rodado. Conectar la población a la ronda.
6. Modificar las secciones viarias al uso que se les da.
7. Sustituir, regular y aumentar el arbolado.
8. Potenciar la multifuncionalidad.
9. Proteger, renovar, recuperar y revitalizar el núcleo urbano.
- 10.Mantener la población que habita y atraer nuevos habitantes.
- 11.Ejecutar una intervención pública de calidad que sirva de referencia a la intervención privada.
- 12.Conservar y restaurar el patrimonio monumental que pueda existir.
- 13.Y por último y como uno de los objetivos más importantes se pretende MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LA POBLACIÓN priorizando el compromiso con el entorno.

Las estrategias fundamentales a seguir serán aquellas que consigan que los objetivos planteados anteriormente se cumpla.A continuación se enumeran las estrategias más importantes:

1. Secuenciación de espacios libres y verdes, ofreciéndolos como vestíbulo de los equipamientos docentes. Conectores. Potenciación de un corredor verde urbano y sostenible. Conexión de los ejes verdes. corredores urbanos hasta el parque .
2. Recuperación de los espacios para el paseo y del recorrido de la acequia Mayor, plegando el pavimento y así incorporando además de una cualidad visual, la cualidad del sonido y de percepción del agua, como ocurre en el casco antiguo de Banyoles (Girona). La acequia se dejará abierta, reconstruyendo su sección, de manera que genere pequeñas balsas o contenedores de láminas de agua siguiendo el recorrido por donde antiguamente circulaba.
3. Continuidad de la sección en la avenida Casalduch para garantizar la claridad funcional del eje a lo largo de su recorrido, manteniendo e incorporando árboles (ámbito de sombra), sistemas arbustivos autóctonos y ampliando aceras.
4. Dignificación y mejora de la accesibilidad de lugares de encuentro y esparcimiento.
5. Reurbanización y adecuación de los espacios públicos a los diferentes usos incluyendo no solo tratamientos superficiales (aceras, calzadas, alcorques...), el ajardinamiento, mobiliario urbano e infraestructuras básicas (saneamiento, agua, luz, gas y teléfono), haciendo posible su buena convivencia. Pavimentación mixta. Aprovechamiento de las aguas freáticas.
6. Peadonalización, reducción y pacificación del tráfico rodado apoyado por la dotación de aparcamientos públicos. Recuperar para el peatón los espacios ocupados por los vehículos.. Las zonas de estar debajo del arbolado y la segregación y protección del carril bicicleta son premisas claves para la remodelación.
7. Protección del patrimonio y rehabilitación.
8. Recuperación del valor social como espacio urbano, considerando al mismo tiempo aspectos clave de biodiversidad y sostenibilidad.



II3.2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA



ZONA DE ACTUACIÓN

ZONAS VERDES

EQUIPAMIENTOS:

EQUIPAMIENTOS DOCENTES

OTROS EQUIPAMIENTOS

MOLINO DE ARROZ CASALDUCH

VIARIO:

CALLES DE COEXISTENCIA

ACERAS

CAMINO VILLAMARGO

HUERTA

ACEQUIAS

TABLA DE SUPERFICIES Y ESTÁNDARES

SUPERFICIE TOTAL

85.196,11 m²

SUELO PÚBLICO 100%	ESTADO PROPUESTO	
VIARIO	12.840,56 m²	15,07 %
ESTACIONAMIENTOS	1.675,50 m²	1,96 %
ACERAS	13.990,00 m²	16,42 %
ZONAS VERDES	28.888,58 m²	33,90 %
EQUIPAMIENTOS	27.802,08 m²	32,64 %

Una vez analizada la zona de actuación,hacemos las propuestas en el mismo orden y por partes para que se puedan entender y visualizar todos los criterios y objetivos de la actuación.

VIARIO Y ESTACIONAMIENTOS

Ya hemos comentado que la superficie de viario y estacionamientos está sobredimensionada, sobre todo si lo comparamos con las dimensiones de las aceras, y que la misma avenida Casalduch es un borde artificial con la huerta que limita la zona, además de crear una barrera física entre los dos equipamientos docentes. Algo parecido pasa en las calles que bordean los equipamientos. Además, el carril bici se limita a unas señales pintadas en la calzada en la avenida Almazora, sin ninguna continuidad en su recorrido ni tampoco protección.

Por todo ello, vamos a seguir diferentes estrategias para la reurbanización. En primer lugar, es clave garantizar la continuidad de la sección a lo largo del trazado de la avenida Casalduch. Aunque nuestra actuación se limita solo a un tramo, ésta se podría continuar a lo largo de toda su longitud como se puede ver en los planos.

La nueva sección del bulevar es casi simétrica y amplía las aceras de 3 metros de 7,50 hasta un máximo de 10,95 metros, manteniéndolos árboles más antiguos y acompañándolos de dos nuevas alienaciones de árboles. La continuidad del trazado es fundamental para garantizar la claridad funcional del eje a lo largo de su recorrido.

En segundo lugar, es fundamental adecuar el espacio urbano a los diferentes usos. La nueva propuesta debe acoger los diferentes usos del espacio urbano haciendo posible su buena convivencia. El ancho de acera se organiza de manera que un mínimo de 4 metros queden libres para el recorrido peatonal, llegando a unos 6 metros en el lado del colegio. Los metros restantes debajo de las zonas arboladas conforman las zonas de estar (bancos, juegos infantiles y terrazas). Se ha acotado el espacio de circulación para convertirlos en una zona de tránsito pacificado.

