

# ESTUDI I DESENVOLUPAMENT D'ACTUACIONS ESTRATÈGIQUES DE REGENERACIÓ URBANA PER A CIUTATS DE TAMANY MITJÀ, APLICAT AL CAS DE CATARROJA



Lluís Candel i Galan  
Tutors: Carmen Blasco Sánchez  
Francisco Juan Martínez Pérez

**Treball Final de Grau, Novembre 2016**

## PARAULES CLAU

Catarroja, Ciutat Mitjana, Actuacions Estratègiques, Regeneració Urbana, Urbanisme, Paisatge, Horta de València.

## RESUM

Situats en una crisi econòmica i acompanyats d'importants canvis i noves exigències de la societat, es fan necessàries noves metodologies a l'hora de diagnosticar i de resoldre problemes en els entorns urbans. A través de la metodologia proposada es busca aportar una mirada diferent sobre els problemes que es presenten a la ciutat de Catarroja, extrapolables a la majoria de les ciutats en àrees metropolitanes o en posició de centralitat. A banda d'un anàlisi i diagnòstic d'estil més acadèmic se li afegiran els imputs d'enquestes i consultes ciutadanes, exemples de noves iniciatives en teixits urbans i documents com el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) i el Pla d'Acció Territorial de Protecció de l'Horta (PATPH). L'objectiu serà proposar una sèrie d'actuacions puntuals que canvien radicalment la manera de viure l'espai públic als carrers de Catarroja, convertint-la en una ciutat més còmoda, sostenible i amable per als seus veïns i veïnes.

## PALABRAS CLAVE

Catarroja, Ciudad Mediana, Actuaciones Estratégicas, Regeneración Urbana, Urbanismo, Paisaje, Huerta de Valencia

## RESUMEN

Situados en una crisis económica y acompañados de importantes cambios y nuevas exigencias de la sociedad, se hacen necesarias nuevas metodologías para diagnosticar y resolver problemas en los entornos urbanos. Mediante la metodología propuesta se busca aportar una mirada diferente sobre los problemas que se evidencian en la ciudad de Catarroja, extrapolables a la mayor parte de las ciudades en áreas metropolitanas o en posición de centralidad. A un análisis y diagnóstico de estilo académico se le añaden los inputs de encuestas y consultas ciudadanas, ejemplos de nuevas iniciativas en tejidos urbanos, y documentos como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta (PATPH). El objetivo es proponer una serie de actuaciones puntuales que cambien radicalmente la manera de vivir el espacio público en las calles de Catarroja, para convertirla en una ciudad más cómoda, sostenible y amable para sus vecinos y vecinas.

## KEY WORDS

Catarroja, Medium-sized cities, Strategic Interventions, Urban Regeneration, Urbanism, Landscape, Horta of Valencia

## ABSTRACT

In the context of an economic crisis accompanied with some transcendental changes and the current demands of the society, new techniques are used in order to make a diagnostic and to resolve problems have become crucial in the urban environment. Through this new suggested methodology it's expected to find a different point of view about the urban problems that affect the city of Catarroja, possibly transposed to the vast majority of metropolitan cities with similar conditions or centrality matters. Besides an academic analysis and diagnosis, there will be inputs of polls and enquiries made to the citizens, new examples of intervention in the urban scene and documents like sustainable urban mobility plan (PMUS) and the Territorial plan for the protection of the Horta of Valencia (PATHP). The purpose is to offer a series of specific actions that will improve radically the way of living in public spaces of the city. Improving the city of Catarroja into a friendly, sustaniable and comfortable place for its residents.

# ÍNDEX

	<b>INTRODUCCIÓ</b>	<b>7</b>
1.1 - Objectius i metodologia		8
1.2 - Ciutat mitjana		10
1.3 - Catarroja		11
1.4 - Situació urbanística actual		13
	<b>ANÀLISI I DIAGNOSI</b>	<b>14</b>
2.1 Escala territorial: Àrea metropolitana de València		16
2.2 Límits comarcals: Conurbació amb Albal i Massanassa		25
2.3 Catarroja		33
2.3.1 Història		
2.3.2 Morfologia urbana		
2.3.3 Demografia		



## OPINIÓ EXTERNA

51

3.1 Enquesta d'opinió ciutadana

53

3.2 Textos de l'Alcalde i del Regidor d'Urbanisme

56

3.3 Textos dels experts

60



## DIAGNOSI I METODOLOGIA

67

4.1 Diagnosi

68

4.2 Metodología

71



## CATARROJA 2016 - 2030

76

5.1 2016-2030

77

5.1 Timing

79

5.2 Plànols d'actuacions estratègiques

80

## ANNEXES

- Enquesta de participació ciutadana

- Bibliografia



INTRODUCCIÓ



## OBJECTIUS:

El present Treball de Final de Grau (TFG) té com a objectiu estudiar una ciutat de tamany mitjà i proposar actuacions puntuals en el seu teixit, amb la finalitat de millorar les condicions dels seus habitants en un termini curt en el temps. La ciutat que estudiarem és la de Catarroja, degut a la voluntat de l'autor d'incloure aquest TFG dins de la temàtica del taller UP d'urbanisme en el curs 2015/16.

Catarroja és una ciutat que forma part de l'àrea metropolitana de València, presenta un complex entramat d'infraestructures i està íntimament lligada al parc natural de l'Albufera. Per tant, les condicions urbanes, territorials i paisagístiques d'aquesta població siguen molt atractives per a realitzar una proposta d'aquest tipus.

La proposta d'actuació serà la conclusió d'aquest treball. Una conclusió derivada de l'anàlisi o realització de documents com l'anàlisi realitzat per l'alumne, el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del 2009, una enquesta-document de participació ciutadana i una sèrie d'entrevistes a agents polítics i a arquitectes urbanistes amb experiència en actuacions urbanes en aquests entorns, a banda de referències bibliogràfiques i exemples documentats.

Amb aquesta multiplicitat d'*inputs* es busca fer una proposta que coordine els plantejaments teòrics genèrics i moderns amb les exigències concretes i immediates dels ciutadans de Catarroja.





## METODOLOGIA:

- Estudi i reconeixement de la població de Catarroja i de les seues rodalies.
- Difusió durant trenta dies entre els catarrogins d'una enquesta virtual en la que opinen sobre l'espai de la ciutat i els factors que la puguen millorar/empitjorar.
- Estudi històric i evolutiu de la població de Catarroja i el seu territori. Models de creixement, activitat econòmica i demografia.
- Diagnòstic de les condicions urbanes actuals.
- Conclusions de l'enquesta virtual ciutadana.
- Consultes als agents polítics implicats en l'espai urbà.
- Entrevistes amb professionals habituats amb els nous processos de transformacions urbanes.
- Elaboració d'un pla d'actuació global.
- Metodologies i requisits en noves actuacions.
- Desenvolupament d'una actuació prioritària.



## LA CIUTAT MITJANA

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

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

Per caràcter ambiental, són ciutats que no presenten els mals propis dels grans centres urbans. Entre altres, no acumulen alts nivells de contaminació, ja que presenten una escala territorial modesta. Aquesta extensió més reduïda propicia l'accés al medi natural que les envolta. Les distàncies entre punts dins de la ciutat són menors, la qual cosa que afavoreix el trànsit peatonal o ciclista, i el cotxe passa a tindre una utilització reduïda a determinades ocasions.

A nivell social, la menor població i la concentració d'aquesta afavoreix certes relacions de veïnat i d'associacionisme. També solen presentar menor diversitat social i cultural, i per tant, certa homogeneïtat i endogàmia social. Aquest últim fenomen propicia que es conserve una identitat pròpia com a poble. En el cas que la ciutat tinga cert recorregut històric, aquest fenomen es veu incrementat.

---

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



## CATARROJA

Catarroja és una població del País Valencià situada al sud de la ciutat de València, a uns 10 kilòmetres aproximadament. Actualment compta amb una població de 28.000 habitants i forma part de la àrea metropolitana [2] de la ciutat de València.

Aquesta ciutat forma part d'una conurbació urbana, assimilable al braç sud de la conurbació de València metropolitana (coneguda durant la seua planificació als anys 50 com a Gran València). Aquest braç comprén les diferents poblacions amb el següent ordre: València (barri de Patraix i La Torre), Alfafar, Benetússer, Sedaví, Massanassa, Catarroja, Albal, Beniparrell i Silla, totes enllaçades en origen al voltant del Carrer Sant Vicent o Camí Reial a Madrid. Per la seua condició geogràfica i de centralització de serveis públics, Catarroja també és considerada com la capital de la subcomarca de l'Horta Sud-Albufera.

El seu estil de vida tradicional ha estat lligat a l'agricultura i la pesca, ja que el terme de la població està íntimament lligat amb l'Albufera [Fig 1]. Aproximadament una meitat del seu terme són terrenys inundables de marjal, emprats de manera massiva per al cultiu de l'arròs. A banda, aquesta ciutat té un dels tres ports d'accés l'Albufera, amb la característica que el de Catarroja es troba en un canal (sèquia del Port) que desembalsa a la pròpia llacuna.

L'economia tradicional dedicada a la pesca i a l'agricultura ha donat pas a una de nova en la qual el sector de la indústria ocupa a la meitat de la població. En segon lloc apareix el sector serveis i relegat ja a últim lloc, el sector de l'agricultura i la pesca. Encara que en l'actualitat es considera a la població com una "ciutat satèl·lit [3]" de València, Catarroja disposa d'un polígon industrial potent associat a la pista de Silla (V31) que ocupa quasi la mateixa superfície que el propi casc urbà. Aquest polígon s'ha implantat com a barrera i ha suposat l'allunyament de l'entorn natural de l'Albufera respecte el nucli urbà, quedant aquest deslligat del seu entorn natural original.

---

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

[3: HOWARD, Ebenezer - OSBORN, F.J. - MUMFORD, Lewis (1965), Garden cities of to-morrow, Massachusetts Institute of Technology. Ed: The MIT Press, Cambridge, Massachusetts. ISBN 0-262-58002-0. Cita literal: "Ciutat Satèl·lit: Aquest terme va ser utilitzat per primera vegada a Gran Bretanya en 1919 com una descripció alternativa de la Welwyn Garden City (una ciutat jardí tant en escala, independència, disseny, estructura i centre de treball) Les raons per a adoptar aquest nou terme foren: primer, l'ús erroni com a sinònim de suburbi obert o suburbi ajardinat; segon, el reconeixement d'una connexió econòmica evident amb el Gran Londres."



L'aparició del teixit industrial també té molt a veure amb l'aparició de les grans infraestructures de comunicació territorials. Primer, la de les vies del ferrocarril a acaballes del s.XIX. Més endavant es realitzà l'ampliació de la V-31 i, finalment, la CV-400.

La població de Catarroja presenta els serveis públics de jutjats, educació primària i secundària, escola d'adults, centres de formació professional (Escola de Capatassos Agrícoles al Port i Centre de Formació del SERVEF), centre de salut, centre d'atenció a persones majors (CEAM), casa de la cultura, museus d'art (Antònia Mir i Alfonso Pérez Plaza), auditori i conservatori professional de música, equipaments esportius a l'aire lliure i piscina descoberta i climatitzada.

També conté entitats privades com l'escola, institut i universitat de La Florida, escoles i societats musicals, associacions festeres, i un teixit comercial que cobreix les necessitats diàries de la població.

Catarroja en l'actualitat està connectada amb les diferents parts del territori per mitjà de la V-31 (Pista de Silla, de caràcter supracomarcal), la CV-400 (caràcter comarcal), l'estació de rodalies de Renfe, i una xarxa d'autobusos que connecten totes les poblacions de les rodalies i València. L'aparició del complex entramat de comunicacions ha afavorit que el terme es trobe sectoritzat en diferents zones i usos [Fig 2].



[Fig1]: Port de Catarroja. Aquesta zona tradicionalment pesquera és avui un reclam turístic i una zona d'esbarjo per als catarrogins. També arreplega part important de festes patronals i actes relacionats amb la difusió de la pesca tradicional, la vela llatina i la gastronomia. FONT: Elaboració pròpia]



## SITUACIÓ URBANÍSTICA ACTUAL

La situació urbanística actual de Catarroja és complexa. El municipi ha colmatat l'espai existent entre els límits municipals nord i sud, i els límits demarcats per les infraestructures de pes (l'est per la V-31 i a l'oest per la CV-400). Amb la previsió d'un creixement desorbitat de la població (pensant en duplicar-la) durant els anys de la bombolla immobiliària, es van iniciar els tràmits per a realitzar el PAI de Nou Mil·leni.

Aquest pla transformava una superfície d'horta de regadiu equivalent a la de l'actual Catarroja en un terreny edificable amb construccions en altura, derivant en un procés especulatiu que ha convertit les zones d'horta productiva i de xicotets propietaris més pròxima al centre urbà en propietats abandonades en mans de grans constructores o en el seu defecte, entitats bancàries. El pla d'actuació integrada va ser rebutjat per la Confederació Hidrogràfica del Xúquer, i té sentències judicials en contra pel TSJCV i posteriorment, pel Tribunal Suprem. En l'actualitat l'Ajuntament de Catarroja i la Generalitat Valenciana estan estudiant diferents possibilitats de revertir aquest procés depredador del territori.

Com aquest PAI actualment es troba tombat pel TS, trobem que el PGOU part d'un context urbà inexistent i irrealitzable, cosa que suposa un problema per a la correcta regulació de les activitats associades a l'activitat de la construcció o de les millores urbanes.



[Fig 2: Muntatge del terme municipal de Catarroja sobre un vol del Terrasit. Els usos del sol es determinen mitjançant franges estanques entre si degut a la presència d'infraestructures. FONT: Terrasit /El·laboració pròpia]



ANÀLISI



## INTRODUCCIÓ A L'ANÀLISI

L'àmbit que anem a analitzar en aquest apartat està condicionat per la distància entre Catarroja i l'entitat territorial que suposa València. Es considera que Catarroja és una ciutat situada a l'àrea metropolitana de la capital valenciana. Encara que la seua configuració actual en forma de conurbació fa més que evident aquesta afirmació, trobem que els primers vestigis històrics de la ciutat demostren la íntima connexió entre els assentaments romans situats al territori de Catarroja i la Valentia romana.

L'orografia del territori de l'Horta de València ha afavorit la transformació d'una planura d'aluvió primitiva en terres antropitzades de cultiu. Així, els pobladors dels primers assentaments es van encarregar d'anar convertint els terrenys d'aiguamolls i fangars en zones productives d'horta. Aquest cultiu primitiu de la terra es va veure millorat en gran mesura amb l'arribada dels musulmans, que milloraren les infraestructures de regadius. Amb el millor aprofitament, augmentaren la seua presència al territori impulsant la creació de poblats o alqueries, que són els que donen nom a la majoria dels actuals pobles de la comarca. Així que, des de temps immemorials el treball de transformació i aprofitament de la terra ha sigut el que ha donat la personalitat i fins i tot nom a la pròpia denominació de l'Horta de València.



## ESCALA TERRITORIAL: ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA

### TERRITORI

Des de l'aparició dels primers assentaments humans i l'antropització del paisatge que ens ocupa, el tapís que unificava tot el territori de l'Horta de València era la pròpia horta. Fins les grans transformacions industrials i la conseqüent expansió de les ciutats, les àrees de cultiu s'estenien per tot el territori, quedant aïllats i dispersos els diferents nuclis poblacionals [Fig 3].

L'horta comprenia cultius amb necessitats hídriques elevades, des dels arrossars fins a les hortalisses, que alimentaven el creixement de la gran ciutat. Amb el pas del temps i la transició d'una societat agrícola a una industrial durant el s.XX, s'ha anat fragmentant el territori degut als creixements urbans i industrials desproporcionats que han tendit a la conurbació [Fig 4] i a la substitució dels cultius tradicionals per cítrics.

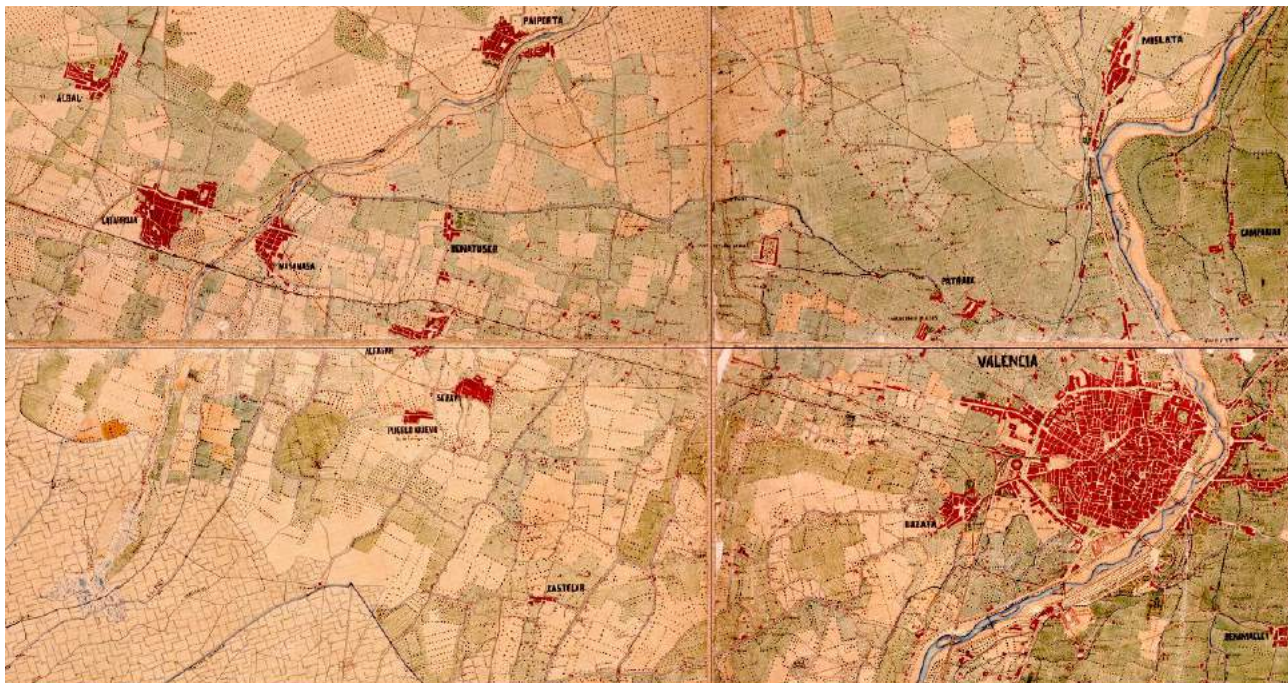


Fig 3: Plano de Valencia y sus alrededores (1883). Cuerpo del Estado Mayor del Ejército. FONT: LLOPIS, Armando - PERDIGÓN, Luís (2011) Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Ed: UPV, València ISBN 8-483-63592-5





El descontrol i falta de normativa i protecció d'aquest paisatge productiu també ha propiciat l'aparició d'instal·lacions industrials fora d'ordenació i conjunts fabrils aïllats, així com la pèrdua de patrimoni arquitectònic associat a l'horta productiva. El redactat però no implementat PATPH declara els fragments restants d'horta més o menys intacta com espais naturals a preservar amb un nivell mitjà o alt de protecció, però no determina com actuar front les fàbriques, límits urbans o infraestructures.

Un altre element de gran escala i que particularitza el territori que ens ocupa és la presència del parc natural de L'Albufera. En aquest paratge, l'acció humana ha intervingut quasi tant com la pròpia natura [Fig 5]. En origen, l'Albufera era una badia més de la costa mediterrània, que va assolir el seu tancament respecte el mar amb la formació de la devesa, fa aproximadament dos-mil anys.

Amb el pas del temps, les aigües salines es van convertir en salobres i posteriorment, dolces, degut a les aportacions d'aigua dels ullals i els barrancs. L'Albufera romangué com un espai de caça i pesca per a certs privilegiats (entre ells, el poble de Catarroja) fins que a partir del s.XIX es van extingir tots els animals de caça major i es va procedir al soterrament de les aigües i extensió de les zones de marjal (que formaven part de la llacuna). Així, actualment tenim un llac en procés de colmatació que varia la seua extensió en les èpoques de perellonà, on les aigües inunden els camps d'arròs de la marjal i el llac recupera part de la seua extensió original.

Relacionant els dos paisatges anteriors trobem els fluxes d'aigua que suposen els barrancs i les séquies. Aquestos connectors naturals, amb el pas del temps han anat reduïnt el seu cabdal degut a la dessecació de les terres d'interior. Alguns barrancs i séquies de menor entitat també han sigut soterrats degut al creixement de les poblacions, cosa que ha produït una fractura entre l'antiga transició entre els assentaments humans i l'horta.

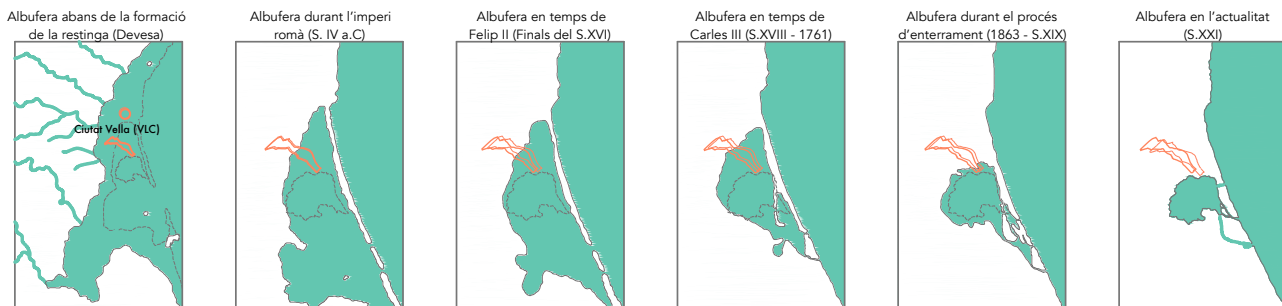


Fig 5: Evol·lució de l'extensió de l'Albufera, des del golf marí a la llacuna d'aigua dolça. Comparativa amb l'actual terme de Catarroja. FONT: [solerdos.blogspot.com.es](http://solerdos.blogspot.com.es) (Juan Antonio Soler Ases) / El·laboració pròpia



Donada la densitat de població d'aquesta zona i el règim pluviomètric que tenim al mediterrani, els fluxes d'aigua dels barrancs amb certa rellevància han obligat a les administracions a prendre mesures per evitar o paliar les temudes riuades/barrancades. Per aquest motiu, s'inicia un procés de canalització artificial dels trànsits d'aigua.