La reducción de carriles de circulación, las zonas de ésta debajo del arbolado y la segregación del carril bicicleta son premisas claves de la remodelación. Y también es premisa fundamental del proyecto potenciar la avenida Casalduch como nuevo corredor urbano y sostenible hacia el nuevo parque.

Por todo ello se incorporan nuevas alineaciones de árboles a ambos lados del arbolado existente, conformando así un ámbito de sombra natural que acogerá las zonas de estar, juegos infantiles y terrazas. La incorporación de un sistema de arbustivas autóctonas acompañando este arbolado contribuye a enriquecer la biodiversidad y el subsuelo.

Para garantizar la sostenibilidad de este nuevo eje hay que asegurar un buen comportamiento drenante del subsuelo y por lo tanto asumir el reto de incorporar un sistema de pavimentos mixtos en el ámbito arbolado. El sistema de riego automático, aprovechando las aguas freáticas, es clave para la buena supervivencia de la vegetación.

II3.2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Con la nueva propuesta, se recupera su valor social como espacio urbano, considerando al mismo tiempo a aspectos clave de biodiversidad y sostenibilidad. se elimina la barrera física entre los dos equipamientos docentes, que es el primer y más importante objetivo de este plan especial.

El proyecto transforma la vía en un bulvar y al priorizar el espacio para los peatones, con diferentes zonas de estancia y juegos infantiles, la actuación también implica la reducción y pacificación del tráfico. Y es que la zona de calzada, con una anchura de 17 metros, contará únicamente con dos carriles (un carril bus y uno de circulación) en cada sentido. Un carril de bici segregado y protegido, como en el tramo ya reformado, separará ambos sentidos.

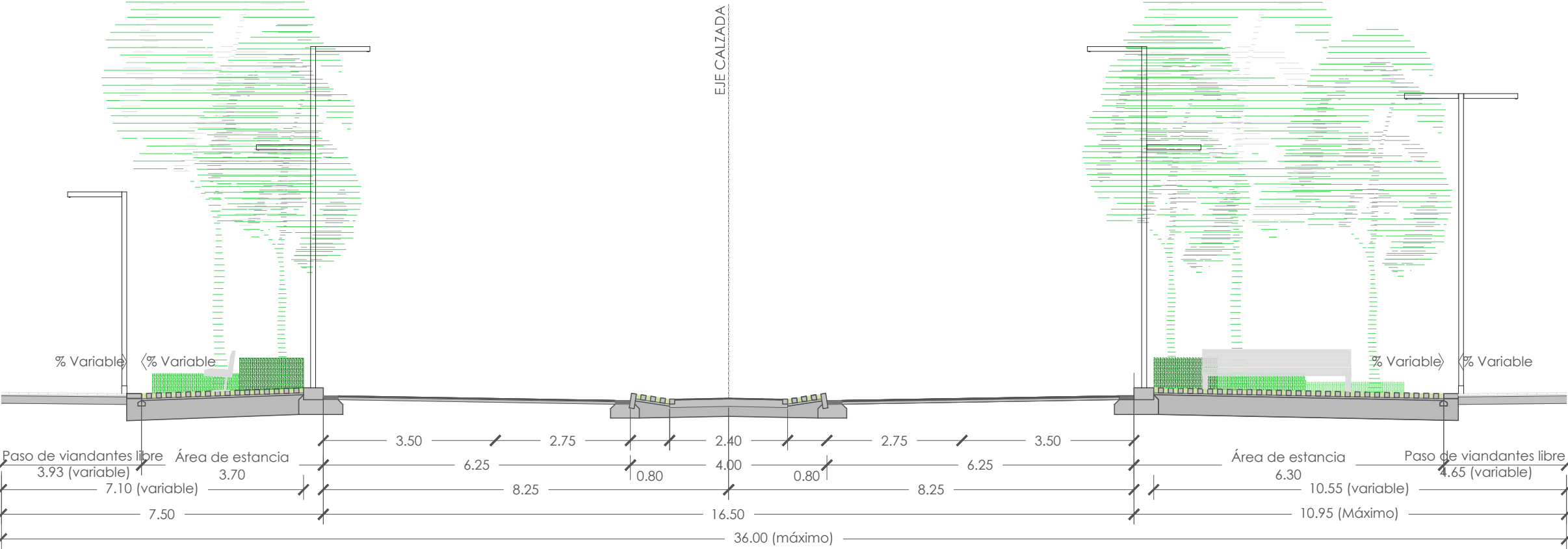
Los lledoners, patrimonio natural de la ciudad, quedan protegidos dentro de una configuración que prevé la plantación de otras alineaciones de árboles en cada acera. La ampliación de las aceras irá acompañada de una profunda renovación del mobiliario urbano. Las nuevas farolas, por ejemplo, incorporarán tecnología led y un sistema inteligente de control y telegestión punto a punto. De igual forma, se aprovechará que se levanta el suelo del paseo para implantar una capa *smart* (inteligente, en inglés) que recogerá infraestructuras de red.

Las aceras están distribuidas de forma funcional, y será necesario derribar todas las existentes y hacerlas nuevamente, haciendo las tareas y catas necesarias antes del derribo para saber como actuar. También se retiraran todos lo elementos de alumbrado existente junto con el desmantelamiento del actual mobiliario urbano y demás equipamientos.

En planta, alineaciones rectas paralelas al eje de la avenida Casalduch dibujan la traza de los bordillos, haciendo enlaces con las calles transversales de radios mínimos iguales a 5 metros. En sección, las aceras se han planteado en una sección en V que se forma justo donde se encuentra la zona de paso con la zona de estancia y terrazas.

Las aceras se hacen con piezas de Panot de 20x20x4cm de cuatro pastillas en la zona de paso. En el ámbito de los vados de vehículos, el adoquín será de 20x20x8cm.

Por otra parte, las zonas de paso integradas dentro del ámbito de estancia y terrazas serán de piezas de 10x30x10cm del programa Zehn, de color ceniza, con junta de 3mm rejuntado con arena fina (el programa Zehn está indicado para pavimentos y pasos peatonales adyacentes a áreas de tráfico rodado donde es habitual que ocurra una invasión del vehículo).



SECCION A-A'

II3.2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Con esta misma pieza se formalizará el pavimento mixto verde con césped de las zonas verdes, donde la junta dibujará un degradado de 10cm, para hacer la transición de la zona de calzada hasta el pavimento continuo de paso.

En las zonas de terrazas, este pavimento mixto será con césped en los primeros dos metros más próximos a la calzada y acto seguido, las juntas de 10 cm serán con material granular estabilizado, de forma que visualmente conservará la textura deseada pero tendrá la consistencia de un pavimento cohesionado para comodidad de usuarios y para evitar que se contaminen los pavimentos adyacentes con el material arrastrado por la escorrentía superficial.

La transición entre el pavimento continuo de la zona de paso y el pavimento de la franja de la zona drenado se hará con una pieza del mismo material y color, pero de 30 cm de ancho.

También se ha dispuesto una línea de 1cm de espesor de acero galvanizado para diferenciar los pavimentos y para formalizar los alcorques, tanto los vistos de los árboles como los ocultos de los parterres de las arbustivas.

La rigola es blanca de 30x30x8cm y el bordillo es de granito de 40cm de ancho y 15cm. Los vados de peatones y de coches también son de piedra de granito.

Para segregar el carril bici central de las calzadas adyacentes y dar una sensación de verde continuo a lo largo de toda la traza, se ha proyectado una franja a ambos lados de pavimento mixto verde con una tapizante, elevado 13 cm respecto a la calzada ya nivel respecto al paso de las bicicletas.

Los ejemplares más emblemáticos de la avenida son los lledoners, los cuales están presente en todo la avenida. Bordean la calzada a ambos lados. La propuesta incorpora los lledoners existentes. Se incorporan nuevas hileras de árboles. Igualmente con esta intervención se enriquece la diversidad, incorporando: Jacaranda, Tipuana, Tabebuia entre otros.

La iluminación del vial se hará con luminarias tipo Bali de Dae o equivalente, con lámpara de CDM-T de 70W, con soportes de columna de 12, 10 y 7 metros de altura según su situación.

Todos los bancos anteriores a la intervención son del modelo SUMO de DAE, bancos de madera de pino tratada de gran sección. El asiento del banco esta a 45cm del suelo.

Se incorporan dos zonas de juegos para niños con juegos de Richter: la reina de los caracoles y rueda mecedora, los cuales son, respectivamente, para niños de 3 a 6 años y de 4 a 10 años. El pavimento es de caucho continuo de 2cm de espesor mínimo. Estas áreas están delimitadas por una valla de vegetación y bancos en sus límites laterales y hacia calzada, mientras que se dispondrá una valla de 80 cm de alto con puerta de acceso al límite que da a la zona de paso y en la fachada.

Se incorpora la señalización vial horizontal y vertical correspondiente al tramo de la intervención, así como la señalización urbana necesaria. Igualmente se sustituyen los semáforos de incandescencia existentes y se rempazan por semáforos de tecnología LED.

La eliminación de la línea de estacionamiento en cordón del lado del colegio implica la supresión de cierto número de plazas de aparcamiento. Para compensar este extremo, se propone la redistribución de éstos en las partes posteriores y laterales de los equipamientos docentes. Por otra parte, se han tenido en cuenta los vados.

Para las calles colindantes, secundarias en este plan especial, se propone la misma materialidad para darle continuidad al proyecto. en estas calles es donde se propone reorganizar todos los estacionamientos. Para ello se ha estudiado el libro de Jim McCluskey "Parking. Manual de diseño ambiental". En él se estudian diversos procedimientos para que los grupos de vehículos perturben lo menos posible el entorno. Para comenzar, se harán agrupaciones pequeñas de coches, a la escala de la urbanización colindante y humana para que los usuarios la consideren agradable y armónica. las superficies estarán pavimentadas y con un pavimento drenante como el anteriormente explicado, para que cuando no sean utilizadas por los coches puedan cubrir otras funciones. También se utilizará vegetación para que se genere sombra y se camufle en su medida su presencia, además tienen capacidad divisoria y embellecedora.





II3.2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

CALLES DE COEXISTENCIA

El espacio público se ha entregado en gran proporción a los coches y transforma el acto de pasear en una experiencia complicada. Una manera de abordar esta cuestión es autorizando que coches y peatones compartan el mismo espacio, la misma superficie, en base a un diseño que dando primacía a las necesidades del peatón, ponga e manifiesto que el coche está allí en virtud de un gesto de deferencia. se pueden diseñar zonas residenciales con espacios calificados para absorber distintas actividades siempre que pudieran compatibilizarse con la conducción y el aparcamiento de vehículos, creando un espacio tan grato para el conductos como para los niños y los adultos.