A la zona que ens interessa destaquen el Plan Sur de València (anys 60) i barrancs de Torrent/Poyo/Catarroja (anys 2000). La canalització dura i purament enginyeril d'aquests fluxes d'aigua no ha previst cap ús alternatiu per part de les persones, creant així grans franges mortes d'activitat que divideixen el territori de manera extrema i artificial.

## ACTIVITATS HUMANES

El procés d'industrialització que vingué amb l'entrada al segle XX provocà el gran creixement de les ciutats. València enderrocà les seues muralles, inicià l'eixample que absorbí el nucli de Russafa i començà a estendre ravals rodejant les principals vies d'eixida de la ciutat. Els poblets de les rodalies no van ser menys i també iniciaren la seua expansió. Deixaren de créixer al voltant dels seus centres històrics i van començar a estendre's de manera més o menys ordenada al voltant del camí a Madrid esdevenint pobles caminers.

Amb el pas del temps el pes del comerç exterior començava a guanyar importància i les ciutats amb activitat fabril i ben comunicades (com les que estem tractant) patiren un gran creixement demogràfic degut a la millora en les condicions de vida i a la immigració dels poblets rurals d'interior. Així, una vegada ja s'havia colmatat amb edificació les principals vies de comunicació, començaren a aparèixer els primers barris d'eixample, de carrers rectes i estrets, en retícula més o menys ordenada. Aquests barris acomodats es van plenar de cases unifamiliars tradicionals, més amples i salubres. Els espais de treball associats a aquest augment d'activitat fan que apareguen les primeres naus industrials o tallers. Aquestes es troben integrades al teixit de la ciutat, aprofitant centres d'illa o espais lliures de gran tamany, i es construeixen amb materials tradicionals com els maons i estructures de fusta o de ferro.

El desenvolupament de l'activitat humana va tindre un paró amb la Guerra Civil espanyola, degut a l'empobriment i a la pèrdua de població. Però després dels durs anys de postguerra, el govern franquista decideix potenciar i repoblar les grans ciutats amb població de l'interior i el sud de la península. Aquest



augment de població ocasiona una forta necessitat d'habitatge, sorgint així els nous eixamples franquistes, a base de blocs de vivendes i carrers preparats per als cotxes.

Acompanyant al creixement dels pobles hi aparegueren les primeres agrupacions industrials, moltes fora d'ordenació. Les naus dels polígons més antics es construïren a les immediacions de la població seguint el llinar de les antigues parcel·les rurals, no comptaven amb cap servei de clavegueram ni la mínima condició urbana. Aquest creixement relegà zones d'horta entre naus industrials, que progressivament s'abandonaren i esdevingueren abocadors.

Els polígons construïts a partir dels anys 70 del s.XX ja apareixen ordenats en retícula i urbanitzats. Aquesta ordenació solventà la mescla d'usos, encara que també suposà la creació de noves i importants connexions rodades i l'aparició d'un entorn urbà deshumanitzat, on es pergué qualsevol connexió amb l'horta propera i el propi poble.

Els creixements dels últims anys s'han centrat en la "indústria de la rajola". La gran majoria dels pobles ha desenvolupat un nou sector residencial, amb condicions urbanes millors que els eixamples franquistes. En molts casos, aquestos nous sectors que preveïen un creixement demogràfic brutal no s'han arribat a desenvolupar en la seua totalitat degut a l'esclafit de la bombolla immobiliària, quedant grans extensions de solars que no contenen cap activitat.

Amb el pas del temps trobem un augment exponencial amb la presència d'infraestructures. A principis del segle XIX el sistema es reduïa al Camí Reial a Madrid i a caminals de terra per a accedir a l'horta.



Fig 6: Conurbació al braç sud de València, on destaquem el camí a Madrid que vertebrava els diferents centres històrics dels pobles de l'Horta Sud. FONT: Terrasit / El·laboració pròpia.



En la segona meitat del segle apareix i es consolida la primera gran infraestructura: la línia de tren del Grau de València-Xàtiva. L'aparició d'aquesta infraestructura suposa per primera vegada un límit marcat en el creixement de les poblacions.

Degut a l'aparició i posterior increment del trànsit rodat, es fa necessària la creació del sistema de carreteres nacionals. Durant el franquisme es busca ordenar les vies de comunicació i es produeix l'eixamplament i reordenació del Camí Reial a Madrid, mitjançant expropiacions i rectificacions del seu traçat.


Amb el pas del temps i l'aparició d'un teixit industrial potent, es fa necessària la creació d'una nova xarxa exterior a les poblacions associada als polígons, amb l'objectiu d'absorbir més transit. Aquestes noves vies com la V-31, realitzada als 80, presenten dos o tres carrils per sentit, vies de servei, eixides condicionades i sobretot, l'augment de la velocitat límit. Per tant, les comunicacions entre distints pobles es desplaça a la nova Pista de Silla i el Camí Reial - Carrer Sant Vicent es dedica a desplaçaments curts. La nova V-31 discorre en paral·lel a les vies del tren, i per la seua major amplitud suposa un impacte disgregador del territori major que la línia ferroviària.

I l'últim gran desenvolupament d'infraestructures apareix associat a l'època de la bombolla immobiliària. En aquest període de bonança, les distintes poblacions comencen a realitzar rondes exteriors per a alleugerir el trànsit per l'interior d'aquestes. A banda, apareixen vies de comunicació comarcal com la CV-400, que connecten les diferents poblacions del braç sud de València entre elles sense la necessitat d'eixir a l'autopista, a banda de connectar-les amb la CV-33 que les enllaça amb la població de Torrent.

# CREIXIMENT DELS NUCLIS POBLACIONALS I PRINCIPALS INFRAESTRUCTURES DE CONNEXIÓ


E 1:25.000


## RESIDENCIAL

 Nucli històric (finals s.XIX)


 Eixample planificat (principis s.XX)


 Eixample desenvolupista (50's-70's)

 Eixample postmodern (70's-90's)


 Eixample contemporani (principis s.XXI)

## INDUSTRIAL

 Indústria planificada


 Indústria de generació espontània

## INFRAESTRUCTURES

 Camí històric (Via Augusta - Camí Reial)

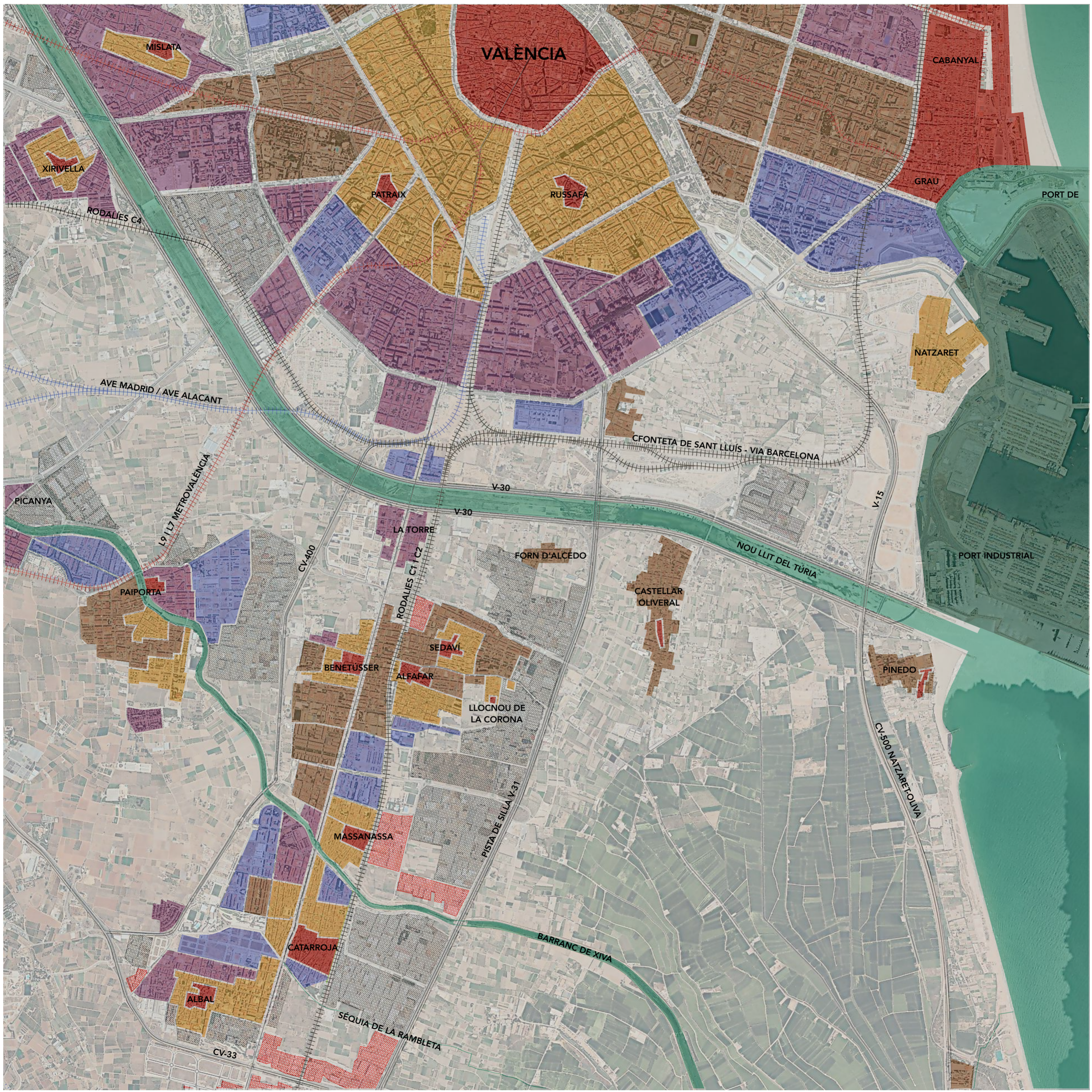
 Rondes i Nacionals

 Vies ràpides

 Ferrocarril rodalies i mitjana distància

 Metro / Tramvia

 AVE



VALENCIA

MISLATA

CABANYAL

XIRIVELLA

PATRAIX

RUSSAFA

GRAU

PORT DE

RODALIES C4

NATZARET

AVE MADRID / AVE ALACANT

CFONTEA DE SANT LLUÍS - VIA BARCELONA

PICANYA

L9 / L7 METROVALENCIA

V-30

V-15

PORT INDUSTRIAL

PAIPORTA

LA TORRE

FORN D'ALCEDO

NOU LLIT DEL TÚRIA

RODALIES C1 / C2

CASTELLAR OLIVERAL

SEDAVÍ

BENETÚSSER

ALFARAR

LLOCNOU DE LA CORONA

PINEDO

PISTA DE SILLA V-31

CV-500 NATZARETOLIVA

MASSANASSA

BARRANC DE XIVA

CATARROJA

ALBAL

SÉQUIA DE LA RAMBLETA


CV-33

# INFRAESTRUCTURA VERDA I NIVELLS DE PROTECCIÓ DE L'HORTA (Segons el PATHP)


E 1:25.000

 MÀXIM valor del paisatge (PATHP 2010)

 MOLT ALT valor del paisatge (PATHP 2010)

 ALT valor del paisatge (PATHP 2010)

 MITJÀ valor del paisatge (PATHP 2010)

 HORTA AMENAÇADA per l'acció de l'home (Programes urbanístics i abandonament)

 Paisatges d'aigua

 Centres històrics

 Teixit construït consolidat



HORTA MIXTA (A)

NOU MIL-LENI

PAI ALBAL NORD

SOCIÓPOLIS

SÉQUIA DE LA RAMBLETA

SANT MARCEL·LÍ - NOVA FE

QUATRE CARRERES - LA PUNTA

PAI DE LES MORERES

Z.A.L.

HORTA MIXTA (B)

BARRANC DE XIVA

MARJAL I ARROSSARS DE L'ALBUFERA

LA DEvesa DE L'ALBUFERA





## ESCALA TERRITORIAL: CONURBACIÓ AMB ALBAL I MASSANASSA

### TERRITORI

Els límits de Catarroja estan formats pràcticament en la seua totalitat per les poblacions de Massanassa i Albal. Com hem remarcat al nivell anterior, el paisatge predominant a aquesta zona era l'horta, diferenciada clarament entre la marjal i l'horta de regadiu. La marjal depén del sistema hídric de l'Albufera i l'horta de regadiu de séquies, sènies i pous.

Encara que Catarroja siga la única població de les tres que té accés directe a l'Albufera, Albal i Massanassa també compten amb zones de marjal alimentades pel llac a la meitat est dels respectius termes municipals. Les zones de regadiu situades a l'oest s'alimenten principalment de la Reial Séquia del Xúquer, la qual pren el nom de séquia de Favara a partir d'Albal.

La diferència entre els tres termes municipals que comparteixen el mateix paisatge les marquen els passos d'aigua que alimenten l'Albufera. El límit entre Catarroja i Massanassa està definit en la seua totalitat per el barranc de Xiva (també conegut com del Poyo o de Torrent). Aquest intermitent pas d'aigua fou el principal motiu que el nucli històric de Massanassa es situe molt proper al límit amb Catarroja. Tradicionalment és el que ha produït totes les inundacions que han afectat a la zona, degut a l'important volum d'aigües que pot arreplegar durant les plujes torrencials. Per la virulència d'aquestes aigües es va construir al segle XVIII el pont de pedra que connecta Catarroja amb Massanassa pel Camí Reial. En una època molt més recent es procedí a l'ordenació, canalització i ampliació del barranc de Xiva en quatre trams diferents [Fig 7]. Aquesta canalització com hem indicat abans permet un ús molt reduït o inexistent d'aquest espai per part de les persones, suposant una barrera inflanquejable entre els dos termes.



Fig 7: Trams canalitzats del barranc del Poyo o de Xiva. L'antropització del llit disminueix amb la proximitat a l'Albufera. A la vista tenim el tram 2, 3 i 4, els que condicionen les immediacions de Catarroja. FONT: MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR (2007) Barranco del Poyo: Un cauce hacia los sentidos (2007). Ed: CHJ



La conurbació entre Catarroja i Massanassa es completà quan a finals del s.XX Catarroja construí la seua ronda nord i urbanitzà i posteriorment edificà tots els terrenys d'horta existents entre el nucli urbà i la nova ronda del barranc.

En canvi, Catarroja té situat el seu germen poblacional molt més prop del següent pas d'aigua per la part sud. Aquest pas d'aigua que marca en part el límit entre les poblacions d'Albal i Catarroja és la Rambleta, que esdevé la séquia de la Font de la Rambleta a la zona de marjal. Aquest pas d'aigua antigament venia alimentat per un manantial situat a l'actual Col·legi de Paluzié (Catarroja), actualment extint [Fig 8]. Aquesta font d'aigua subterrània i constant era una millor opció que la del intermitent barranc de Xiva.

Albal situà el seu nucli històric bastant allunyat del límit amb Catarroja, degut a la presència d'un altre manantial. El creixement de Catarroja durant el segle XX va ocasionar la cubrició i pavimentació en la zona urbana d'aquest barranc (sense cap tipus de canalització). La conurbació entre Albal i Catarroja es produí durant l'últim procés expansiu ja entrats al s.XXI. Albal urbanitzà tota l'horta que quedava entre el seu nucli i el de Catarroja, poc abans de l'esclafit de la bombolla immobiliària. Degut a les males relacions entre la corporació municipal d'Albal i Catarroja en aquell moment, les rondes sud de Catarroja i nord d'Albal estan duplicades i no es connecten entre si, on en alguns punts inclús presenta diferències topogràfiques superiors al metre entre els dos traçats. A banda d'aquest deficiència, la falta de canalització de l'antiga Rambleta ocasiona inundacions en la zona cada vegada que plou.



Fig 8: Ubicació de la Rambleta (actual Avinguda Rambleta i c/Pelayo) i de la llacuna situada a l'actual col·legi Paluzié. Muntatge propi realitzat sobre el Plano de Valencia y sus alrededores (1883). Cuerpo del Estado Mayor del Ejército. FONT: LLOPIS, Armando - PERDIGÓN, Luis (2011) Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Ed: UPV, València ISBN 8-483-63592-5



## ACTIVITATS HUMANES

Des del moment de la seua fundació com a alquerías musulmanes, els fets històrics i els canvis polítics dels tres pobles sempre han anat de la mà. Aquesta evolució en paral·lel es deu entre altres coses a la proximitat i fort contacte entre les pobladors d'aquestes terres. El nucli de Catarroja sempre ha sigut lleugerament superior en tamany i importància a Massanassa i Albal.

Durant l'edat moderna i amb l'aparició d'una estructura administrativa, Catarroja prengué la capitalitat i centralització dels privilegis reials i les seus de la administració (una vegada assolida la independència de Torrent). En època contemporània, podíem trobar que Catarroja era la única població amb estació de tren (Massanassa fins fa 10 anys sols tenia un baixador i Albal segueix sense estació), centre d'educació secundària públic, centre de salut amb servei d'urgències (que actualment segueix servint a aquestes dos poblacions), seus d'Hisenda, jutjats, Seguritat Social i SERVEF, entre altres.

Els nuclis de Catarroja, Massanassa i Albal, com tots els de la zona, van nàixer i créixer fins a assolir certa importància degut a la seua economia basada en l'agricultura i la pesca. Una vegada la ocupació de la gent es diversificà i les condicions sanitàries i econòmiques evolucionaren, els tres nuclis exempts van començar a créixer associats a la principal via de comunicació, esdevinguent els pobles caminers. En temps posteriors i degut al creixement demogràfic derivat de l'augment d'esperança de vida i de la inmigració del sud apareixen barris perifèrics del "ministerio de vivienda". La consecució de la conurbació completa, però, s'assolí a les acaballes del s.XX i principis del XXI, amb la execució dels polígons industrials i dels PAI que van ocupar les llengües d'horta restants entre municipis, amb un urbanisme sense molta qualitat, derivat de la zonificació estàndard. Com a puntualització, tant Catarroja (als 90) com Albal (a partir dels 2000) establiren urbanitzacions residencials exemptes al casc urbà, quedant completada la de Catarroja i deserta la d'Albal, totes dos molt properes a la CV-400 i la CV-33.

Catarroja, per la posició de centralitat entre les dos poblacions i una vegada iniciat el canvi de model econòmic, aglutinà el major nombre de comerços i negocis (sempre per baix de València). Aquestos ocupaven tot el Camí Reial, ja que aquesta era la principal via de connexió amb les rodalies i, per tant, la que tenia més visibilitat. Amb el desenvolupament del sector industrial en l'última meitat de segle XX, Catarroja fou el primer poble a regular i ordenar el polígon industrial, cosa que va derivar en dos conseqüències: la construcció desordenada de polígons irregulars en els altres dos pobles i la implantació a Catarroja de les empreses de major envergadura, requeridores de serveis i condicions de base que no proporcionaven uns polígons desordenats.



Les infraestructures han condicionat de forma molt diferent l'ordenació territorial de cada poble. L'arribada del tren va marcar un límit de primer nivell amb la traça històrica de Catarroja. De fet, aquest fou un dels motius pels quals l'estació de Catarroja va ser la única estació durant més d'un segle. La trama urbana de Massanassa també s'enfrontà molt properament al tren, però sols tingué un baixador reconvertit a estació fa cosa de 10 anys. Albal, per la seua posició geogràfica, no ha vist condicionat el seu creixement respecte les vies i no compta amb una connexió, per ara sols es té en projecte un baixador que no arriba. Per tant, la població d'Albal usuària de rodalies ha d'acudir a l'estació de Catarroja, la més propera. Seguidament arribà el tramvia des de València, que tenia el seu recorregut pel Camí Reial i que tingué parada en totes les poblacions fins a Silla.


Amb l'evolució dels transports i posterior a l'acondicionament del Camí Reial, es realitzà la V-31 o Pista de Silla. Aquesta infraestructura delimità l'espai per a les tres poblacions on s'ubicarien els seus polígons industrials. El primer a colmar-se fou el de Catarroja, mentre que els de Massanassa i Albal es desenvoluparen parcialment i sense cap tipus de planejament. En època recent, Massanassa (degut a estar més prop de València) ha desenvolupat un important sector industrial enfocat a l'ús terciari.


La importància del sector comercial de Massanassa ha fet que, aquesta població siga la millor connectada amb la V-31. Catarroja, en canvi, presenta un accés correcte des de la Pista de Silla en sentit València, però no compta amb una infraestructura digna d'accés en sentit contrari. Albal, tot i ser una població molt menys potent industrialment, compta amb una connexió de gran magnitud a la V-31 degut a que és en el seu terme on s'enllacen la recentment ampliada CV-33 a Torrent i la nova CV-400. Aquest punt d'interconnexió entre carreteres ha propiciat l'aparició d'un polígon a l'oest del nucli poblacional, comptant així Albal amb dos polígons de menor tamany però amb millor connexió territorial.