Por todo esto y la seguridad que proporcionan, se han utilizado este tipo de calles de coexistencia en los alrededores del colegio, para que los niños puedan circular y jugar sin miedo. además, en todas las calles de los alrededores de los equipamientos docentes de han estrechado sus bocas ya que esto fuerza al conductor a reducir la marcha. Esto también da lugar a la formación de espacios laterales para aparc.

HUERTA, ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

Ya hemos comentado anteriormente que la huerta es uno de los elementos diferenciadores del territorio donde estamos ubicados, pero en este caso se encuentra muy degradada. Por eso, para ponerla en valor vamos a buscar los siguientes objetivos:

- Ser el territorio con mejores condiciones de vida
- Mantener la diversidad y la vertebración del sistema de ciudades.
- Desarrollar todo el potencial metropolitano del área urbana de Castellón.
- Gestionar de forma integrada y creativa el patrimonio ambiental.
- Ser más eficientes en la gestión de los recursos hídricos.
- Reducir al mínimo posible los efectos de los riesgos naturales e inducidos.
- Proteger el paisaje como activo cultural, económico e identitario.
- Aplicar la gestión territorial para la obtención de los espacios de mayor valor ambiental y cultural.
- Gestionar de forma activa e integrada el patrimonio cultural.
- Mejorar las conectividades externa e interna del territorio.
- Mejorar la cohesión social en el conjunto del territorio.

Se debe favorecer la conectividad del anillo verde periférico de Castellón y del conjunto de la trama verde metropolitana para crear un sistema de espacios abiertos o red de infraestructura verde. Se debe fomentar la implantación razonable de usos residenciales, terciarios y dotacionales en ejes industriales excesivamente especializados. En los modelos de desarrollo lineal, abundantes en la zona,



es recomendable establecer corredores o pasillos verdes perpendiculares que garanticen la permeabilidad de la trama verde. En los desarrollos urbanos del área se preservarán suelos agrícolas de elevada capacidad de uso aplicando modelos de crecimiento urbano que ahorren al máximo el consumo de suelo, y preservar el carácter del paisaje periurbano.

Con todos estos objetivos y estrategias se pretende recuperar la huerta con todos sus recursos hídrico en vez de cambiarlos tal y como está planificado por una gran zona verde. Esta zona verde puede ser la huerta con todas sus características y valores patrimoniales. Del la modificación del plan parcial que desarrolla esta gran zona verde solo se va a desarrollar una parte, la que nos genera la conexión entre los equipamientos docentes y la gran zona verde del este de Castellón, ya que actualmete están aisladas porcompletos.

La intervención consistirá en generar un gran espacio de conexión donde se utilizan las actuales alineaciones de la huerta y acequias para generar espacios de estancia que nos dirijan la mirada hacia ésta, poniéndola en valor y dignificándola. Del mismo modo se repavimentará el camino Villamargo, de gran valor patrimonial, como zona de paseo que pone de relieve el Molino de Arroz del siglo XV. También es importante el trazado de la Acequia Mayor y otras acequias menores que regaban la zona. Estas acequias han sido tapadas progresivamente por la desaparición de las huertas o bien para construir encima de ellas. Estas acequias se recuperarán en sus trazados originales en diferentes tramos ya que incorporan calidad visual, sonido y percepción del agua

En conclusión, la zona verde proyectada servirá tanto de conexión entre los equipamientos docentes, de continuidad de los diferentes espacios libres y verdes, continuidad de los recorrido, potenciación de la huerta como espacio protegido y de gran valor y puesta en valor de bienes y espacios rurales.





II3.3.1. PASEO DE SAN JUAN (BARCELONA)

Dentro de la trama isótropa de calles de 20m Cerdà (1859) planeó unas vías principales de 50m de sección, con calzada central y aceras con doble alineación de arbolado. El Passeig de Sant Joan es una de ellas.

La nueva propuesta de remodelación de esta vía principal se plantea con dos objetivos fundamentales: priorizar el uso peatonal del Passeig y convertirlo en el nuevo corredor verde urbano hasta el parque de la Ciutadella. Para conseguir ambos objetivos el proyecto se ha desarrollado considerando tres criterios básicos de urbanización:

En primer lugar, es clave garantizar la continuidad de la sección a lo largo del trazado. La nueva sección bulevar es simétrica y amplía las actuales aceras de 12,5m a 17m de ancho, manteniendo los árboles centenarios existentes y acompañándolos con dos nuevas alineaciones de árboles. La continuidad del trazado es fundamental para garantizar la claridad funcional del eje a lo largo de su recorrido.

En segundo lugar es fundamental adecuar el espacio urbano a los diferentes usos. La nueva propuesta debe acoger los diferentes usos del espacio urbano haciendo posible su buena convivencia. Los 17 m de acera se organizan de manera que 6m quedan libres para el recorrido peatonal, los 11m restantes debajo de la zona arbolada conforman las zonas de estar (bancos, juegos infantiles y terrazas de bar). Los estudios de vialidad constataron, en su momento, que la calzada original estaba sobredimensionada. Así pues, ha sido factible acotar el espacio de circulación y convertirlo en una zona de tránsito pacificado. La reducción de los carriles de circulación, las zonas de estar debajo del arbolado y la segregación del carril bicicleta son premisas claves de la remodelación.