# MORFOLOGIA DELS NUCLIS POBLACIONALS I VIES PRINCIPALS DE CONNEXIÓ


E 1:20.000


## RESIDENCIAL

 Teixit residencial històric o de baixa densitat


 Teixit residencial de mitjana densitat


 Teixit residencial en blocs de pisos

 Teixit residencial d'alta densitat


 Teixit residencial de gran altura i densitat


## INDUSTRIAL

 Naus industrials

 Edificis administratius

## INFRAESTRUCTURES

 Camí històric (Via Augusta - Camí Reial)

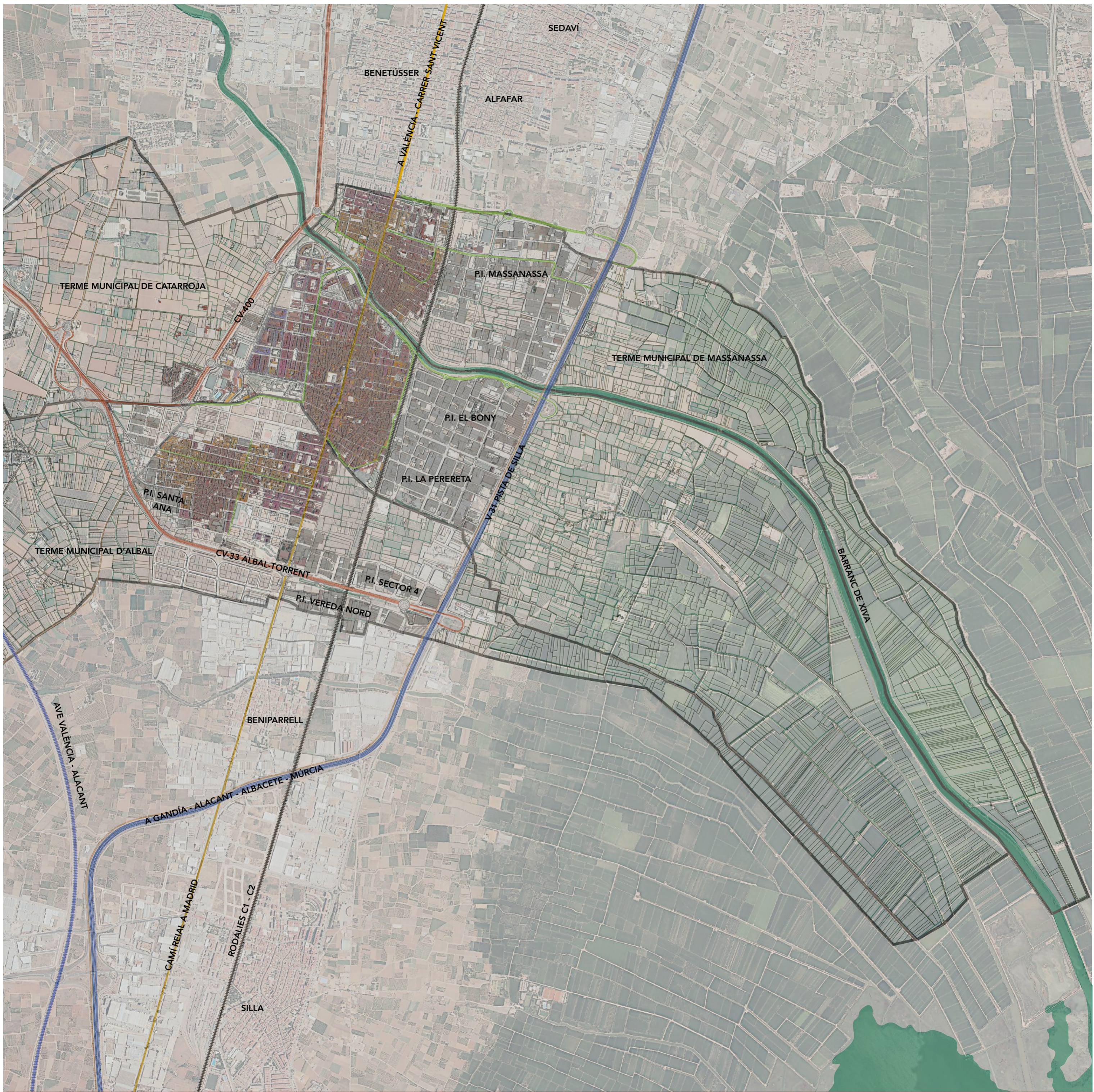
 Rondes i comunicació interna

 Vies ràpides

 Intercomarcals

 Rodalies

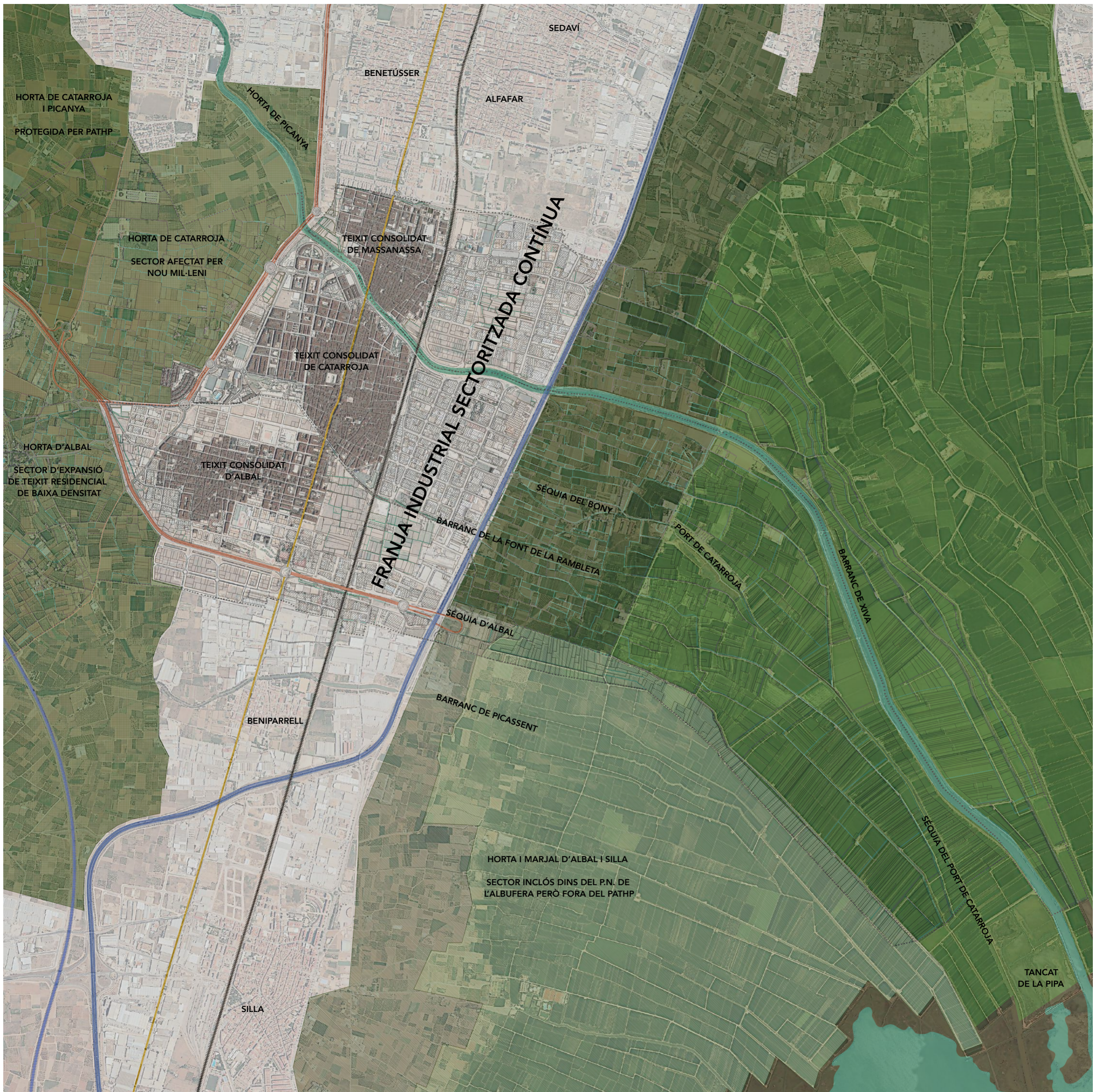
 AVE



**INFRAESTRUCTURA VERDA I NIVELLS DE PROTECCIÓ DE L'HORTA**  
**(Segons el PATHP)**  
**PROPOSTA D'AUGMENT DE LES ÀREES PROTEGIDES**

**E 1:20.000**





SEDAVI

BENETÚSSER

ALFAFAR

HORTA DE CATARROJA I PICANYA  
PROTEGIDA PER PATHP

HORTA DE PICANYA

HORTA DE CATARROJA  
SECTOR AFECTAT PER  
NOU MIL·LENI

TEIXIT CONSOLIDAT  
DE MASSANASSA

FRANJA INDUSTRIAL SECTORITZADA CONTINUA

TEIXIT CONSOLIDAT  
DE CATARROJA

HORTA D'ALBAL

SECTOR D'EXPANSIÓ  
DE TEIXIT RESIDENCIAL  
DE BAIXA DENSITAT

TEIXIT CONSOLIDAT  
D'ALBAL

SÉQUIA DEL BONY

BARRANC DE LA FONT DE LA RAMBLETA

PORT DE CATARROJA

BARRANC DE XIVA

SÉQUIA D'ALBAL

BARRANC DE PICASSENT

BENIPARRELL

HORTA I MARJAL D'ALBAL I SILLA  
SECTOR INCLÓS DINS DEL P.N. DE  
L'ALBUFERA PERÒ FORA DEL PATHP

SÉQUIA DEL PORT DE CATARROJA

SILLA

TANCAT  
DE LA PIPA





## ESCALA TERRITORIAL: TERME DE CATARROJA

### HISTÒRIA

Catarroja es troba ubicada al nord-oest del parc natural de l'Albufera. Com hem pogut comprovar, el terme al complet presenta una orografia pràcticament plana, degut a que es va formar pel depòsit de terres procedents dels aluvions del barranc de Xiva i de la conca del riu Túria. En origen, aquest territori devia tindre un ecosistema semblant al que hui encara roman a la devesa del Saler, amb abundància de vegetació i de mamífers grans autòctons. Amb l'arribada dels primers assentaments humans es va iniciar la tala i transformació d'aquest paratge de terra ferma en un terreny de cultiu de secà. En aquesta època, gran part del terme de Catarroja encara formava part d'una primitiva Albufera, així que l'únic terreny aprofitable era el que els manantials d'aigua dolça podien regar, ja que la resta eren aiguamolls i terreny pantanós.

Les primeres senyals d'assentaments humans les trobem fonamentalment a l'actual zona de l'Horteta. Trobem el jaciment d'una vila romana productiva, una residència per a agricultors que depenia totalment del comerç amb Valentia. També es trobaren restes romanes a la plaça de la Llotgeta, però per falta d'investigació no s'ha pogut confirmar l'existència d'un segon nucli romà. Les últimes investigacions [4] han marcat com a més que probable recorregut de la Via Augusta l'actual traçat del Camí Reial, que a la seua hora suposaria ser el Cardus Máximus d'una ordenació rural on germinarien els primers assentaments. Fins ara es considerava que el traçat de la Via Augusta es corresponia amb el Camí Vell de Russafa, però per les seues condicions pantanoses en l'època romana resulta més que improbable.

Amb l'arribada dels àrabs i la formació de l'alqueria que donaria pas al poble de Catarroja, es van iniciar canvis en l'aprofitament del territori. Els àrabs implantaren (a excepció de la Reial Séquia del Xúquer) l'actual sistema de séquies i assuts, i començaren a fer cultivables les antigues zones d'aiguamolls per la creació de dics i drenatges. Dins d'aquest procés de millora, destaquem dos que marcaren durant segles el desenvolupament del poble: la introducció del cultiu de l'arròs i la millora de la pesca. Però poc podem saber de l'etapa fundacional de l'alqueria a banda del fet que s'originà en un lloc molt proper a l'actual plaça de la Llotgeta, on es trobaren restes d'una necròpoli àrab.

---

[4: LEDO CABALLERO, Antonio C. (2015), "Catarroja: Las vías de comunicación en la antigüedad" dins de: Catarroja: Historia, geografía y arte, Universitat de València – Ajuntament de Catarroja. Ed: Facultat de Geografia i Història, Universitat de València, València, ISBN 978-84-370-9738-1]



***"Pelegrinus de Atrossillo, alqueriam de Catarroja, totam ab intefro. Kalendas madii"*** [Llibre del repartiment, Jaume I el Conqueridor, (1238)]

La tornada al domini cristià de la mà de Jaume I afavorí el creiximent del nucli de Catarroja. Podem certificar l'existència d'una alqueria àrab coneguda amb el mateix nom que la població i d'un territori sobre el que tenia propietat, el qual va ser otorgat a Pelegrí d'Atrossillo. Els propietaris van canviar per mitjà d'herències, vendes o donacions: Belenguer Dalmau al s.XIV, els Sangonera al s.XV i els Calataiud al XVI. Encara que era independent, Catarroja sempre estigué subordinada a València, la seua capital. En termes administratius, el senyoriu de Catarroja estigué subordinat políticament al nucli de Torrent, fins que assolí la independència administrativa el 1315.

La població de Catarroja s'encarregava de cultivar a principis del s.XVI més de 1000 fanecades (85 hectàries) per una població de tan sols 100 habitants. El cultiu de l'arròs (i altres cereals) ocupava més del 60% del terme, mentre que el cultiu de secà es dividia entre garroferes, vinyes, oliveres, moreres i almetllers [5]. En aquesta època es comença a fomentar l'acondicionament i posada en cultiu de les terres situades més a l'interior, amb la creació de xicotetes cases per a camperols.

La Catarroja moderna aconseguí fets importants a nivell social com la independència de la parròquia de Sant Miquel i la gran reforma de l'ermita de Sant Antoni (hui desapareguda). També assoliren la implantació del cultiu en la totalitat del terme municipal, i com a conseqüència de la colmatació del territori, ja es tenen testimonis al s.XVIII d'aterraments de l'Albufera. D'aquest segle daten també el Palau de Vivanco [Fig 9] i el pont de pedra a Massanassa, tots dos declarats BIC a dia de hui.

Del conjunt de la població destaquen les famílies de pescadors, principals benefactores de la parròquia de Sant Miquel. Sumaven una tercera part de la població total i arribaren a ocupar una part específica del poble, el que hui són Les Barraques. L'actual barri de Les Barraques s'eixamplà més enllà de la plaça de la Llotgeta i arribà a contindre una població superior als 2.000 habitants.

Entrant en l'Edat Contemporània, la població de Catarroja presenta un dinamisme i importància major que les de les rodalies. Comença a rebre immigració dels pobles dels voltants, degut a la quantitat de treball que demanden les seues terres i l'activitat del seu port.

---

[5: VERCHER LLETÍ, Salvador. (2015), "El espacio físico dentro del término de Catarroja" dins de: Catarroja: Historia, geografía y arte, Universitat de València – Ajuntament de Catarroja. Ed: Facultat de Geografia i Història, Universitat de València, València, ISBN 978-84-370-9738-1]



Les últimes transformacions del s.XX tenen com a conseqüència la proliferació de negocis característics d'un centre urbà de major importància. Al sector de l'agricultura, l'artesanía i una pesca en declivi se li suma una nova indústria, la del moble.

Amb una població rica, dinàmica i moderna de principis de s.XX, les condicions polítiques de la Segona República propicien la creació de les societats musicals, les primeres falles i la proliferació de negocis com cines, casinos i teatres, així com nous pous i infraestructures hídriques que aconseguen transformar les terres de secà a terres d'horta per a cítrics i hortalisses. L'arribada del tren i millora de les infraestructures (s'arribà a plantejar un tramvia a l'Albufera) dinamitzà de manera espectacular el comerç amb l'exterior.

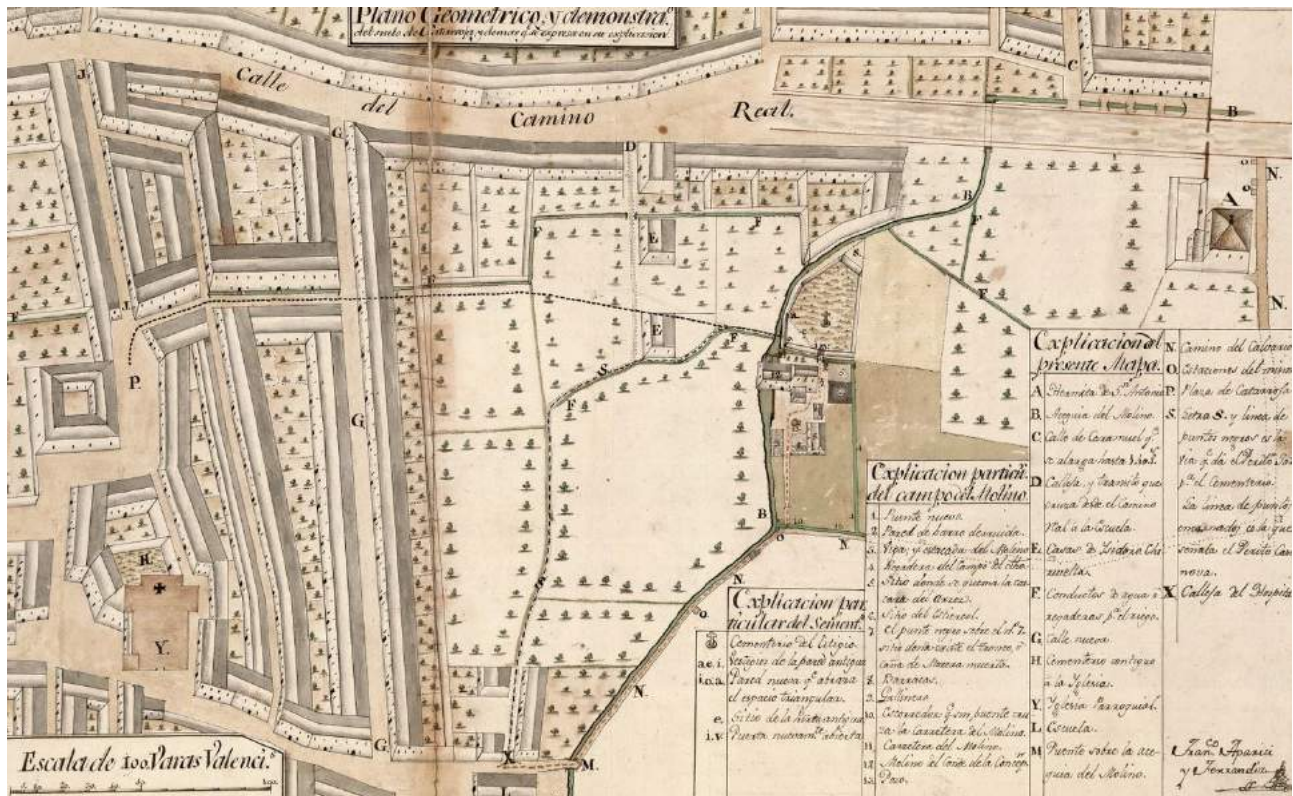


Fig 9: Plànol de Catarroja en 1793, realitzat per a resoldre unes disputes sobre límits de propietat. Podem veure com hi ha desenvolupada una part del barri de les Barraques, amb sant Miquel als afores (Y) Autor: APARICIO FERNÁNDEZ, Francisco (1793). Arxiu de la Diputació de València.



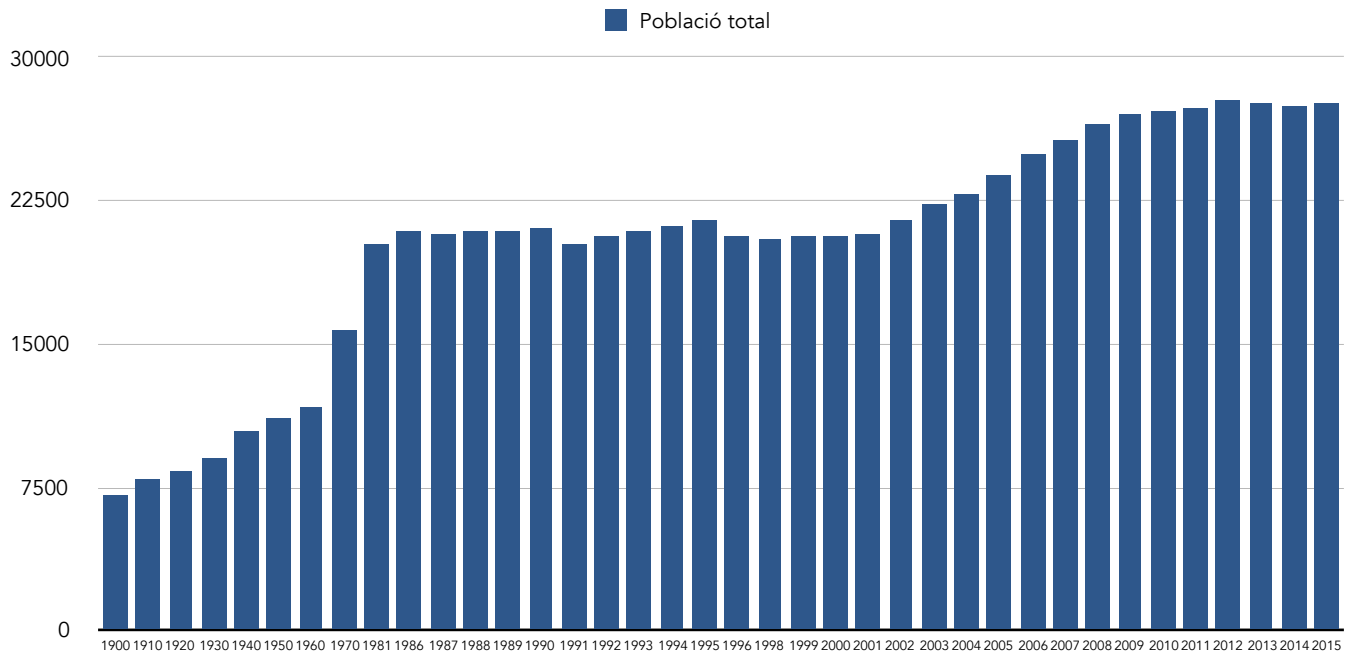
Amb la Guerra Civil i el primer franquisme els processos de reforma i expansió del règim inclogueren Catarroja dins de l'expansió de la ciutat de València, creant un organisme únic de planejament del territori conegut com la Gran València. Catarroja, com totes les poblacions dels voltants, comencen a rebre una gran pressió d'immigració andalusa, extremeña i castellana, que ocasiona el creixement demogràfic del poble. Dins dels plans de la Gran València es potencien, a acaballes de la dictadura i inicis de la democràcia, la implantació del important teixit industrial i de les connexions rodades que caracteritzen al braç sud de València.



## DADES DEMOGRÀFIQUES

La població de Catarroja no presenta una estructura diferenciada de la que ens podem trobar a tot el País Valencià. Tenim una població que tendix a l'envelliment, característica de la zona europea, on la natalitat entra en clara recessió. L'època de bonança econòmica i la conseqüent arribada d'immigrants del nord d'Àfrica, Amèrica del sud i Europa de l'est (una població més jove i amb un índex de natalitat superior a la nacional) ha minvat una mica aquest envelliment accelerat que pateix la població catarrogina.

Catarroja té 27.688 habitants en l'actualitat [6], amb 200 dones més que homes. La tendència històrica ha sigut l'augment progressiu de població. Entre els anys 60 i 80 la població es duplica degut al baby boom de la època i a l'arribada massiva d'inmigrants d'altres zones d'Espanya, passant dels 11.000 als 21.000 habitants. Des dels 80 fins a l'actualitat la població ha anat augmentant de manera més o menys constant (a excepció de les dates de crisi, 96-98 i 2013-2014, on perd població)



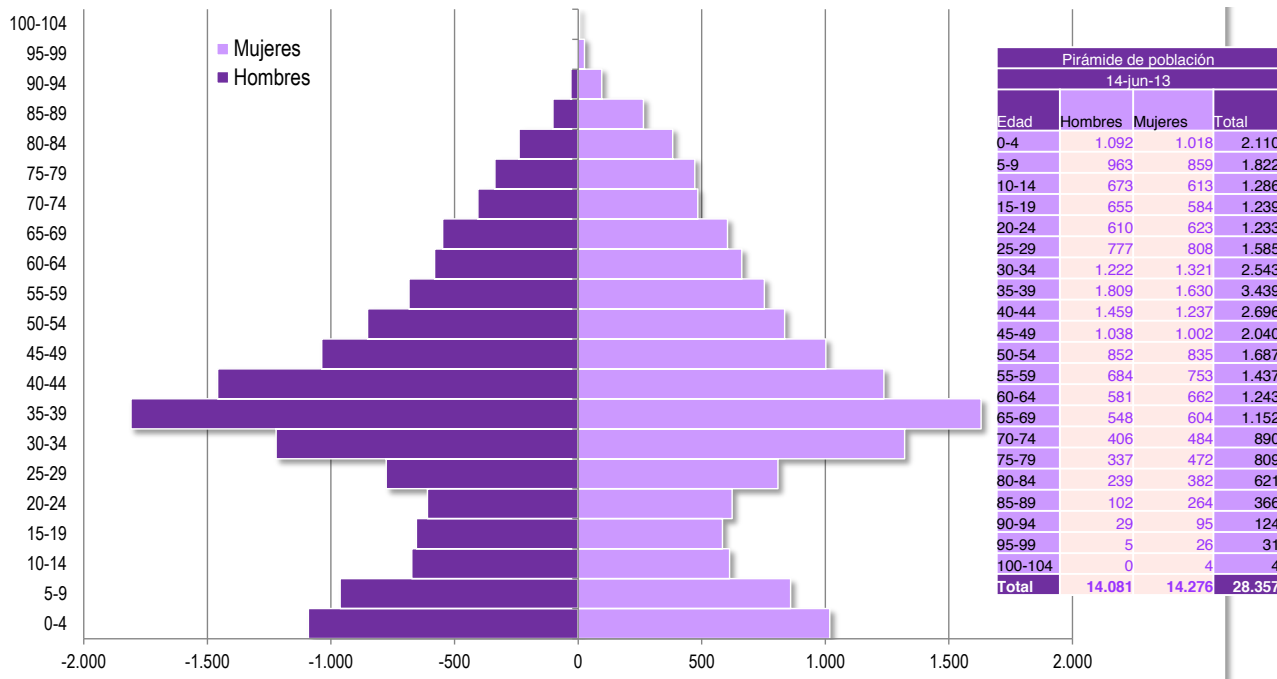
[Fig 10: Evol·lució històrica de la població de Catarroja. Elaboració pròpia a través de les dades de la oficina del Cens municipal]

[6] Dades demogràfiques estretes de l'Institut Nacional d'Estadística



La composició per edat i sexe de la població de Catarroja correspon a la següent piràmide de població [Fig 11]. Aquesta ens mostra els efectes del baby boom entre els 60 i els 80, ja que trobem que el gros de la població es situa (per molta diferència) entre els 35-44 anys. Trobem també un increment de la natalitat respecte els nivells dels anys 90. És una població que tendix a l'envelliment progressiu degut a la tendència previsible del descens de la natalitat, que es produirà quan aquells nascuts al voltant dels 70 deixen enrere la seua etapa fèrtil.

Actualment la procedència dels habitants de Catarroja [5] és la següent: un 34,04% de la població és nativa de Catarroja i un 41,27% provenen de la província de València. Per tant, vora un 75% de la població presenta unes característiques socio-culturals molt semblants. Un 13% de població provinent d'altres parts d'Espanya i, per últim, un 9,96% de la població és estrangera, un percentatge molt semblant a la resta de l'Horta Sud i 4 punts percentuals per baix de la mitjana de la província de València.



[Fig 10: Piràmide de població. FONT: AJUNTAMENT DE CATARROJA (2014) Estudio socioeconómico de Catarroja]



L'estudi socioeconòmic de Catarroja [7] ens aporta moltes dades pormenoritzades de la distribució de la població per barris, en termes d'edat, procedència i, fins i tot, permanència al llarg de la seua vida.

Per exemple, les zones més densament poblades són Horteta, la Regió i Vila Romana. Són barris amb una tipologia edificada amb blocs en alta densitat que afavoreixen la concentració de població, els preus (a la Regió) d'accés a la vivenda són més econòmics i presenten major proximitat a la major part dels equipaments.

Els barris amb major població menor de 24 anys (i també menor presència dels majors de 65 anys) són les zones de l'Institut, Horteta, Regió i Xarco. Aquests barris presenten una major densitat d'equipaments educatius i zones verdes. En canvi, a barris com el Mercat, les Barraques, el Pilar i el Raval es dona la situació contrària: una alta concentració de població major de 65 anys.

Els barris on es concentra un major percentatge de població infantil i jove coincideixen amb aquells amb més presència d'immigració estrangera (Regió i Institut). Aquelles zones amb menys presència d'estrangers tornen a ser els barris històrics de les Barraques, el Pilar i el Raval.

---

[7] Estudio socioeconómico de Catarroja, 2014 - Ajuntament de Catarroja



## MORFOLOGIA URBANA

### BARRI DE LES BARRAQUES

L'assentament més antic del terme de Catarroja és el de la Vila Romana, però el germen de la població actual naix en el que hui coneguem com Les Barraques. En aquest barri hem de diferenciar [8] tres parts, el nucli més menut és la zona de pescadors, que inclou les illes més irregulars amb els carrers més estrets i retorçuts. En aquesta zona encara es conserven exemples de barraques "evolucionades". Són vivendes d'una única planta, sense accés per a carros, amb murs de terra xafada, maons sense coure o mampostos ben revestits de calç. Presenten una textura irregular i en alguns casos, una falta evident de rectitud. Als límits de la zona de pescadors trobem la parròquia de Sant Miquel, sufragada pels propis pescadors. Enfront trobem l'ajuntament antic, actual reten de la Policia Local i de l'Espai Barraques.

Envoltant aquest barri originari i la seua església trobem el que antigament es coneixia com el "centre". Aquest creixement ocupat en origen per llauradors i artesans envolta per totes bandes al barri pesquer, i arriba fins a Camí Reial. Aquesta banda ja presenta carrers irregulars però lleugerament més amples, alhora que busquen certa aliniació, amb cases cada vegada més grans. Les últimes ampliacions d'aquesta corona son els carrer Nou i el carrer Llarg (Maestro Serrano), que ja presenten una estructura molt més regular amb grans cases reformades a l'estil modernista.

L'última part a desenvolupar-se de Les Barraques són les ampliacions est i sud-oest, planificades a principis de segle XX i desenvolupades de manera dispar, que durant molt de temps van ser zones insalubres i poc netes (el sud és el barranc de la Rambleta), ja que es trobaven a les esquenes de tota la població. L'últim desenvolupament correspon als anys 80 i 90, en el vèrtex sud-est, on trobem el Parc dels Patos. A banda del col·legi Joan XXIII es van edificar diferents blocs de pisos, d'una manera desordenada amb grans pauses en el temps. Amb la febre constructora no s'acabà de colmar, quedant buits els espais que antigament ocupava l'escorxador municipal.

---

[8: ÁLVAREZ RUBIO, Amparo. (2015), "Historia contemporánea de Catarroja: Los habitantes y la ciudad en el siglo XIX" dins de: Catarroja: Historia, geografía y arte, Universitat de València – Ajuntament de Catarroja. Ed: Facultat de Geografia i Història, Universitat de València, València, ISBN 978-84-370-9738-1]





La tipologia edificada més freqüent en l'actualitat al barri és la casa de poble de planta baixa o planta baixa i primera. Aquestes cases en gran part estan realitzades entre el segle XIX i el XX, i contenen en la planta inferior tot el programa de vivenda (sense estables) i en la planta alta, si existia, tenien les cambres o pallissa. Amb el pas del temps i algunes intervencions poc sensibles, s'han anat realitzant substitucions en els carrers o places més emblemàtics (Llotgeta i Plaça vella) on s'han substituït cases tradicionals per blocs de pisos, d'altura dissonant i retirats de la línia de façana. Malauradament, aquestos sobresalts no permeten entendre el barri com una unitat urbana harmoniosa.

## EL RAVAL

El segon barri de creació totalment deslligada de les Barraques va ser el del Raval. Al voltant del carrer Sant Antoni, i a l'altra banda del Camí Reial, es va formar un teixit més o menys regular, de cases modestes. Tenint en compte que l'únic edifici col·lectiu que tenien a prop era la desapareguda ermita de Sant Antoni (tot el comerç es concentrava a la Plaça Vella), aquest barri va estar durant molt de temps habitat per la gent més pobra. Hi treballaven jornalers, granerers i nouvinguts en general. Les cases estaven realitzades amb maons habitualment sense revestir, amb portes i reixes senzilles, i amb la mateixa estructura que les de Les Barraques, encara que de tamany més generós. Durant molt de temps, al cor d'aquest barri romangué l'hort de Vivanco, un terreny de cultiu associat al Palau de Vivanco. Amb la cessió del Palau a l'Ajuntament, aquestos terrenys es vengueren i requalificaren, creant així la nova Plaça Major. Considerem que aquesta zona per les seues característiques s'enmarca millor dins de la unitat de Camí Reial.

## CAMÍ REIAL

Aquesta unitat no es considera com a barri sinó més bé com a zona. Sorgí amb la implantació del comerç exterior al poble i per la institucionalització del propi Camí Reial a Madrid, posteriorment al Raval. Tradicionalment ha aglutinat el comerç local, i té un alt poder de representativitat per a la gent del poble. Actualment és la zona més burgesa per la concentració de les administracions públiques, comerç, restauració... La zona més valorada és la propera al Palau de Vivanco, Plaça Major inclosa. Amb les transformacions urbanes de l'últim segle, moltes de les grans cases també s'han vist substituïdes per edificis en altura de major qualitat que els de la resta del poble. Els seus extrems nord i sud, per trobar-se als afores del poble, presenten certa degradació que no trobem a la part central. Les seues parcel·les presenten una estructura tupida i irregular degut a la variabilitat que ha tingut el Camí Reial al llarg del temps.



## EL MERCAT

El creixement del poble i l'arribada del tren va propiciar la primera expansió del s.XX. Amb el centre neuràlgic de la plaça del Mercat, es planificà un eixample amb una trama regular i perpendicular. Aquest eixample hagué d'absorbir el curs d'aigua de la séquia de Favara (Carrers Joaquin Olmos, Favara i Alqueria) i permeté la implantació de nous comerços i centres d'activitat. Rodejant al mercat es trobaven des de cines fins a vaqueries. Les edificacions que podíem trobar eren cases burgeses amb amples de façana considerables, amb un primer pis sempre dedicat per a les cambres i en ocasions cotxeres per a carros, decorades amb ceràmiques, motllures o revestiments. La colmatació del barri per la part propera a les vies del tren es completà a finals dels 80 i durant els 90. S'edificaren blocs de pisos encarant a la ronda Est, i es creà de nova planta la plaça de les Corts Valencianes, amb els jutjats i una plaça d'estil castellà postmodern, totalment fora de context.

## EL PILAR

Aquest barri sorgit al s.XX (contemporani al del Mercat) és l'ampliació del poble associada al Raval. Per la proximitat del barranc de la Rambleta presenta una trama de carrers justos, rectes i no perpendiculars entre si, resultant illes de tamany variable però d'alineacions clares. Junt amb aquest barri es construí el grup escolar Paluzié, actual escola d'adults municipal. Aquesta escola i la Casa de la cultura, construïda en democràcia vora el Camí Reial, són els únics equicaments amb què compta el barri. El barri millorà de manera important els seus serveis amb la urbanització de la Rambleta, la construcció del nou col·legi de Paluzié i el gran parc amb el mateix nom.

## EL XARCO

El barri del Xarco és una extensió de la trama sorgida al del Mercat. D'etapa posterior, presenta una construcció primerenca en la meitat oest, la propera al Camí Reial. Destaca en aquest primer teixit el carrer dels Tramviaris, que compta amb un conjunt de cases de principis de segle construïdes per als treballadors del tramvia que discorria per Camí Reial. Amb el creixement del barri, aquesta antiga illa s'ha integrat dins la trama urbana. El barri es va completar per la seua banda oest amb el desenvolupament urbanístic en la dècada dels 90 de la plaça dels Furs i el seu entorn, amb l'edificació de blocs de pisos i del col·legi Bertomeu Llorens.



La tipologia edificatòria es defineix segons si està al est o a l'oest del barri: a l'est trobem blocs de pisos de qualitat mitjana, construïts als anys 80 i 90; a l'oest trobem la part més vella del barri, amb casetes de poble de planta baixa i primera, amb comptades excepcions de blocs de pisos, que recauen als carrers més amples o a les cantonades.

## LA REGIÓ

El barri de la Regió és el raval construït durant el "desarrollismo" franquista dels 50 i 60. És un barri de planificació moderna que en el seu moment acollí la majoria de la immigració espanyola. Hui en dia és el barri on es produeix la major concentració de població immigrant estrangera. Els carrers ja estan planificats per al trànsit, i presenten major amplitud. El cor del barri és la recentment reformada plaça de la Regió, que presenta una forma semblant a la Plaça Xúquer de València. Aquest barri encara conté una illa dedicada a la indústria, així com vivendes per als refugiats de les riudes del Túria. Es va completar la seua construcció amb l'Avinguda Diputació, pel sud.

## RAMBLETA

La Rambleta comparteix amb La Regió i El Fumeral la tipologia i època constructiva, segons si ens trobem al sud o al nord de l'avinguda. Abans de la seua rectificació era una rambla d'aigua que separava el poble de l'horta oest. En les seues immediacions podiem trobar també el manantial d'aigüa que assortia d'aigua dolça els primers assentaments de Catarroja.

## EL FUMERAL

El fumeral fou la primera ampliació més enllà de la Rambleta i La Regió. Aquesta ampliació absorbí el sector nord de la Regió, i té com a centre la Plaça del Fumeral, un fumeral d'un antic rajolar. Aquesta ampliació dels 80 conserva la tipologia edificatòria del barri de La Regió, però amb més qualitat.

## VILLA CARMEN

Aquest barri perifèric i aïllat es realitzà alhora que la avinguda Diputació i de la creació del complex educatiu de La Florida amb el seu parc, als 90. Villa Carmen pren el nom d'una antiga casa d'horta situada a la ubicació de la urbanització. Aquesta presenta el model de vivendes amb jardí adossades, seguint el



model de les macrourbanitzacions homogènies d'estil anglosaxó, sense jerarquia ni espais públics de qualitat. Actualment és una peça aïllada de Catarroja, rodejada d'infraestructures i descontextualitzada.

## HORTETA / VILA ROMANA / INSTITUT

Aquests tres barris presenten un desenvolupament i tipologies idèntiques, permetent l'aglutinament en una única secció. Horteta pren el nom de la partida rural que ocupa, i es situa al final de l'avinguda Diputació. El seu eix principal és l'avinguda Jaume I (eix predominantment dedicat a la restauració) i concentra la major part dels equipaments de tot el poble (SERVEF i taller ocupacional, Conservatori, Auditori, museus, i col·legi Sant Antoni). Enfront trobem el Cementeri municipal i el camp de fútbol del Mundial 82. Vila Romana pren el nom del jaciment arqueològic (actualment un descampat). El primer element construït va ser el centre de salut, que durant molt de temps va estar envoltat de solars i horta per convertir. Vila Romana junt amb l'Institut són les últimes zones a desenvolupar, i fan evident l'esclafit de la bombolla, ja que part important d'aquests barris encara són solars. El barri de l'Institut pren el nom d'aquest equipament. D'aquesta zona es desenvolupà també primerament l'institut públic (als 80), i amb la crescuda del sector de la construcció es va anar completant poc a poc fins rematar l'eix de la Rambleta.

## ZONES PER DESENVOLUPAR

Les dos grans zones per desenvolupar són els espais immediats a la CV-400. També existeix una xicoteta parcel·la dins el barri de les Barraques, coneguda com l'antic *hort del Percalero*. A una banda de la CV-400, tenim el sector del cementeri, que permet un aprofitament just degut a la presència del mateix cementeri, del camp de futbol i de La Florida.

L'altre gran sector és Nou Mil·leni [Fig 11 i 12]. L'horta que queda a l'oest de la CV-400 va ser víctima d'una activitat especulativa en la que es preveia transformar urbanísticament un milió de metres quadrats d'horta en sòl urbà. A banda de la construcció de més de 12.000 vivendes, suposava duplicar de colp el casc urbà de Catarroja. Es plantejava una edificació en altura (torres d'entre 12 i 25 altures), al model de Sociópolis. Aquest procés promogut per l'anterior administració local i autonòmica es troba anul·lat per el Tribunal Suprem i s'està buscant una solució que revertisca els terrenys abandonats d'horta als seus propietaris i usos originals.