Y finalmente, es una premisa fundamental del proyecto potenciar el Passeig de St Joan como nuevo corredor verde urbano y sostenible hasta el Parque de la Ciutadella. Por ello se incorporan dos nuevas alineaciones de árboles a ambos lados del arbolado existente, conformando así un ámbito de sombra natural que acogerá las zonas de estar, juegos infantiles y terrazas de bar. La incorporación de un sistema de arbustivas autóctonas acompañando este arbolado contribuye a enriquecer la biodiversidad y el subsuelo.

Para garantizar la sostenibilidad de este nuevo eje hay que asegurar un buen comportamiento drenante del subsuelo y por lo tanto asumir el reto de incorporar un sistema de pavimentos mixtos en el ámbito arbolado. El sistema de riego automático, aprovechando las aguas freáticas, es clave para la buena supervivencia de la vegetación.

Con la nueva propuesta, el Passeig de Sant Joan ha recuperado su valor social como espacio urbano, considerando al mismo tiempo a aspectos clave de biodiversidad y sostenibilidad.

Arquitecto de Paisaje:	Lola Domènech
Ubicación:	Paseo de St Joan (tramo teutan-arco de triunfo), Barcelona
Redacción de proyecto:	2008-2009
Ejecución:	2010-2011
Área:	31.455m2
Colaboradores del proyecto:	Teresa Galí (ingeniero agrónomo) / Cimex-enginyeria
Promotor:	Proeixample S.A.-(ajuntament de barcelona)
Coordinación de proyecto:	Proeixample S.A.
Dirección de obra:	Cicsa-engineer
Presupuesto:	4.127.161,73 €
Constructor:	FCC ( fomento de construcciones y contratas)
Premio:	FAD opinión pública_2012ArquitectA:



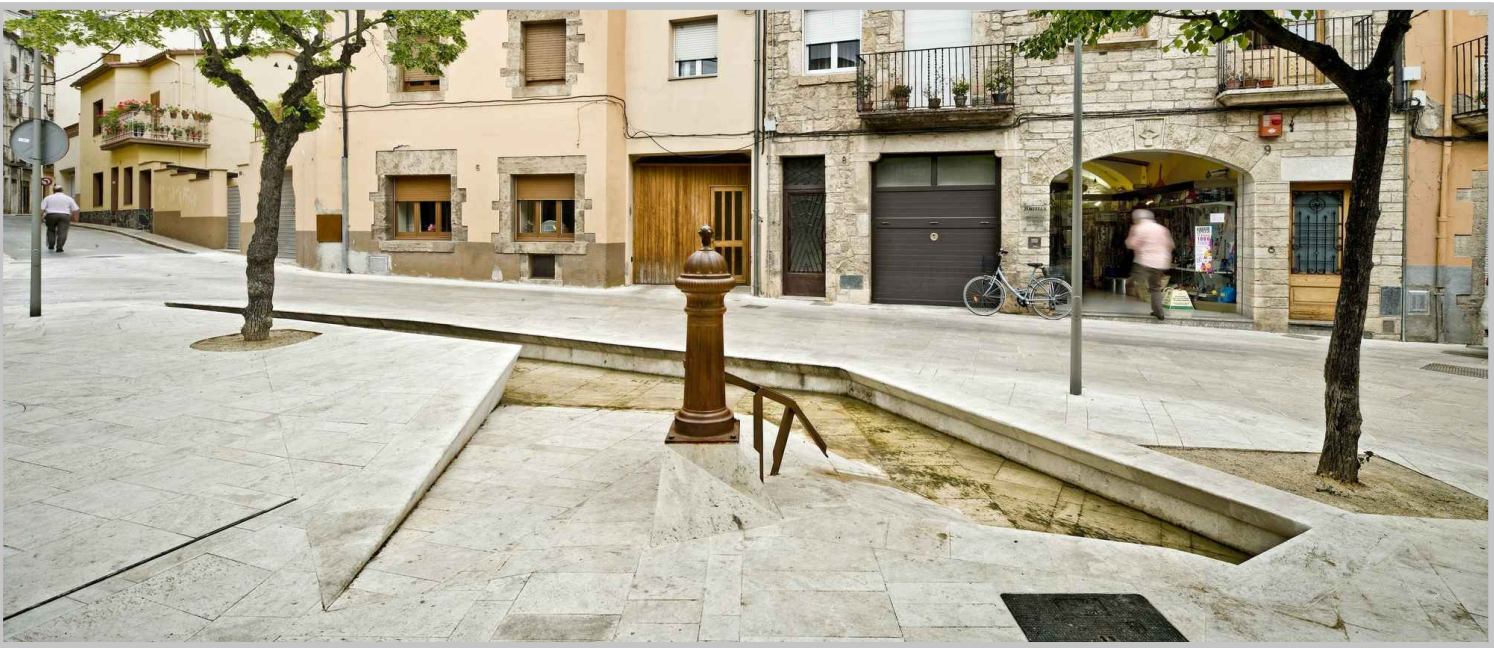
En resumen:

El proyecto transforma la vía en un bulvar, con aceras de 17 metros, en lugar de los 12,5 metros actuales. Al priorizar el espacio para los peatones, con diferentes zonas de estada y juegos infantiles, la actuación también implica la reducción y pacificación del tráfico. Y es que la zona de calzada, con una anchura de 17 metros, contará únicamente con dos carriles (un carril bus y uno de circulación) en cada sentido. Un carril de bici segregado y protegido, como en el tramo ya reformado, separará ambos sentidos.