Fig 11. (A la esquerra) Maqueta del projecte de Nou Mil·lenni. Trobem a l'extrem dret les preexistències de Villa Carmen. Podem apreciar la escassa qualitat urbanística del conjunt, així com una carència absoluta de sensibilitat amb les preexistències, el medi rural i el paisatge horitzontal de l'horta. FONT: Plan de acción comercial de Catarroja, (Consejo de Cámaras de Comercio, Industria i Navegación de la Comunidad Valenciana)

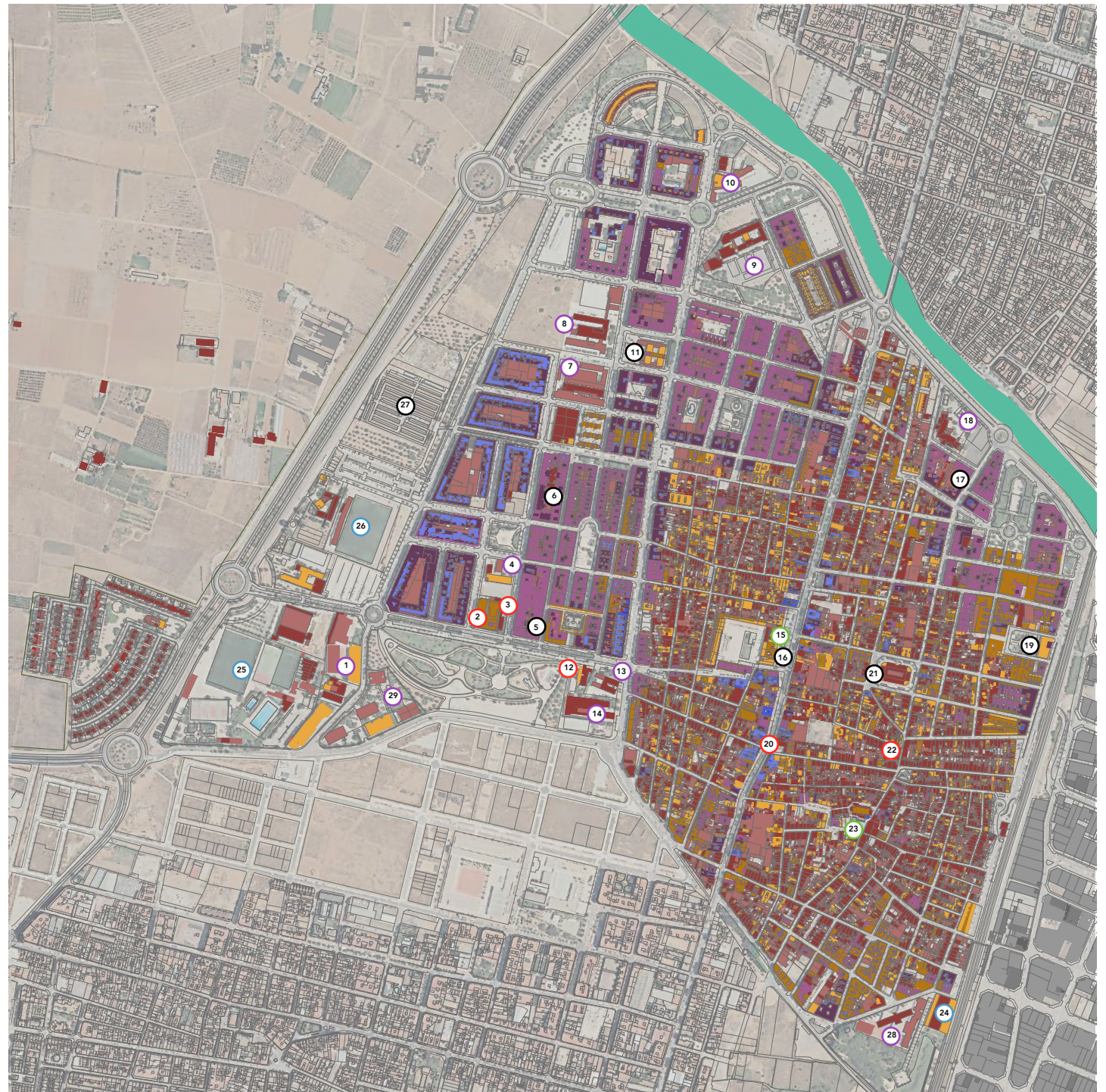
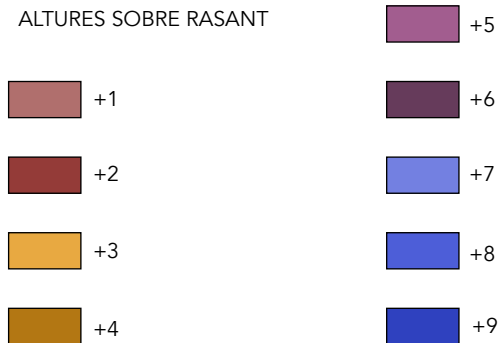
Fig 12. (Avall) Aspecte actual del sector de Nou Mil·lenni, on es pot observar l'estat actual d'abandonament de l'horta. FONT: Apple Maps



# ALTURES SOBRE RASANT I EQUIPAMENTS E 1:10.000

- 1: Complex educatiu privat "La Florida"
- 2: Teatre Auditori de Catarroja  
i Conservatori Professional de Música
- 3: Museu de la ciutat (en procés de rehabilitació)
- 4: Col·legi Sant Antoni
- 5: Seu de la Seguretat Social
- 6: Agència Tributària
- 7: Servei i centre de FP
- 8: Col·legi Vila Romana
- 9: Institut
- 10: Col·legi Larrodé
- 11: Centre de Salut
- 12: Museu Antònia Mir
- 13: Escola Pública d'Adults "Paluzié"
- 14: Col·legi Paluzié
- 15: Seu de l'ajuntament: Palau de Vivanco
- 16: Centre de Majors
- 17: Residència de la 3a edat
- 18: Col·legi Bertomeu Llorens
- 19: Jutjats
- 20: Casa de la Cultura i Biblioteca
- 21: Mercat municipal
- 22: Centre cultural "Escoles Velles"
- 23: Retén de la Policia Local / Espai barraques
- 24: Piscina Municipal Coberta
- 25: Poliesportiu
- 26: Estadi "Mundial 82"
- 27: Cementeri municipal
- 28: Col·legi Joan XXIII
- 29: Col·legi Jaume I

ALTURES SOBRE RASANT



**BARRIS O ZONES HOMOGÈNIES  
TIPOLÒGICAMENT I LA SEUA PROGRESSIÓ  
HISTÒRICA  
E 1:10.000**



**BARRIS**

- 1. Les Barraques (nucli de pescadors s.XIV)**
  - 1.1 Primera expansió (s. XVII-XVIII)
  - 1.2 Eixample (principis s.XX)
  - 1.3 Colmatació (Anys 80)
- 2. El Raval (Barri de llauradors del s.XIX)**
  - 2.1 Eixample (principis s.XX)
- 3. El Mercat (Eixample s.XX i finals dels 80)**
- 4. El Xarco (Segón eixample s.XX i 00)**
- 5. El Raval (Eixample s.XX)**
- 6. El Fumeral (Anys 80 - 90)**
- 7. Institut (Anys 90 - 00)**
- 8. La Regió (Expansió desenvolupista anys 50-60)**
- 9. Horteta (00 - actualitat)**
- 10. Vila Romana (00 - actualitat)**
- 11. Villa Carmen (Anys 80 - 90, urbanització aïllada)**

**ZONES HOMOGÈNIES**

- I. Camí Reial / Plaça Major**
- II. Rambleta**

TRÀNSIT I ESPAIS  
PEATONALITZATS  
E 1:10.000






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




 Séquies

 Zones verdes

- 1: Parc de la Florida
- 2: Parc dels patos o de les Barraques
- 3: Plaça Horteta
- 4: Plaça del fumeral
- 5: Parc de
- 6: Plaça del Príncep d'Astúries
- 7: Parc de Cristòfol Aguado
- 8: Plaça dels furs
- 9: Plaça de les Corts Valencianes


 Espai públic dur a tractar


- I. Plaça de la Regió
- II. Plaça Major
- III. Plaça Llotgeta/Vella


 Espais en projecte:


- 1. Camí de les corregudes / Rambleta /Pelayo
- 2. Marge del barranc de Xiva

 Via arbrada

 Via arbrada sense densitat d'ombra

 Sector Nou Mil·leni. Horta abandonada, amb presència d'abocadors incontrolats i vaqueries fora d'ordenació

 Vila romana / Zona arqueològica per catalogar

 Ampliacions del cementeri / Magatzem municipal


TRÀNSIT, INFRASTRUCTURA VERDA I  
HÍDRICA AL POLÍGON I L'HORTA  
E 1:10.000



 Séquies

 Espais verds

- 1: Parc del Bony
- 2: Pinada de la Senda de les Ànimes
- 3: Bassa d'inundació
- 4: Marge del barranc de Xiva (transformació en projecte)
- 5: Pinada i horts urbans a la séquia de Favara (en realització)

 Equipaments:

- I: Ecoparc
- II: ITV
- III: Retén de Bombers
- IV: Escola de capataços agrícoles



OPINIÓ EXTERNA

## INTRODUCCIÓ A L'OPINIÓ EXTERNA

Aquest apartat recull les opinions de la ciutadania de Catarroja, dels seus responsables polítics i de tècnics experts en el tractament de les ciutats.

En primer lloc, amb l'objectiu de conèixer de manera més extensa l'opinió dels catarrogins, es redactà i llançà a través de les xarxes socials una enquesta d'opinió valorativa sobre l'estat actual del poble. Per a afavorir l'aspecte propositiu es demana també que valoraren certes propostes de mobilitat, de tractament de l'espai públic i dels usos del carrer.

Però, conèixer l'opinió dels catarrogins i catarrogines no és l'únic *leitmotiv*, ja que l'apartat dedicat a la propietat i ús dels automòbils busca que els propis usuaris reflexionen sobre el motiu pel qual utilitzen el cotxe de manera tan freqüent en un entorn urbà tan asumible a peu. Així, l'exercici acadèmic busca una xicoteta reflexió sobre l'ús excessiu del cotxe dins d'una població tan compacta.

En segon lloc, se'ls demanà als responsables polítics que dibuixaren de manera més concisa el model de ciutat que busquen, així com aquelles actuacions urbanes que es veuen obligats a dur a terme en un període de temps immediat, ja siga per el seu mal estat o per la perillositat que ocasiona per als usuaris del carrer.

Per últim, tenim l'opinió de dos tècnics experts en la disciplina urbana. David Estal, un arquitecte valencià reconegut per la quantitat i intensitat dels processos participatius que ha iniciat per a la redacció de plans de mobilitat, actuacions estratègiques i processos de regeneració. I en segon lloc i no menys important, Carmel Gradolí, arquitecte catarrogí encarregat, entre altres projectes, de dur a terme el procés titànic de reflotar el Cabanyal, amb experiència en la interdisciplinarietat que es necessita per a actuar en un teixit urbà que ha patit una degradació accelerada.



## ENQUESTA D'OPINIÓ CIUTADANA

En aquest punt farem un resum sobre els costums, ús, valoració i elements que aprecien els catarrogins al seus carrers i places. Aquestes pinzellades ens indicaran l'estat de la ciutat a través de l'observació d'aquells que hi viuen. L'enquesta anònima està realitzada per una mostra representativa de la ciutat, proporcional per sexes, edat i barri de residència, amb un total de 138 participants. El contingut íntegre de l'enquesta s'acompanya a este treball en un annex.

### RESUM:

138 participants, amb un 59,4% de dones i un 40,6% d'homes, i un espectre representatiu de tots els grups d'edat.

La mostra viu majoritàriament a Catarroja (96,4%) i pensen que Catarroja és una ciutat agradable (78,3%) i tenen intenció de residir-hi permanentment (54,3%) degut a les condicions amables de la ciutat i als familiars que ja hi viuen.

Els aspectes que més valoren respecte a altres ciutats són la qualitat de serveis i equipaments dels que disposa, i que està molt ben comunicada. Els dos primers problemes que hi troben estan relacionats amb el cotxe, assenyalant que són la falta d'aparcament i l'excés de trànsit rodat. En tercer lloc, la falta de zones verdes i, per últim, la pèrdua d'identitat com a poble.

Resideixen en la seua majoria a les zones noves del poble (Horteta, Vila Romana, Fumeral i Xarco) però els agradaria viure a Les Barraques (23,2%). Així podem destacar que els catarrogins senten estima per el seu centre històric, encara que no hi puguem viure per una sèrie de motius.

Per altra banda, no hi els agradaria viure a les zones d'eixample desenvolupista (La Regió i Rambleta), més pròximes als equipaments però en una zona dominada pel cotxe i pel soroll, a banda de ser una zona desarraigada de l'estètica i la dimensió humana del poble.

Consideren que el barri més degradat és el de les Barraques (50% dels vots) i que els millors tractats son la zona de Camí Reial i Horteta (25,4% cadascú)



Cal dir que la meitat dels enquestats no treballen a Catarroja, i que els que sí que ho fan troben repartida la seua activitat de manera més o menys uniforme per tots els barris (excepte a el Pilar i el Xarco, on sembla que hi ha poca activitat).

Se'ls pregunta que definisquen el carrer ideal on viure. Els requisits que guanyen de manera aplastant són carrers de prioritat peatonal, amb presència d'arbrat o proximitat a zones verdes i espais de jocs per a xiquets. Els requeriments que segueixen són la facilitat d'aparcament i la presència del carril bici. Aquest model ideal de carrer dista molt dels que podem trobar a Catarroja en l'actualitat.

En quant a usos del transport, la major part dels enquestats tenen més de dos cotxes a casa i almenys una bici, i consideren que el cotxe és prescindible per a moure's pel poble en la major part d'accions quotidianes. El cotxe s'utilitza majoritàriament per a anar a treballar i per a fer la compra.

Al 86% de la població li agrada o li agradaria fer més vida al carrer. La mostra de la població afirma anar caminant el 90% dels seus desplaçaments pel poble, i per aquestos dos motius considera que els processos de peatonalització dels carrers son necessaris (71%). Als carrers no peatonalitzats reclamen (55,8%) unes voreres suficientment amples i un aparcament condicionat a l'amplitud d'aquestes, subordinant el cotxe a les necessitats dels vianants (cosa que actualment, no passa).

També opinen que utilitzarien més la bici si els carrers presentaren unes condicions d'ús i seguretat majors per als ciclistes. Es troben altament interessats en les idees dels itineraris escolars peatonals i els recolzarien majoritàriament (71%).

En la totalitat dels carrers de Catarroja, els ciutadans exigeixen aquestes actuacions amb major unanimitat.

1. Ciutat accessible per a cadires de rodes (68,1%)
2. Aprofitament públic dels solars buits (65,9%)
3. Més equipaments sanitaris/de la salut (51,4%)
4. Manteniment de l'empedrat històric (46,4%)
5. Millora de les vies rodades (44,2%)
6. Més zones verdes (39,9%)
7. Itineraris escolars (39,9%)
8. Escoles infantils (37%)



9. Més fonts públiques (34,8%)
10. Horts Urbans (31,2%)
11. Augment del mobiliari urbà (31,2%)
12. Voreres més amples i carrers bici (28,3%)

Quan els preguntem sobre quines característiques té el barri per a ells més degradat (Les Barraques) ens responen que tenen problemes d'aparcament, que resulta un barri poc atractiu per a la població jove, on hi resideix població marginal i gent major, on l'activitat comercial és mínima i on les cases es troben abandonades. La falta de zones verdes i la mala urbanització dels carrers tanquen la llista de característiques més destacades en aquesta degradació.

Encara que hagen destacat tots aquestos problemes, a tres quartes parts dels catarrogins els agradaria viure a Les Barraques si aquestes deficiències s'anaren resolent.

## CONCLUSIONS:

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

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

Volen conservar la seua cultura i els seus trets històrics, des dels més generals (com la conservació i recuperació de Les Barraques) als els més particulars (el manteniment del paviment històric). Tenen predilecció pel barri de Les Barraques, sent un lloc en el que la majoria vol viure encara que hi abunden els problemes derivats de l'abandonament progressiu que ha patit durant tants anys.

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



## TEXT DE L'ALCALDE

Alcalde de Catarroja

**Jesús Monzó** (Catarroja, 1974)

Catarroja, capital de la sub-comarca L'Albufera/Horta Sud. Històricament ha estat un poble de pescadors i llauradors, essències valencianes que es conserven als seus barris i carrers, fent especial menció al barri de les Barraques, on encara queden el carrer del Peix o el carrer de la Canya. O al Raval, on tenim per altra banda, el carrer l'Olivar i el carrer de la Figuera.

Encara avui eixes essències es mantenen al port de l'Albufera (ja que disposem d'un dels tres únics ports al llac), guardat per la confraria dels pescadors, la qual porta cuidant d'ell des del segle XIV. Un element únic dins d'un paratge tan identitari per als valencians i valencianes com és l'Albufera i les seues marjals farcides d'arròs i vida.





Catarroja mira el futur sense oblidar les seues arrels, i aposta per posar en valor la seua horta, la seua marjal i el seu centre històric. La corporació que presidisc ha pres la determinació d'aprofitar aquells recursos de què disposa el nostre poble i avançar en la seua conservació: promoure l'agricultura ecològica a la zona d'horta, invertir en els barris històrics per a incentivar la seua ocupació i regeneració, promoure el polígon industrial cap al sector tecnològic i d'innovació, i convertir el port de Catarroja i el seu entorn en un reclam per al turisme ecològic i mediambiental. En definitiva, avançar cap a un model de ciutat europea i avançada, on es puga traure el màxim partit als nostre potencial humà i paisatgístic sense la destrucció del nostre entorn i les nostres arrels.

Catarroja ha deixat enrere els temps de Nou Mil·lenni i de la especulació urbanística i aposta per un futur que passa necessàriament per la sostenibilitat, la rehabilitació i pel bon fer que els nostres pares ens van transmetre. Una manera de viure i fer contrària a aquest projecte frustrat, que és una ofensa cap a la estima que els catarrogins i catarrogines senten per la seua terra i per les seues arrels.

En els pròxims mesos s'iniciaran obres de gran transcendència per al futur de Catarroja: la reurbanització del carrer de la Reina i de l'avinguda Diputació, el corredor Verd pel barranc fins al parc natural, els primers horts urbans al polígon industrial, el carril bici al Port des de l'estació de Renfe... Obres que defineixen les prioritats del nou govern municipal: la rehabilitació en lloc de l'especulació i la posada en valor en lloc de la destrucció.

Volem que els veïns i les veïnes recuperen els carrers, que els facen seus. Això passa per la inversió pública com a pas previ de la inversió privada, però entenem que si volem tindre èxit necessàriament hem d'acompanyar la inversió de processos participatius perquè no podem construir la nova Catarroja d'esquenes a l'opinió de la ciutadania.

I per a que els nostres veïns i veïnes tornen al carrer, necessitem l'ajuda dels joves estudiants d'arquitectura que tant s'han implicat en repensar i millorar un poble que no és el seu. Un poble divers i alhora cohesionat. Un poble del que guarden un record amable i una experiència per a no oblidar.



## TEXT DEL REGIDOR

Regidor d'Urbanisme, Vies Públiques i Mobilitat de l'Ajuntament de Catarroja

**Martí Raga** (Catarroja, 1979)

A nivell urbanístic Catarroja presenta gran quantitat de problemes, des del planejament més general al detall dels carrers i avingudes.

L'urbanisme a Catarroja, com a tants altres llocs del país, s'ha fet a base d'actuacions aïllades, sense pensar en el conjunt del barri i del poble, i a la mida dels vehicles i no dels ciutadans.

El principal problema que a dia de hui patim a Catarroja prové d'un PGOU fet a mida del PAI Nou Mil·lenni, una operació urbanística que contemplava la construcció de 13.000 vivendes en un sector d'un milió de metres quadrats d'horta. Actualment el PAI es troba anul·lat pels tribunals, però el PGOU continua vigent.

La forma d'entendre l'urbanisme, depredadora i especulativa, durant tant de temps ha portat a l'abandonament i al despoblament dels barris històrics de Catarroja, a la pèrdua d'elements patrimonials locals, al maltracte sistemàtic de l'horta i l'entorn de l'Albufera i a una concepció restrictiva de l'espai públic.



L'objectiu del nou Ajuntament de Catarroja és revertir totalment esta situació i des de fa més d'un any estem treballant en eixe sentit: volem apostar per un poble a escala del vianant, on siga el veïnat el que prenga el carrer i no els vehicles. Volem reviscolar els barris històrics (especialment Les Barraques i el Raval) apostant per grans illes on el trànsit siga residual i reduït als residents, estem posant el valor el medi natural de Catarroja, com ara la marjal i el Port de Catarroja al Parc Natural de l'Albufera. I també sol·licitant a la Conselleria la inclusió dels terrenys on havia d'anar Nou Mil·lenni al PAT de l'Horta autònomic.

Tenim problemes greus d'insalubritat i inundacions a l'avinguda Rambleta i al carrer Pelai, límits pel sud amb el terme municipal d'Albal. El primer que hem fet per a resoldre este problema ha estat, i sembla una obvietat, treballar conjuntament amb el poble del costat i de manera conjunta redactar un projecte de solució, entenent que aquesta frontera no es pot tractar sense la estreta col·laboració dels dos pobles.

Uns altres problemes ens venen per la perillositat que ocasiona l'estat de l'asfalt de l'avinguda de la Diputació. Esta avinguda està arbrada en la seua illa central per una extensa pinada i les seues arrels han destrossat la calçada i alçat el ferm i els paviments per damunt dels 30 cm. La solució a esta problemàtica passa necessàriament per l'eliminació dels pins i la redefinició de l'avinguda en un espai públic més amable.

I per últim tenim problemes generalitzats a les Barraques. Hi trobem greus problemes d'accessibilitat en tot el seu conjunt. L'estat residual i l'amplitud ínfima de les voreres obliga als nostres veïns a evitar certs carrers o directament, caminar per la calçada. A banda, trobem el trencament o no canalització de les séquies que reguen el nostre terme, trobant cert descontrol hídric a carrers tan històrics com els de la Reina i de l'Alqueria. El sistema d'evacuació d'aigües, tant residuals com pluvials, el trobem més que obsolet.

La regeneració urbana de Catarroja passarà necessàriament per la participació veïnal com a una eina fonamental a l'hora de redefinir els usos dels espais públics i per escoltar, també, les veus autoritzades: en eixe sentit, en el primer l'any de legislatura, l'Ajuntament ha signat dos convenis amb les universitats públiques valencianes: amb el taller d'Urbanisme i Paisatge de l'Escola d'Arquitectura de la UPV i amb l'INTRAS (Institut de Trànsit i Seguretat Vial) de la Universitat de València.

Des de l'Ajuntament de Catarroja esperem que este treball ens ajude a planificar un futur millor per als nostres veïns i veïnes, que és el que li dóna sentit a la nostra feina com a polítics dins de l'administració pública.



## TEXT DE L'EXPERT

Arquitecte:

**David Estal** (València 1979)

### SOBRE ELS PROCESSOS PARTICIPATIUS

Un procés de participació no es pot valorar en termes quantitius d'èxit o fracàs, encara que és una tendència natural fer-ho així. Un procés de participació és una experiència, un aprenentatge, un intercanvi que ha de ser enriquidor perquè és necessari. Amb aquesta última part vull dir que, encara que hui en dia es tendisca a llançar processos participatius i consultes a la població (per part dels nous governs d'esquerres), moltes vegades no es preocupen de si realment aquesta consulta és necessària. Sobretot quan les assumim per inèrcia. El fet d'iniciar un procés participatiu si no és necessari sí que es pot considerar un fracàs, un malbaratament de recursos i de temps. Un inici exitós és aquell en el qual el procés s'inicia a partir del teixit associatiu, és a dir: des de baix.



Contradictòriament, la major part dels processos venen proposats des de dalt amb excepcions, com és el cas que duquem a terme en Castellar. A Castellar els tècnics i representants donen suport a les idees dels veïns. En la majoria dels casos, en canvi, els polítics pretenen que els veïns es limiten a legitimar unes decisions polítiques, ja siga perquè les portaven al programa o perquè són tremendament òbvies. Processos i iniciatives per a convençuts, sobretot en temes candents com la mobilitat o la gentrificació. Cal practicar l'escepticisme amb determinades polítiques de "participació" sobre coses sabudes i reivindicades durant molts anys, coses en les que s'ha d'actuar directament sense posar més impediments.