MÁS VERDE, MÁS INTELIGENTE: Los plataneros centenarios del paseo, patrimonio natural de la ciudad, quedan protegidos dentro de una configuración que prevé la plantación de otras dos alineaciones de árboles en cada acera. Y, como ya pasó con el primer tramo, la ampliación de las aceras irá acompañada de una profunda renovación del mobiliario urbano. Las nuevas farolas, por ejemplo, incorporarán tecnología led y un sistema inteligente de control y telegestión punto a punto. De igual forma, el ayuntamiento aprovechará que levanta el suelo del paseo para implantar una capa *smart* (inteligente, en inglés) que recogerá infraestructuras de red como el wifi y la fibra óptica, dispositivos y sensores ambientales, e información sobre el tráfico, entre muchas otras.







Arquitectos:	MiAS Arquitectes
Ubicación:	Banyoles, Girona
Arquitecto A Cargo:	Josep Miàs
Colaboradores:	Judith Segura, Sophie Lambert, Sven Holzgreve, Thomas Westerholm, Oliver Bals, Marta Cases, Julie Nicaise, Lluís A.Casanovas, Anna Mallén, Bárbara Fachada, Marco Miglioli, Josep Puigdemont, Fausto Raposo, Adriana Porta, Mafalda Batista, Mario Blanco
Área:	18000.0 m2
Año Proyecto:	2009
Propiedad:	Ayuntamiento de Banyoles
Presupuesto:	<2M euros
Maquetas:	Emanuela Scano, Stefania Carboni, François de Montgolfier, Dafna Servadio, Nina Dorici, Blanca Rieder, Patrick Hitzberger, Antonello Ragnedda
Ingeniería:	Josep Masachs
Aparejador:	Albert Ribera

II3.3.2. CASCO HISTÓRICO DE BANYOLES (GIRONA)

El proyecto de pavimentación del casco antiguo de Banyoles delimita un área para los peatones y que corresponde a la parte de la ciudad de trazado medieval. En realidad lo más significativo de este casco antiguo es la secuencia de plazas y placitas que organizan este ámbito; de la Plaza dels Turers, a la Plaza Mayor, a la Plaza dels Estudis, de la Font, del Teatre, de la iglesia de Santa Maria, y del Monasterio; espacios todos ellos que deben su nombre al edificio al que se ofrecen como vestíbulo; es el caso de las iglesias o de los museos.

Si bien este es un rasgo diferenciador, lo es más el hecho que los canales de desagüe del lago pasasen por este casco antiguo para regar los huertos de los patios traseros de las casas. Estos canales que habían sido tapados progresivamente por la desaparición de los huertos o bien por construir encima de ellos.

El proyecto de superficie para esta área plantea la recuperación de los espacios públicos para el paseo y al mismo tiempo recuperar estos canales en sus recorridos originales por la ciudad. Esta decisión es importante porque a la realidad que existe, a los espacios ya de por si interesantes, se incorpora una nueva cualidad, visual y también por lo que supone la incorporación del sonido y la percepción del agua. El pavimento será con la misma piedra con que se ha construido la ciudad, y sus edificios, travertino.

Se construyen los canales y sus compuertas de regulación y escapes, plegando este pavimento, y se recoge el agua en una grieta que se construye en este mismo plano pétreo. En definitiva, se intenta que este trabajo sobre el pavimento agote las posibilidades de la piedra con que se ha construido la ciudad y revele el agua que recorre su subsuelo. Con todo, no se ha conseguido aun que hayan limpiado, ni una sola vez, la piedra.

Éstas son las características más importantes de este proyecto:

1. El Casco antiguo de Banyoles era un área muy deteriorada en la que los vehículos y los peatones convivían en un sistema urbano de calles estrechas y antiguas aceras. Los canales de irrigación del lago de Banyoles que antaño pasaban por el casco antiguo y eran utilizados para regar las huertas traseras de las casas estaban tapados y funcionaban como fosas sépticas. El casco antiguo se vuelve peatonal y se eliminan todas las aceras. Todo el ámbito es pavimentado con la piedra de Banyoles, el travertino. Se trata de piedra calcárea que se formó en el subsuelo de la zona y con la que históricamente se habían construido todos los edificios principales. El proyecto define un área para peatones que se corresponde a la parte de la ciudad con trazado medieval, con una secuencia de plazas que organizan todo el ámbito.
2. Los canales son recuperados en sus trazados originales, dejados abiertos de manera que se formen pequeñas balsas o contenedores de láminas de agua, o reconstruidos en las calles donde antiguamente circulaban. Se construyen los canales con sus compuertas de regulación y cubetas, plegando el pavimento, y evacuaremos estas superficies cortando el revestimiento en piedra para revelar el agua que corre en el subsuelo.
3. El casco antiguo volverá a ser un espacio de paseo y, para poder valorar su arquitectura del siglo XII, será acompañado de la presencia del agua de manera visual y sonora.