Un procés de participació no es deu limitar (ni molt menys) a donar la raó a un polític o a un tècnic, sinó que deuria ser un procés sense límits, donat que és una recerca. Una recerca de les relacions entre habitants, com a societat, cap a les institucions i cap als espais que compartim. Els espais de relació, de comunicació...

Un procés de participació, en definitiva, s'ha d'evaluar en termes d'afectivitat i de relacions humanes. Relacions en les que els tècnics hi participem sobretot com a persones amb les nostres pròpies idees, perquè al final s'ha de buscar un debat i posterior empatia entre tots els participants, entre els que ho promouen, els que es veuen implicats i els que ho condueixen.

## SOBRE LES CIUTATS METROPOLITANES

En una àrea metropolitana tenim una ciutat mare, que tracta de créixer cap als seus límits (una capital). Tant la ciutat mare com les del voltant disposen d'uns límits polítics i d'un planejament propi, on tradicionalment s'han anat expulsant de manera centrífuga aquelles coses que no cabien als centres: polígons, infraestructures, grans equipaments, urbanitzacions...

Aleshores arriba un punt en el que es conurben o apareixen espais de límit o marges. Com als marges del tren, on es produeixen una quantitat important de fets increïbles, relacionats amb la espontaneïtat i el "buit legal". Trossos d'horta fracturats per les línies d'infraestructures, alqueries abandonades i ocupades, abocadors... En definitiva, espais residuals. I moltes d'aquestes coses (ja parlant de límits municipals) es deuen a la falta d'acord entre les diferents administracions. Amb aquest problema naixen les polítiques territorials, normalment incitades per les conselleriess tot i que darrerament amb les noves polítiques es



tracta de crear entitats metropolitanes com el Consell Metropolità de l'Horta o el Pacte d'Alcaldes, que en definitiva estàn hospedats per la ciutat mare o una entitat política superior.

El repte ara és que els límits a nivell polític no existiren (de manera tan evident) i que es trasvassara l'aprofitament de recursos entre els propis veïns i associacions properes. Creant teixits en paral·lel als administratius tradicionals com, per exemple, la Mancomunitat de l'Horta Sud o els alcaldes pedanis de València. O altres sectors de serveis com la salut o l'esport, tot per a generar espais d'acord per a afavorir un millor aprofitament de recursos. Especialment interessant és el que està passant a la València sud, que ha estat més abandonada que la València nord, i que al cap i a la fi son espais en els que els propis habitants van buscant aquestes polítiques metropolitanes. I açò es fa no mirant cap al centre, sinò cap al costat.

No té cap sentit que la planificació la porte una administració central si realment els espais de relació tenen més a veure amb els municipis colindants que amb el centre. Tenim una incongruència quan una pedania que té major relacions funcionals amb un municipi veí del sud de València ha de passar tots els tràmits amb la administració central de la ciutat i no pot acudir directament al seu veí immediat. El repte de la ciutat metropolitana i de la planificació urbanística arriba en el moment en que desapareixen aquestos límits polítics, un moment que està a punt d'arribar, tot i que encara no hem arribat.

Arribarà quan passem el punt en el que estem actualment (on vivim la saturació de planificació urbanística que resulta impracticable), perquè ens haurem cansat de mirar les coses des de dalt, del conjunt i del tot a les parts, quan tot resulta molt més interessant la visió de les parts al tot.

## SOBRE ELS CANVIS ALS CENTRES HISTÒRICS

Des dels anys 80 es canvien les polítiques que afecten als centres històrics de les nostres ciutats, i en aquest canvi té molt a veure el treball que duu a terme la disciplina urbanística. És aquesta la que fa eixa primera mirada per tal de salvar i recuperar tot aquell patrimoni que havia estat amenaçat sobretot als anys 50 i 60, atenant sobretot a la planificació que s'està duent a terme a Itàlia (Plà Bolonia dels 70) i que ací s'aplica de la mateixa manera. Tracta de recuperar el patrimoni degradat per diferents motius: abandonament, falta de recursos, falta de qualitat arquitectònica i d'higiene dels edificis. Tota aquesta motivació vé recolzada per les polítiques i ajudes europees que busquen rescatar els centres històrics, el cor i la mare de la ciutat. Sobretot inversions destinades a la recuperació de patrimoni i la implantació de dotacions.



Una vegada passem aquest primer període i ens situem als 90, l'objectiu passa a ser l'habitatge i en repoblar els centres que havien sigut abandonats temps enrere. Posteriorment a la millora del teixit habitatge passem a la millora dels espais públics, tant per reurbanitzacions i millores de salubritat dels carrers, com per processos de peatonalització i restriccions de trànsit. En definitiva, recuperar espai dels vianants. Si tenim en compte que s'han fet totes aquestes actuacions en bateria, impulsades per unes polítiques (amb major o menor èxit) determinades no podem parlar de centres històrics degradats. Ara bé, sempre hi ha administracions que no s'han mullat en aquest procés de manera primerenca i van endarrerides.

En l'actualitat, la reactivació o reurbanització dels centres històrics passa molt per la gestió. El que fem amb espais públics, els espais al marge, els buits... en definitiva tots aquells espais que no estan "acabats". Els centres històrics més acabats tenen ara també els problemes de la museització, la massificació turística i fins i tot l'oci nocturn o la terciarització excessiva, com puga passar a zones de València o Sevilla.

Als que no pateixen estos problemes s'estan fent ara molts certàmens creatius, xicotets festivals, intentant tornar-li la vida a estos centres històrics i aprofitant-se també de la forta identitat que solen presentar. La gent ara torna a viure perquè tenen les comoditats que abans no tenien, i moltes vegades per açò dels espais tipic "poble". Troben una identitat, unes relacions i un caràcter que a tots ens agrada. Si aquest esperit revitalitzador dels barris es mou des de baix tenim unes altes probabilitats d'èxit. En canvi, si ve promoguda des de dalt o des d'interessos privats caiguem en riscos. Sobre tot quan entrem en la capitalització, quan apareixen "marques" que tracten de col·lonitzar i economitjar l'espai. Per això sempre hem de conservar un sentit crític en tots aquells processos que transformen les nostres ciutats. Perquè si no entrariem un risc i probable incompatibilitat amb aquest esperit de poble, perquè perdriem la tranquil·litat.

En definitiva, el millor és crear espais de relació entre la pròpia gent, per a que s'encete un procés de cuina lenta en el que els veïns inicien aquestos processos de transformació, ja que tenen clara la identitat del paisatge urbà, de les seues característiques, particularitats i de la seua dinàmica. Intentant evitar aquestos riscos derivats de situacions en les que el propi habitant es veu expulsat quan el seu barri es posa de moda. Tingam en compte que la excessiva mediatització i exposició d'un barri pot portar a la seua degradació.

En definitiva, els processos urbans s'han de dur amb molta calma i sense pausa, amb una quantitat important de diners (però tampoc massa) i afavorint la transformació per aquells que menys veu tenen, que son els que en fan ús de l'espai a diari, de manera tranquil·la i descansada.



## TEXT DE L'EXPERT



Arquitecte:

**Carmel Gradolí** (Catarroja 1961)

Quan era menut, el cotxe començava a fer acte de presència pels carrers de Catarroja, i en concret a les Barraques. La gent per aquell moment feia la major part de vida al carrer o en la primera habitació de la casa. En aquells moments, quan les famílies (les que podien) tenien sols una tele i arribava el bon temps, aprofitaven per a posar-la a la entrada, obrien les portes i treien les cadires per a veure la caixa mentre prenien la fresca. Xarraven amb els veïns, i els xiquets jugaven o es quedaven embobats amb el que treien per la tele.

En aquell moment, el que un cotxe passara (de molt tant en tant) feia que la gent s'haguera d'alçar, arregar les cadires, deixar passar el cotxe i posteriorment tornar a la seua posició inicial. Hui trobem aquest fet com impensable, perquè ja és prou difícil pensar en obrir les portes de casa, molt menys per a aseure al carrer, ara calçada. Catarroja, que ja no frecuente tant com feia, presenta al seu centre històric malalties semblants a les que ens hem trobat al Cabanyal.





En un primer moment s'ha d'involucrar als màxims veïns possibles i si les condicions ho permeten, fer unes jornades didàctiques en les que expliqués els problemes als que s'enfronta el seu barri (canvi climàtic, degradació accelerada, invasió del cotxe...) ja que molts per ells mateixos no són capaços d'adonar-se que els problemes que es troben en el dia a dia són problemes molt més globals. Les opinions que pugam arreplegar de la gent no prevaleixen per damunt del criteri dels tècnics (sempre que aquestos estiguen ben formats i actualitzats en la seua manera de treballar). Si deixarem als veïns fer la ciutat per ells mateixos, el primer que farien seria deixar aparcats el cotxe a la porta de casa. La visió i els coneixements dels tècnics és per tant, fonamental.

A partir d'haver implicat al veïnat (amb criteris tècnics per supervisar) hem de començar amb la feina donant uns quants passos. El primer: Llevar trastos. És enorme la quantitat de pilons, senyals, pals, mobiliari urbà absurd i contenidors que ocupen l'espai públic. Per tant, primer netegem. En segon lloc, cal fer una ciutat accessible i amable des de la perspectiva de gènere. La ciutat del present està dissenyada per a un home jove i sa, capitalista, que es mou en transport privat i que no té a càrrec cap altra persona més que ell mateix. No duu cap xiquet ni es fa càrrec d'una persona major. Les ciutats no només han de ser accessibles en cadires de rodes, han de permetre que la iaia que va amb el seu carret a comprar no s'haja d'apartar del cotxe que passa pel seu costat embalat, o que haja de baixar i pujar mil voreres dels carrers mal urbanitzats.

Ara ja passem al tercer punt, l'eliminació del trànsit i de l'aparcament excessiu. Per suposat que has de permetre que la gent pugui anar a descarregar els trastos o la compra, però no està tan clar allò que aparque davant de sa casa. Sobretot si l'espai públic és escàs (com a les Barraques i el Raval) i valorem el gran impacte negatiu que suposa la presència del cotxe per al que va per allà caminant. A més, amb l'eliminació del cotxe podem introduir el verd i altres elements de regulació climàtica.

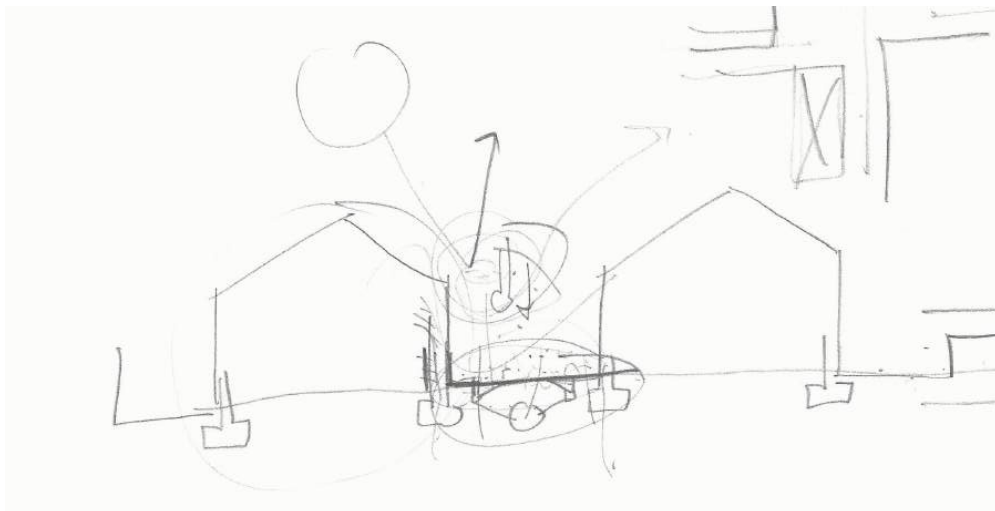
Al Cabanyal vaig tractar aquest tema amb els veïns. Amb la pujada de temperatures que suposa el canvi climàtic, els carrers es fan inhabitable per la freqüència de nits tropicals que anem patint. El problema amb la conscienciació sobre el canvi climàtic ve amb que la gent no s'ho pren seriosament fins que els dius que qualsevol dia tenen l'aigua als turmells a dins de casa si la cosa segueix així. La introducció del verd en aquest quart punt ha d'anar acompanyada d'altres mesures com la creació de zones no pavimentades o amb paviment altament filtrant. Amb els arbres, la terra i el paviment filtrant aconseguim que el subsòl torne a transpirar, eliminem problemes d'humitats a les cases velles i afavorim la penetració de l'aigua de pluja cap al subsòl, que ja pateix una dessecació dels aqüífers evident.



Amb el paviment filtrant, els arbres i si conservem l'adoquinat històric, podem posar-li ho molt difícil al cotxe. Però no es fan les coses bé sense voluntat política, que és el punt 5. Permetre únicament l'accés per cotxe als veïns del carrer per a fets ocasionals, i prohibir l'aparcament és una mesura que s'ha de moure des de l'administració. Tenen la responsabilitat de desconnectar del teixit circulatori i del sistema d'aparcament indiscriminat el centre històric. Buidant els carrers de cotxes tenim un espai del que tornar a gaudir.

l aquest retrobat espai s'ha de plenar d'activitat a través de la iniciativa pública i privada. El consistori deu afavorir la entrada de sava nova. Un teixit comercial de proximitat, possibilitats i espais laborals i sobretot, polítiques enfocades a la millora del teixit construït. La varietat de mesures sol rondar per polítiques de rehabilitació de les cases, mitjançant ajudes econòmiques i exempcions fiscals.

Amb aquestos canvis en la dinàmica de la ciutat, els veïns, les associacions i Ajuntament podran i voldran aleshores plenar els carrers d'activitat, perquè els carrers tornen a ser carrers, no un laberint de cotxes dinàmics i estàtics en els que la gent es perd com en l'actualitat.





DIAGNOSI I METODOLOGIA

## DIAGNOSI

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

La conurbació també ha dividit brutalment un paisatge agrícola que passava gradualment de les terres de regadiu a les inundables de marjal, rodejant els antics nuclis poblacionals. El creiximent urbà durant el s.XX ha derivat en l'edificació o degradació de l'horta que abans donava vida a les poblacions. I ha separat el tapís de les hortes en un sector de regadiu i un altre oposat de marjal.

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

Aquestos llits soterrats, amb la vinguda de pluges torrencials, tornen a ser el que foren i provoquen inundacions incontrolades a les rodalies.

A escala urbana, la realització d'aquesta mena d'infraestructures ha creat unes barreres dins de les mateixes poblacions, en les que el seu recorregut d'est a oest sembla una odissea irrealitzable sense el mitjà de transport rodat. La poca consciència sobre el vianant ha ocasionat que, amb l'arribada del cotxe, tots els espais (des de les places més grans als carrerons més estrets) siguin domini de l'automòbil.

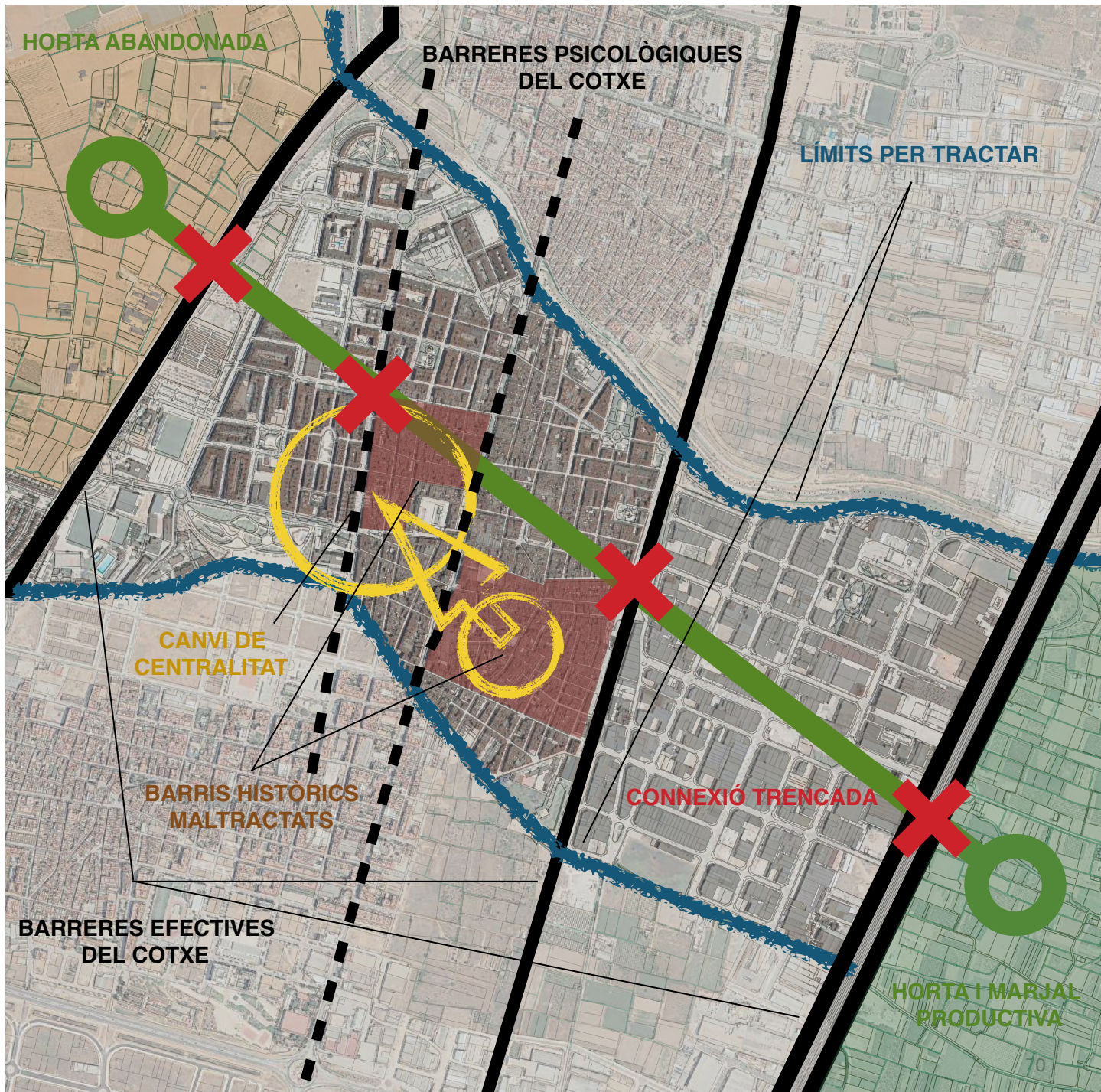
Les successives repavimentacions dels carrers han propiciat l'aparició de voreres ridículament estretes i inhàbils en benefici del pas de cotxes. Fins i tot, la política d'afavorir aquesta circulació ha arribat al límit d'asfaltar calçades i camins adoquinats en basalt, convertint vies històriques peatonals en vies ràpides rodades. Les últimes intervencions de reurbanització en calçada única, però sense restringir el trànsit de cotxes han augmentat aquest factor de "via ràpida urbana".

La conversió del poble a la ciutat dels cotxes ha suposat que els carrers dels centres històrics hagen sofert dos tipus de polítiques alternatives i contradictòries: la revalorització i peatonalització o la deixadesa i progressiva migració de la població del barri a zones més noves i més cuidades. El cas de Catarroja podria ser considerat un paradigma d'aquesta segona solució, especialment de manera més intensa al barri de les Barraques, però també en menor mesura als barris del Raval i del Pilar.

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

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

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



HORTA ABANDONADA

BARRERES PSICOLÒGQUES  
DEL COTXE

LÍMITS PER TRACTAR

CANVI DE  
CENTRALITAT

BARRIS HISTÒRICS  
MALTRACTATS

BARRERES EFECTIVES  
DEL COTXE

CONNEXIÓ TRENCADA

HORTA I MARJAL  
PRODUCTIVA

## METODOLOGÍA

L'apartat final o conclusió del treball (que es desenvoluparà a l'últim capítol) està entès com el resultat d'un símil matemàtic. Es busca el resultat que obtenim en fer intersectar tres plànols (tècnic, polític i social) en un mateix espai tridimensional. La solució, un únic punt (proposta), és el punt comú als tres plànols, una solució.

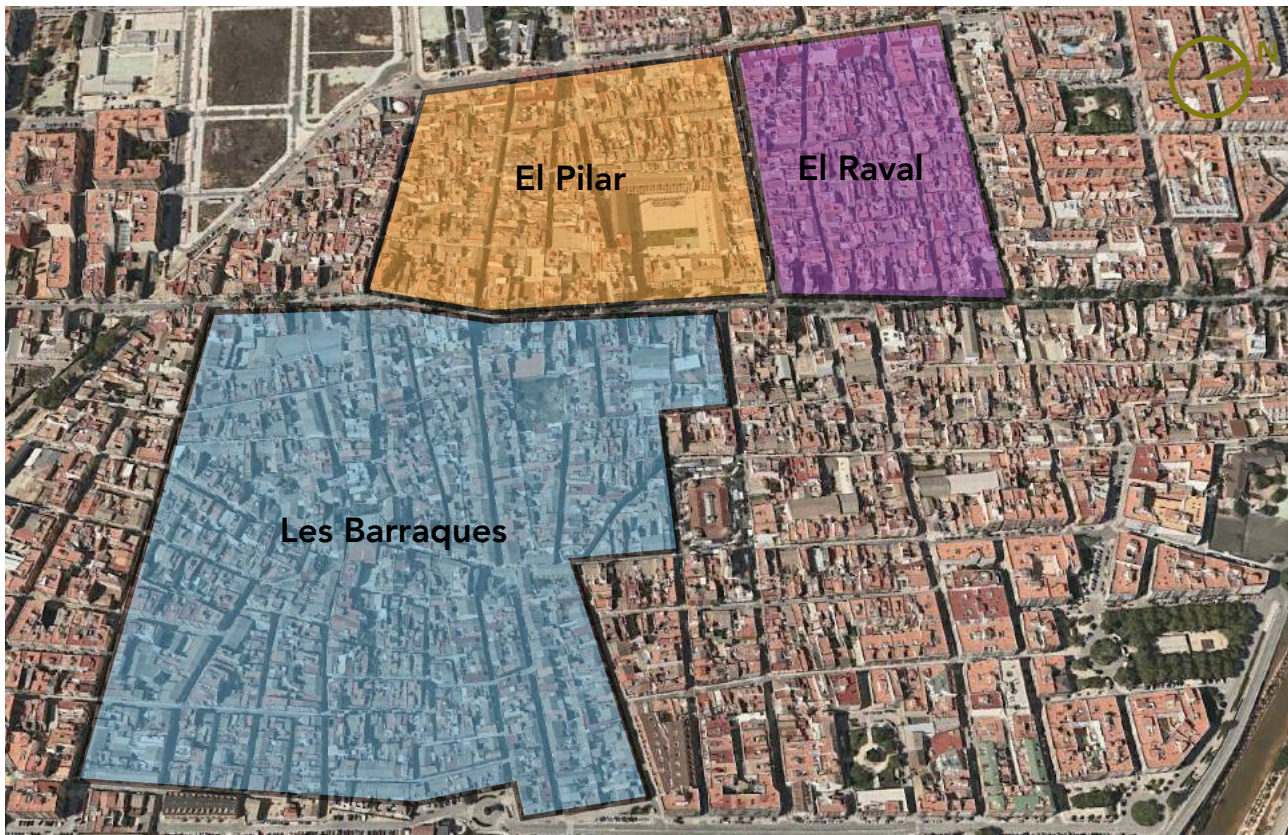
La solució matemàtica del problema, en aquest treball s'extrapola a ser un objectiu comú de tres entitats diferenciades. Els veïns de Catarroja i les seues necessitats o exigències, l'administració pública com a responsable i guarda de l'espai públic i per últim, els tècnics i el seu criteri professional per a millorar la ciutat. Aquest punt d'encontre ens aboca a fer una proposta convenient a vista de tots.

La solució a aquest sistema d'equacions complexes ens porta a la transformació de Catarroja mitjançant la intervenció als seus teixits més degradats, els centres històrics. Aquestes àrees amb personalitat i centralitat pròpia es veuen connectades entre si per una malla que busca connectar-les entre si i ser el suport d'un recorregut que connecta d'est a oest la ciutat, amable amb el vianant i hostil amb el cotxe. I per a afavorir la reactivació de l'activitat a peu de carrer, s'intervindran als diferents punts o nodes dels diferents teixits, quedant així un esquema complexe. Unes àrees connectades per una malla plagada de nodes d'activitat.



## Actuacions al teixit: Barri de les Barraques, El Pilar i El Raval.

Es proposa eliminar la circulació rodada de l'interior d'aquests barris [Fig 13] que no complisca amb l'estricta accés dels veïns a les seues cases, que es farà a una velocitat de vianant. Recerca d'alternatives de transport i d'espai per a l'aparcament. Eliminació de barreres arquitectòniques, objectes sobrants a l'espai públic i reducció de la presència del cotxe a la seua mínima expressió, per tal que els carrers reurbanitzats en una única cota no es convertisquen en vies ràpides (com passa a l'actualitat). Nova creació d'espais permeables a l'aigua i augment de la presència del verd, sempre que la secció de l'espai ho permeta.



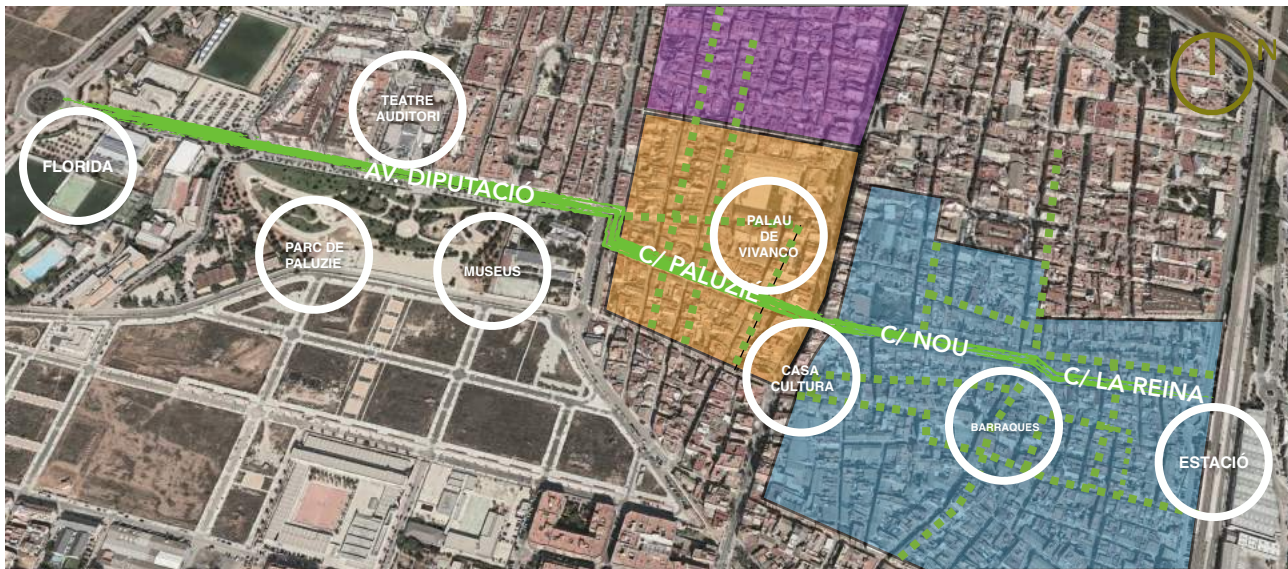
[Fig 13. Visió aèria dels diferents teixits a tractar, on es pot veure que el de Les Barraques és el de major tamany. A aquest tamany hi ha que sumar-li la major complexitat i degradació que el caracteritzen. FONT: Apple Maps + El·laboració pròpia.]





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

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



[Fig 14. Visió aèria de la malla de connexió eix est-oest. S'assenyalen la ubicació dels elements a connectar més propers a l'eix proposat. FONT: Apple Maps + El·laboració pròpia.]

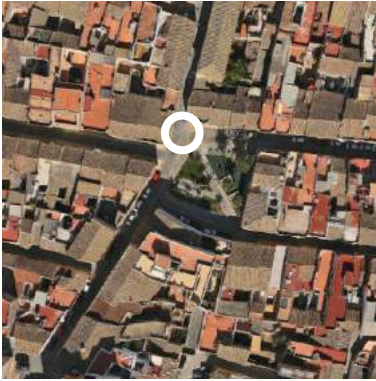


## Actuacions en nodes d'activitat.

Per a dotar d'espais de relació social adaptats a la nova realitat lliure de cotxes, es proposa la reurbanització d'algunes places especialment maltractades per la presència del cotxe (Llotgeta, Vella, Pintor Ribera, Cronista Pelegrí Llorens, Mestre Iturbi) i algunes altres infrautilitzades o que actualment constitueixen buits urbans (Plaça del Port, Hort del Percalero al C/Nou, solar de Casa Badia).

La major intensitat d'actuacions al teixit de les Barraques és degut a la extrema degradació de l'espai públic que es concentra al barri. Per a canviar les dinàmiques de despoblament de Les Barraques, es proposa la reubicació i creació de nous equipaments i serveis públics, orientats a atraure al barri a famílies joves i dinàmiques que detinguen l'envelliment i abandonament del centre històric.







CATARROJA 2016 - 2030

**Any 2016:** Catarroja no té un model de ciutat definit. Es troba amb un planejament urbà obsolet, centrat en un model urbanístic especulatiu i va solucionant problemes puntuals (a base de reurbanitzar elements) de manera discontinua i desordenada, executant transformacions allà on la situació és pràcticament insostenible. A banda, perd cada vegada més identitat i valors propis del poble, evolucionant cap a la figura globalitzada de "ciudadà del món" quan en realitat són ciutadans de l'àrea metropolitana de València. Com a ciutadans d'una "gran" àrea, els catarrogins veuen el cotxe com un mitjà imprescindible per a la seua plena mobilitat, excedint-se en el seu ús i obviant el perjudici que pateix l'espai públic quan es circula o s'aparcen en ell.

El lloc ideal per a viure són els barris nous, en pisos amb piscina comunitària i molt d'aparcament. El comerç de proximitat sobreviu per una activitat molt puntual. La població jove prefereix viure a les zones amb més col·legis i més activitats, que és al marge esquerre de l'avinguda Rambleta. Ningú es vol instal·lar als barris antics, on les cases velles i la falta d'aparcament es converteixen en un hàndicap molt important.

L'espai natural que envolta el poble s'entén com un espai sobrant. Encara planeja l'ombra de Nou Mil·lenni, i les propietats agrícoles es veuen com un problema que sols es podrà solucionar amb una requalificació de terrenys.

**Any 2030:** Catarroja ha assimilat una nova manera de viure als seus carrers. La gent fa temps que ha decidit emprar mitjans de mobilitat sostenible en la gran majoria dels seus desplaçaments per dins del poble i les seues immediacions, ja siga anant a peu o en bici. Entenen que els beneficis de la mobilitat sostenible són molts, entre ells els econòmics, els estalvis de temps i la reducció del sedentarisme per l'augment de l'activitat física. Els barris han començat a celebrar les seues pròpies festes i activitats culturals, ja que disposen d'espais atractius per a contindre als catarrogins.

El barri de les Barraques ha patit una transformació total. S'ha convertit en el barri més atractiu per als joves i per a les famílies amb xiquets xicotets, ja que els seus carrers alliberats de trànsit i la presència d'equipaments i espais lúdics el fan ideal com a "barri-bressol". El Pilar i el Raval s'han convertit en barris d'alta apreciació residencial per a famílies més madures, que han instal·lat els seus negocis i oficines als carrers centrals del barri, aquells que primer es van peatonalitzar.

La millora del comerç de proximitat és evident. En abandonar el cotxe i incrementar els recorreguts a peu, aquells carrers més atractius o que millor connecten tot el teixit han anat guanyant activitat i per conseqüent comerç. S'han reestablert xicotets tallers i negocis complementaris al sector serveis, de tal manera que l'economia ha guanyat en complexitat i eficiència.


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





## TIMING DE LES ACTUACIONS


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


TRÀNSIT DE LA SÚPER-ILLA DEL BARRI DE  
LES BARRAQUES  
E 1:10.000


 Contorn de l'actuació

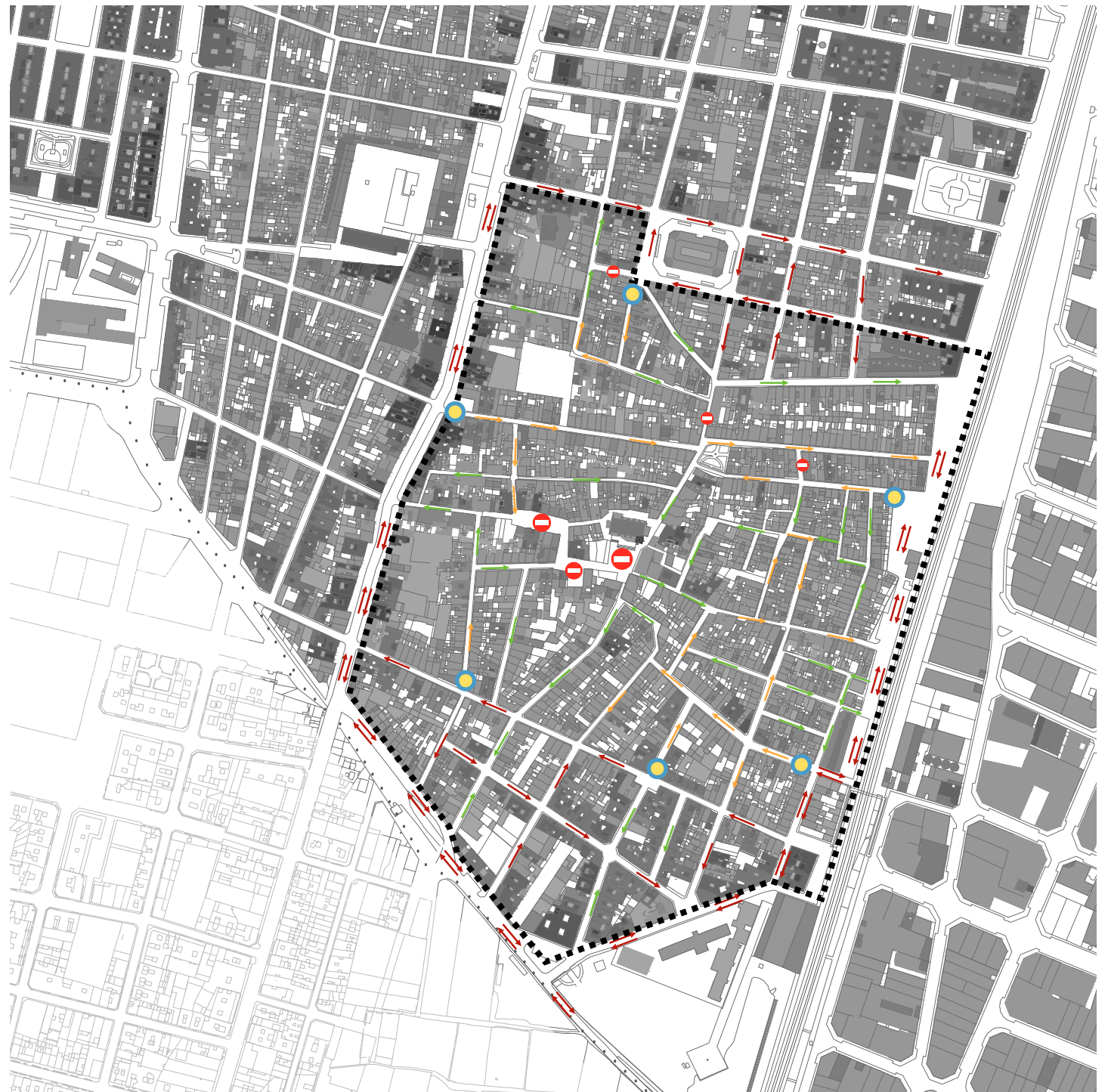
 Circulació lliure

 Circulació restringida per al veïnat d'accés a Zons

 Circulació restringida per als veïns del mateix carrer

 Circulació prohibida

 Punt de control d'accés



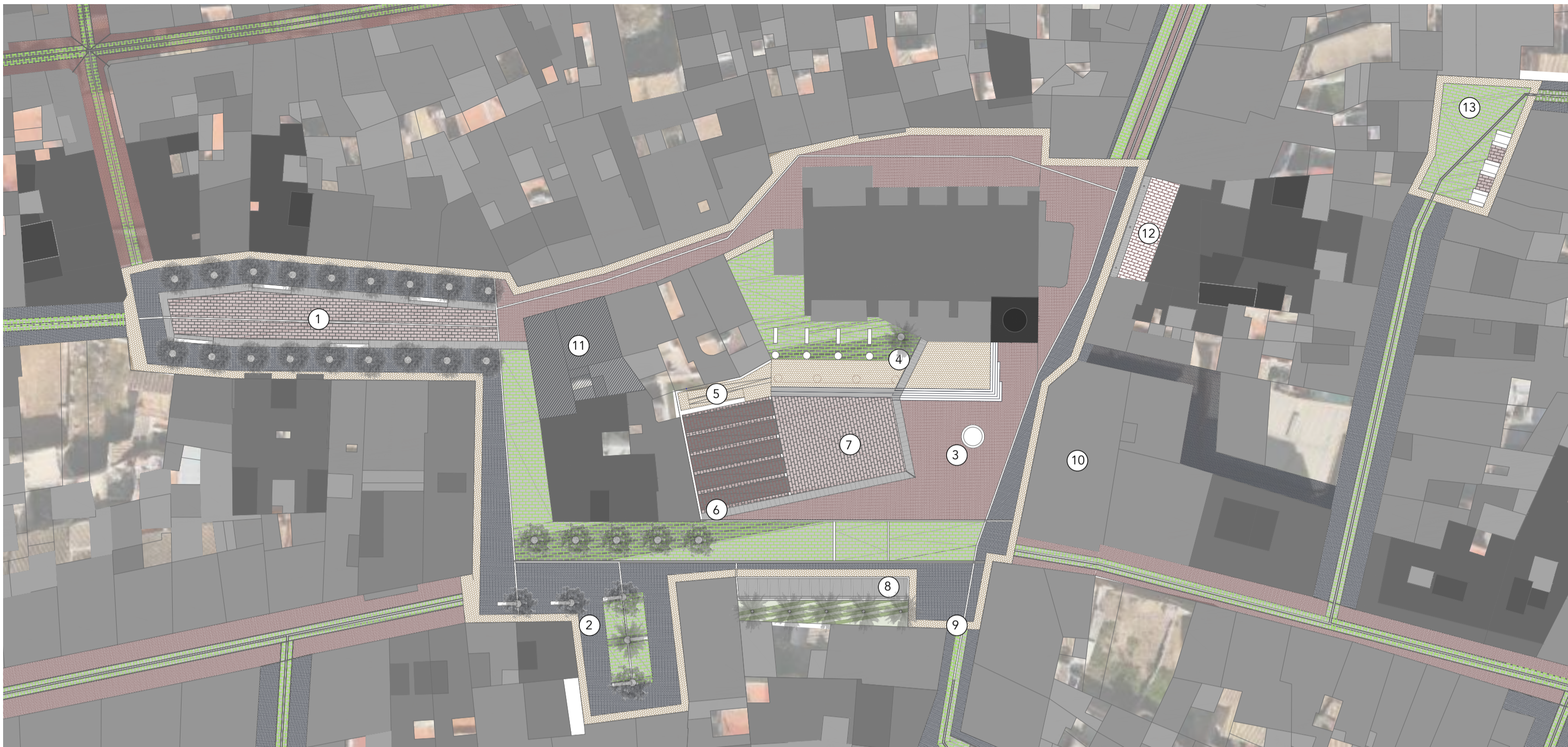


TRÀNSIT DE LA SÚPER-ILLA DELS BARRIS  
DEL PILAR I DEL RAVAL  
E 1:10.000



- Contorn de l'actuació
- Circulació lliure
- Circulació restringida per al veïnat d'accés a Zons
- Circulació restringida per als veïns del mateix carrer
- Circulació prohibida
- Punt de control d'accés