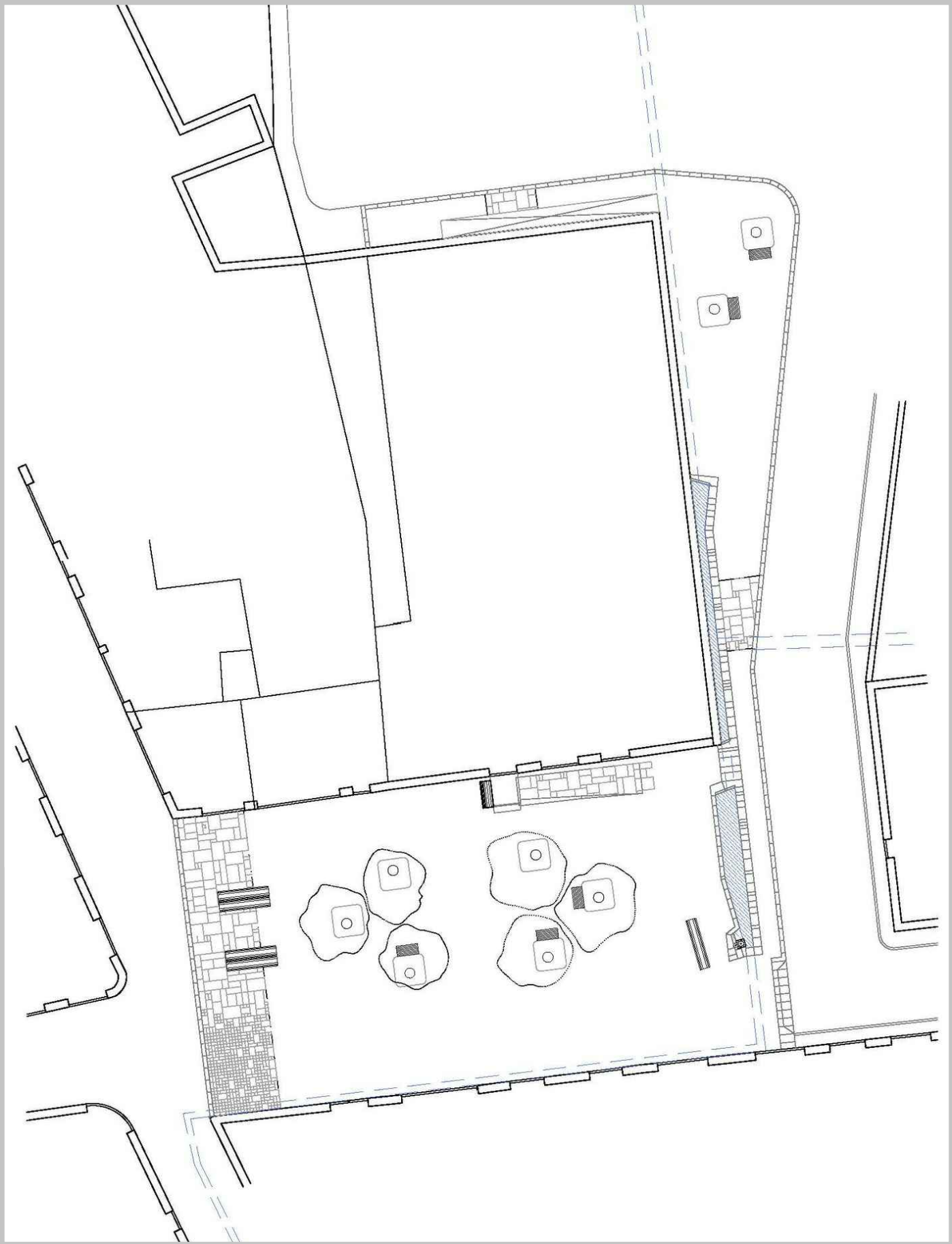


En resumen:

Redefinir los espacios urbanos del Casco Antiguo de Banyoles, haciéndolos peatonales o simplemente ofreciendo un nuevo uso, junto a la incorporación del agua, hasta el momento oculta bajo el pavimento, son los principios que rigen este proyecto que pretende superponer la "recuperación " a la "remodelación". La intervención del estudio catalán busca la recuperación de espacios públicos para los ciudadanos, entendiendo el centro como un lugar de paseo y de estancia. Para ello, coincidiendo con la parte de la ciudad de trazado medieval, delimita un área exclusivamente peatonal, organizando la propuesta según una secuencia de plazas y plazuelas que articulan todo el trazado histórico. Desde la Plaza de la Fuente a la del Teatro, pasando por la Plaza Mayor o la del Monasterio, todas ellas deben su nombre al edificio al que se ofrecen como vestíbulo urbano. La repavimentación completa del entramado de calles y plazas del casco histórico, utilizando un tipo de travertino, piedra local calcárea con la que fueran construidos todos los edificios principales de Banyoles, prestando especial a cada despiece y encuentro con las preexistencias, así como con los nuevos canales y grietas para recoger el agua que aparecen en esta gran alfombra pétrea.

El Casco antiguo de Banyoles era una zona muy deteriorada en la que vehículos y peatones convivían en un sistema urbano de estrechas calles y aceras. Los canales de irrigación del lago homónimo, que antaño pasaban por el casco antiguo, utilizándose para regar las huertas de los patios traseros de las casas -, estaban tapados y funcionaban como fosas sépticas.

Bajo la nueva pavimentación se esconde una remodelación integral de la infraestructura histórica formada por la red subterránea de canales de riego que atraviesan la ciudad, procedentes del lago homónimo. Se propone un nuevo trazado basado en una red separativa, sacándolos en parte a la superficie como láminas de agua que recogen además el drenaje de pluviales. El proyecto revela el agua que recorre el subsuelo de la población. Se propone un nuevo trazado basado en una red separativa, haciéndose visible como láminas de agua en sus recorridos por todo el núcleo antiguo. El agua pasa a ser una parte fundamental de esta recuperada red de espacios públicos, incorporando una nueva cualidad visual, sonora y perceptiva a los mismos.



Se va a realizar este estudio económico teniendo en cuenta que este plan especial es de iniciativa pública y consiste en unas obras de urbanización. Se van a aplicar unos módulos estándar en función de las obras a realizar y su situación. Las actuaciones más importantes a realizar son:

Actuación de derribo, operaciones previas y movimiento de tierras:

- Demolición y retirada de todos los elementos de mobiliario, vegetación, equipamientos, señalización, alumbrado, imbornales ...
- Traslado de elementos a reubicar dentro del espacio.
- Excavaciones localizadas. Nivelación y compactación de nueva subrasante.

Actuación de pavimentación:

- Pavimento de loseta.
- Pavimento mixto de piezas prefabricadas de hormigón con césped, material granular estabilizado o tapizante
- Pavimento de mezcla bituminosa
- Bases y subbases granulares y / o de hormigón
- Bordillos, ríogolas, vados y piezas especiales
- Pavimento de caucho continuo zona de juegos infantiles; de slurry en el carril bici
- Adecuación de línea de fachada a nueva rasante.

Actuación de drenaje y aprovechamiento freático

- Colector general y sumideros
- Pozos de registro.
- Conexión a red general.
- Canalización red aprovechamiento del freático. Previsión conexión red de Riego.

TABLA RESUMEN DE LA INTERVENCIÓN:

• Emplazamiento:	Avenida Casalduch y Censal.
• Tipo de actuación:	Arreglo, y urbanización.
• Características urbanísticas:	Suelo público
• Superficie total de la actuación:	85.196,11 m²
• Importe de la ejecución de las obras:	9.201.179,80 euros
• Importe / m²:	108 euros / metro (PEM)

TABLA PRESUPUESTO:

OPERACIONES PREVIAS, ESCOMBROS Y MOVIMIENTO DE TIERRAS	743.642,82 €
FIRMES Y PAVIMENTOS	4.048.440,38 €
DRENAJE Y APROVECHAMIENTO FREÁTICO	771.597,90 €
ELECTRICIDAD Y ALUMBRADO	860.228,98 €
EQUIPAMIENTO FIJO	455.620,02 €
JARDINERIA Y RIEGO	1.099.310,62 €
SEÑALIZACION Y SEMAFORIZACION	477.223,15 €
VARIOS	607.098,24 €
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL (PEM)	9.063.162,10 €
SEGURIDAD Y SALUD (1,5 % PEM)	138.017,70 €
TOTAL PEM	9.201.179,80 €
GASTOS GENERALES (13% PEM)	1.196.153,37 €
BENEFICIO INDUSTRIAL (6% PEM)	552.070,78 €

La sostenibilidad es una características de la proyección. Los proyectos sostenibles lo son por ellos mismos no en función de ninguna adhesión posterior. Por eso, la forma urbana es uno de los elementos determinantes de la opción sostenible en el campo urbanístico, porque configura los caminos de la función. Unas determinadas proporciones, distancias, orientaciones cardinales o escalas son componentes capitales de un espacio urbano concebido para la vida plena, es decir, sostenible. después viene los materiales y las instalaciones, la jardinería adecuada y la gestión del agua la eficiencia energética y la captación solar. pero lo primero es la conformación del espacio.

Esto vale tanto para el proyecto arquitectónico como para el plan urbanístico. De hecho, el proyecto arquitectónico comienza con el planeamiento, razón por la cual, el proyecto constructivo sostenible de inicia con un planeamiento sostenible.

La sostenibilidad urbana quiere quiere que las viviendas se ubiquen en lugares cercanos a los servicios que ofrece la ciudad, que dispongan acceso a pie, breve y de calidad, y que contribuyen a formar la redes de actividades urbanas. La presión que ejerce el transporte individual sobre el medio (contaminación atmosférica, emisiones de CO<sub>2</sub>, ocupación del espacio, el consumo de materias primas, etc.) es el reto ambiental más significativas de las sociedades occidentales.

En un núcleo urbano funcional hay muchas cosas situadas cerca, de manera que se pueden mover y relacionar. Ya para relacionarse necesitan un espacio compartido, un espacio público de relación y cohesión social, generador de confianza y de relación cívica gratificante.

Por otro lado, un parque se diferencia de un jardín por sus dimensiones y por la existencia de recorridos alternativos y aleatorios. Un espacio libre con un solo recorrido no es un parque. Debe tener un papel determinante dentro de la estructura urbana a escala de toda la población. Se puede además considerar como un espacio de sombra y de distensión. Pero también se puede destinar a usos sociales, como lugar de juego, de encuentro y representación. O un espacio educativo, donde al recorrido se sobreponen actividades relacionadas con el medio y permiten fomentar por ejemplo la educación ambiental.

Por último, el planeamiento condiciona de manera decisiva la opciones de movilidad. Para prevenir el impacto ambiental se han de priorizar las conexiones cortas y de calidad con transporte público, por medio de aceras seguras, amplias y bien iluminadas. Así también, desde un punto de vista socioambiental, habrá que recuperar el valor de los espacios comunitarios donde tiene lugar un conjunto de interrelaciones entre los ciudadanos, que desarrollan los contactos personales y mejoran la cohesión social. el espacio comunitario por excelencia es la calle, que ha sido históricamente el lugar común de gozo colectivo y de relación social. Por esto las calles se deberían liberar lo máximo posible de coche.

Así mismo, la regulación de la movilidad permitirá que alguna de las calles sean de prioridad invertida o de circulación pacificada, de manera que los viandantes y los ciclistas tengan prioridad sobre los vehículos de motor, proveyendo de plazas de aparcamiento para conseguir esta liberación del espacio.