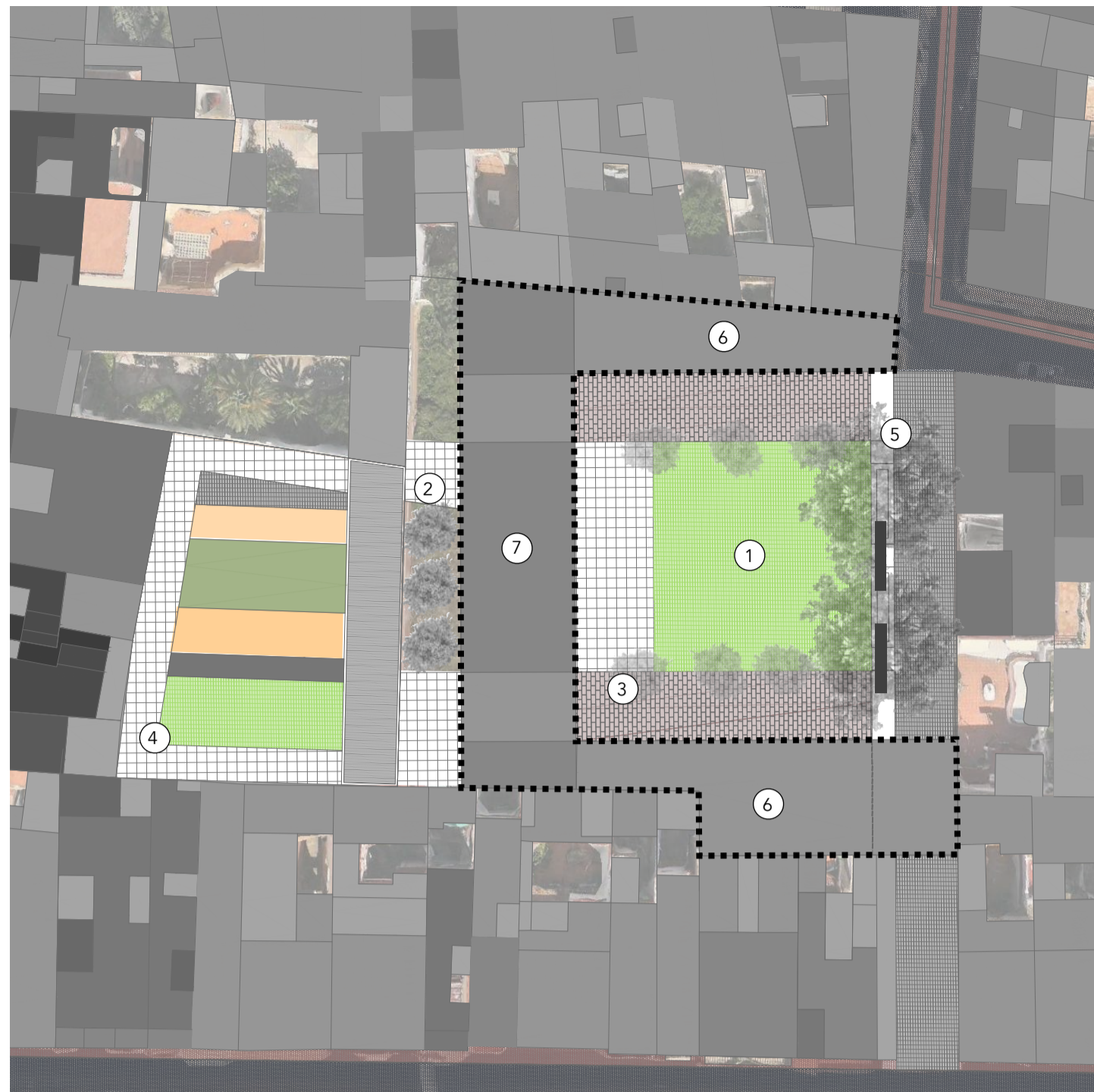




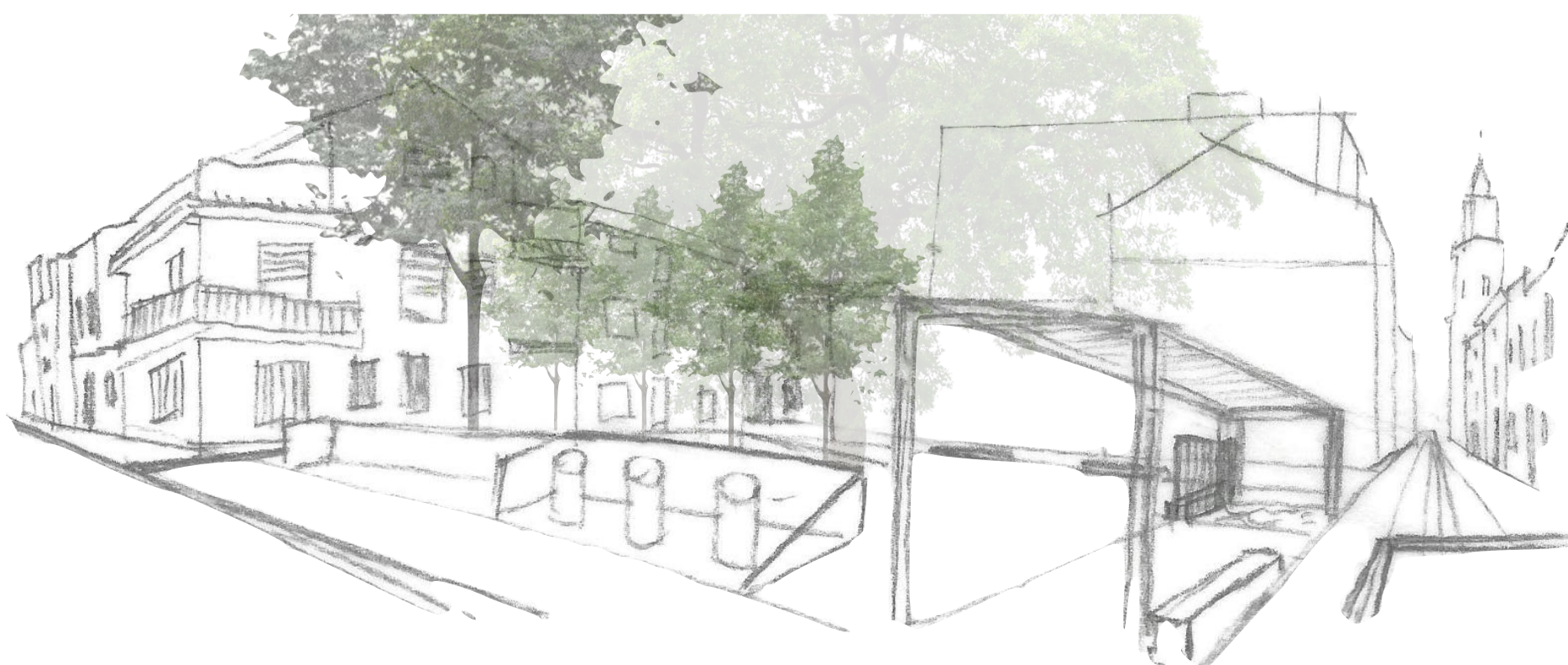
1. Plaça Vella (Antiga Plaça Major, antiga ubicació del mercat de la verdura): L'antiga plaça major està desvirtuada i el seu perímetre edificat totalment descompost. L'actuació a aquesta plaça es centra en la reelaboració del seu perímetre i la implantació de nou arbrat acompanyat de zones de descans associades a la nova coberta vegetal. Els arbres pertanyen a la espècie de fulla caduca dels almetllers i la composició busca reunificar tot l'espai que durant tant de temps s'ha vist agredit per la presència del cotxe. Les façanes que recauen (excepte 2) a aquest espai no presenten cap interès, així que buscarem desviar l'atenció cap al propi espai públic i el nou edifici municipal (11). El paviment central presenta la materialitat del rodono en peces de gran format i amb les característiques filtrants. Està envoltat per una cinta d'adoquinat de formigó contemporani que conté els alcorques. La cinta perimetral que delimita l'espai de totes les places correspon a la definició 9. Aquest nou espai públic és el continent ideal per a que tome el comerç al barri, recuperant aquest punt històric comercial que ara mateix es troba mort.
2. Plaça del Pintor Ribera: Aquesta plaça suposa un esventament dins de la trama històrica. S'entén en la seua major part com un espai de trànsit, i presenta una pavimentació dura en adoquinat de formigó contemporani. En la replaceta s'opta per un paviment filtrant de pedra calcària de gran format, que contindrà unes peces de mobiliari urbà destinades als jocs infantils, a banda de zones de seient i d'ombra. Es manté la palmera datilera històrica al seu centre i es procedeix a complementar la vegetació amb exemplars de ginkgo. A la zona de pas s'emprarà el mateix paviment filtrant en pedra calcària de la replaceta, i per a crear ombra (i ocultar una fina antestètica) s'empen exemplars de lapachos.
3. Plaça de la Llotgeta (Antiga ubicació de la llotja del peix). Aquesta plaça s'ha anat ampliant amb el temps mitjançant enderrossos, sempre buscant un espai major. En aquest procés ha anat alterant la seva forma de manera dràstica. És l'espai públic més representatiu i gran de les Barraques, i en la proposta es proposa augmentar la seua grandària i reestructurar-la. Sumant el solar de l'antiga casa Badia (7) ampliem l'espai públic i augmentem la superfície per a les grans festes (Falles, recitals, concerts i nits a la fresca). Aquestes activitats fan que la major part de l'ombra creada a la plaça la donen pèrgoles, una fixa (8) i un altra retràctil (9) que no interfereixen en la plantà de la falla. La gran versatilitat de l'espai fa que les espècies vegetals s'ubiquen al perímetre. Es presenta una filera de xiprès sobre el pòdiom de l'església, i es treballen les datileres ubicades a la casa Badia al xicotet jardí sud, del que es mou la font històrica. La font històrica dominava en temps passats el centre de la plaça, i en aquesta actuació recupera la seua ubicació original, alineada a les portes de Sant Miquel i de l'antic Ajuntament. La materialitat del paviment, degut a la absència d'un històric es realitzarà amb un adoquinat contemporani a mitja peça en pedra de rodono.
4. Pòdiom de l'església. Aquest espai elevat precedent a l'església ja existeix a l'actualitat, però amb el guany del solar de la casa Badia, pot augmentar les seues dimensions. Es redefeix la zona de l'escalinata i s'amplia la superfície sobreelevada amb una zona de grades que té com a fons d'escena una filera de xiprès rematada amb la palmera washingtonia centenària. Davant els xiprès s'ubica un espai suficient per realitzar recitals, i darrere es planifica una zona de remans, a l'ombra dels xiprès i de l'església. Amb els xiprès tractem d'ocultar el cul de l'església, que antigament quedava integrat en les cases que s'han anat enderrocant per a ampliar l'espai públic, i redirigir la perspectiva a la porta lateral de Sant Miquel i el seu campanar. La superfície de la plataforma es realitzarà amb el mateix ceràmic porós en espina de peix que envolta tot el conjunt de places (9). La part de remans es pavimentarà amb la mateixa sol·lució de peces filtrants de pedra calcària. Les escales també es realitzen en pedra calcària tractant d'harmonitzar la estètica prèvia a la última transformació de la plaça.
5. Rampa de connexió. Entesa com una peça d'accessibilitat, resollem la diferència de cotes i la geometria irregular entre els dos nivells de la plaça i alhora, el cul de les cases que recauen al carreró de l'Aire. Està pavimentada amb la sol·lució (9) d'espina de peix.
6. Coberta de casa Badia. Es planteja un sistema de cubricions mòbils, sustentades entre un suport fixe a la mitgera amb la casa que recau a Pintor Ribera i un pòrtic mòbil que es desplega o replega segons les necessitats de l'espai públic. Es cobreixen amb peces teixides resistents, texturitzades amb algun element que recorde al passat pesquer que té la pròpia plaça i el barri de pescadors. A aquesta zona es preveu una zona de descans o activitat a l'ombra, que pot ser tant un aprofitament privat restringit (terrasses de bars o cafeteries) o un espai versàtil d'activitats canviants al llarg de l'any (exposicions, jocs, tallers artesanals...) però amb un moblament urbà consistent en peces mòbils, en materials reciclats o auto-produïts, que suggerisca el caràcter espontani de l'espai.
7. Petjada de la casa Badia. Aquesta zona de paviment diferenciada de la resta de la plaça marca l'espai guanyat de la plaça en detriment de les cases antigues enderrocades. Amb la sol·lució del paviment filtrant de grans peces de rodono, recuperem la petjada de les preexistències i alhora guanyem espai lliure per a la realització de les diverses activitats que conté la plaça al llarg de l'any. L'espai guanyat també afavoreix que pugam retornar la font a la seua ubicació original. Els límits de la petjada estan realitzats amb una cinta de formigó texturitzat, marcant el límit de la cimentació. En arribar al pòdiom, aquesta cinta també marca el límit entre la escalinata i les grades plantejades.
8. Pèrgola sud. Aquest element busca restituir el llenç construït sud de la plaça, en l'espai ocupat prèviament per una casa (i del que roman la mitgera sense tractar). Aquesta pèrgola té al seu plànol inferior un banc corregut que limita l'espai d'estança amb el jardí que ja existeix i que en l'actualitat conté la font històrica. Aquest xicotet parterre aneplega les palmeres desplaçades ubicades actualment a la casa Badia i suposa l'element verd més dens de la plaça.
9. Cinta perimetral. Aquest element que envolta el conjunt de les places busca una connexió entre aquestes i remarcar la geometria complexa que tenen. A més, suposa una senyal que indica el líndar entre la plaça i la casa particular, seguint aquest espai un xicotet reducte colonitzable per els propis veïns, mai per agents externs (cotxes i terrasses de bars).
10. Espai Barraques. L'antic ajuntament conté actualment el retén de la Policia Local. Preveint el desplaçament d'aquestes instal·lacions cap a fora del centre històric i l'acabament del procés de restauració de les dependències administratives (antiga alcaldia i saló de plenaris) es proposa que aquest edifici acollisca una sèrie d'espais multifusos per a associacions, una xicoteta sala de conferències o actes (plenari) i el que podria ser el museu d'història de la vila. Es podria rematar el programa amb el manteniment d'una oficina de barri de la policia local i d'un espai auxiliar per a l'atenció sanitària, on un metge/geniatra/pediatra passara consulta als veïns del barri certs dies de la setmana. Aquestes funcions impròpies de l'edifici històric es poden desplaçar a la part posterior (una ampliació dels 70), que hauria de ser fortament transformada.
11. Centre de la vella. Es planteja substituir aquest edifici municipal en ruïnes per un nou edifici que continga diferents espais per a les associacions relacionades amb la 3a edat (yrius, jubilats...) i sobretot un programa per als més xiquets. Un gran espai diàfan destinat a ser una ludoteca-biblioteca infantil, un lloc on els xiquets puguem jugar entre ells i fer els deures. L'objectiu a aconseguir és que els més majors i els més joves del barri compartisquen espais i establisquen unes relacions que hui en dia no es produeixen.
12. Retranquejos. Degut a planificacions del segle passat, trobem que les substitucions tipològiques entre cases de poble i finques de moltes altures. Per a ocultar aquests atemptats urbans es planteja crear un espai diferenciat en el límit de les antigues places, creant una replaceta abans de l'edifici amb presència de vegetació densa amb una forta component vertical (xiprès).
13. La placeta. L'objectiu és transformar un actual pàrquing en una replaceta tancada, ideal per als jocs infantils de pilota. Amb la col·locació d'un peces de mobiliari urbà i arbrat de tamany mitjà, es busca crear un espai més amable per a la vida de carrer que el que trobem a l'actualitat. El paviment filtrant calcarí és el tapís d'aquesta replaceta, idèntic al que trobem a Pintor Ribera. Els arbres també corresponen a la espècie dels ginkgos.



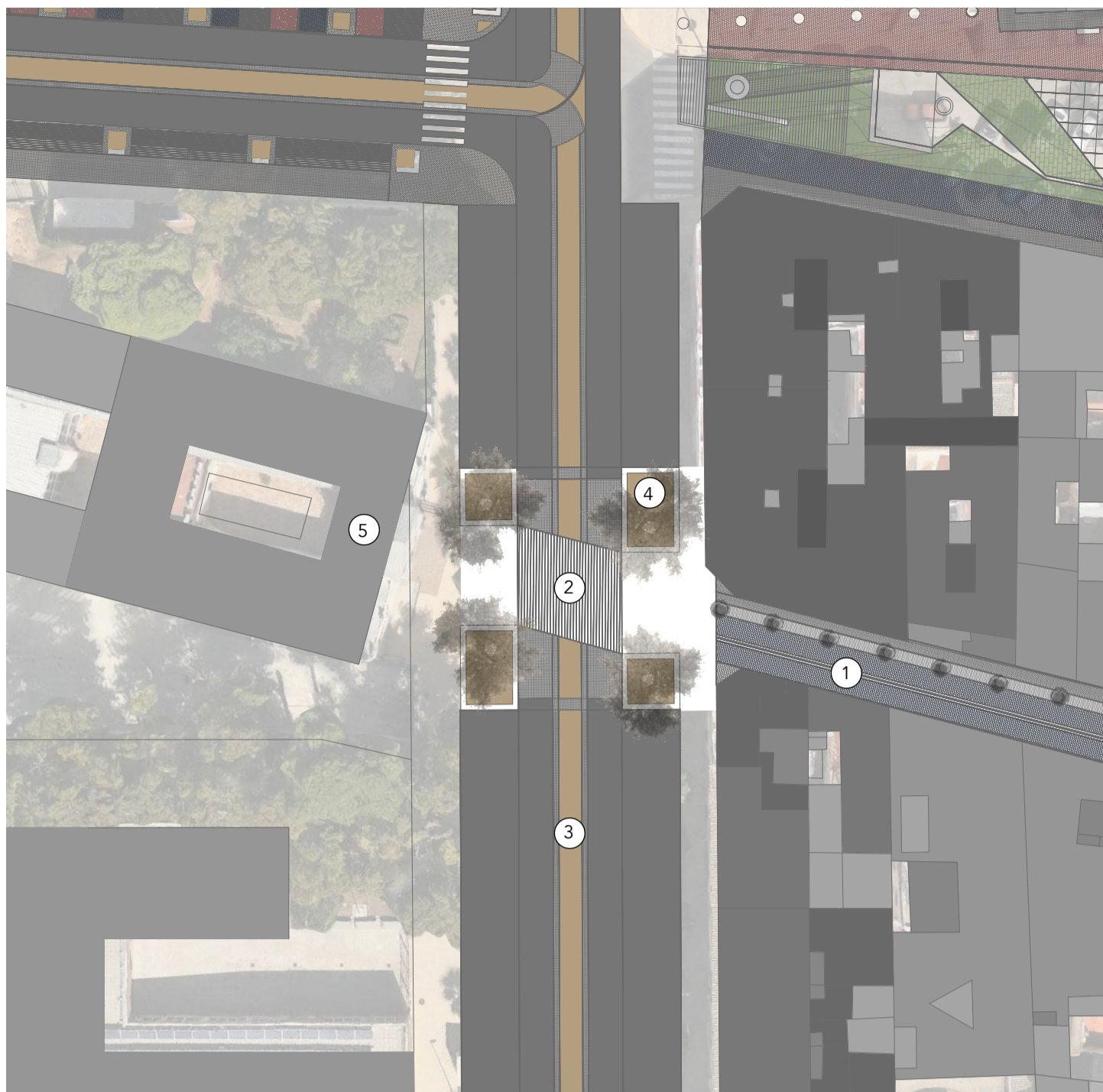
1. Plaça i font del Port. Com a element compostiu d'aquesta plaça guanyada al teixit urbà, proposem una font monumental que estiga composta per una superfície vertical i un altra horitzontal per a que retenga l'aigua. Per la seua part de darrere, podria contindre un plànol de Catarroja i algunes indicacions per als movinguts. Cal recordar que la plaça del Port és la primera que es troba la gent només entrar a les barraques. El revestiment de la font es proposa que siga un tallell hidràulic en mosaic, en referència a que la plaça és producte de l'enderrocament de les cases que hi havien amb anterioritat.
2. Espai dur. Buscant un espai més diàfan i lliure, es proposa alliberar l'espai de mobiliari i estructures excessives, així com diversitat de cotes. En la zona de jocs trobem (la banda del paviment que sorgeix dels carrers) una zona amb paviment de cautxú reciclat apta per a jocs infantils, un altra pavimentada amb ceràmics en espina de peix (com a la Llotgeta) i adoquinat de formigó de formes complexes, per tant d'aportar textures pròpies d'un paviment domèstic a l'espai públic. Es complementa l'espai de jocs amb un parell de bancs per a seure's.
3. Jardí. Rodejant al jardí i la plaça trobem una canalització (que procedeix del carrer Nou) que delimita i aneplega les aigües de pluja i de la font. Aquesta canalització busca aneplegar els fluxos d'aigua incontrolats de la zona, producte de antigues séquies que s'han colgat i s'han vist interrompudes o directament destrossades. En la zona nord d'aquesta àrea delimitada pel "meandre" de la canal, trobem una zona de jardí on es manté l'atract històric de la plaça. Es complementa la massa vegetal amb un gran exemplar de magnòlia flanquejat per uns ginkgos. Tenim també una zona d'arena i una zona de descans, que divideix els distints espais d'activitat.
4. Carrer Nou. El carrer Nou és un dels que conformen l'eix d'actuació est-oest. Per la seua poca amplitud i per la bellesa de les seues façanes modernistes, s'opta per no implantar arbres que puguen barrar el pas ni ocultar el patrimoni. Es proposa unificar la secció de carrer amb l'adoquinat de basalt que encara es conserva, i refer les voreres amb un ample digne emprant l'adoquinat contemporani en mitja peça de rodono.
5. Carrer de la Reina. El carrer la Reina ens condueix directament a la plaça de l'Estació. Aquest carrer, un dels més intervinguts amb el pas del temps per les successives urbanitzacions, conserva rastells, carrilades i adoquinat de rodono, i alguns retalls d'adoqui de basalt. Es proposa mantindre en la seua posició original ixes peces, i emplenar els pedaços restants de voreres amb adoqui de rodono o de basalt, rescatant el màxim possible del que es conserva també baix el toll d'asfalt. Aquest carrer, igual que a la zona de la plaça del Port, s'instal·larà una canalització que aneplegi els fluxos d'aigua incontrolats originaris de la séquia que per aquest carrer discorria. Una vegada acabat, aquest carrer formarà part de l'eix est-oest plantejat dins les actuacions generals.
6. Carrer del Músic Jose M<sup>o</sup> Izquierdo (Antic del Port). Aquest carrer presenta una amplitud major que el seu veí de la Reina, però no una suficient per a seguir contenint aparcament. Es proposa una secció molt semblant al de la Reina, exceptuant la presència de peces antigues de rodono. En la seua façana sud es proposa la creació d'una banda que continga seients i xicotets alcorques per a plantar arbres de tamany reduït, amb l'objectiu de fer més amable i atractiva la secció d'aquest.
7. Carrer Mestre Serrano. Aquest carrer presenta moltes similituds amb la tònica general dels carrers de les Barraques: tortuosos, mal urbanitzats i estrets. Per a aquests carrers d'amplada inferior a 6 metres es proposa una banda central seguint un eix on es situa la evacuació d'aigües. Envoltant aquesta línia una banda de metre i mig de paviment filtrant per tant de que el subòl transpire. A l'exterior d'aquesta banda es pavimentarà amb adoquinat nou o vell (depenent de les preexistències i del material que es puga reaprofitar) de rodono o de basalt.
8. Antics jutjats. Un més dels edificis buits municipals. Es proposa instal·lar en els seus espais principals la oficina de turisme, la associació de pescadors, de vela llatina i la oficina mediambiental. En resum, tot allò que tinga que vore amb l'Albufera i el seu entorn natural.
9. Escoles velles. Aquest espai en desús es recuperarà per a contindre un vivier d'empreses municipal, completant tot aquell programa que no puga contindre l'edifici històric en l'afegit sense valor que té l'edifici colindant dels antics jutjats.



1. Plaça de l'Hort del Percalero. Es proposa la conversió de l'última peça d'espai lliure del barri en una plaça. Es permet la edificació en façana nord i sud de vivendes de reduït tamany, destinades a la població jove en règim de lloguer. El cos construït a l'est es proposa que siga la nova guarderia municipal (a que Catarroja no en té en l'actualitat) degut al gran espai disponible. Es procedirà a adquirir a la finca veïna que recau a Camí Reial la coberta del seu baix comercial (4), així com un accés per al pàrquing de cotxes que femem en el nivell -1 de la plaça. Per a que no resulte un estal com la plaça Major, es demana la presència d'espècies vegetals, unes de xicotet tamany (Baladre o arbustives aromàtiques als laterals nord i sud (6)) i unes altres de mes gran altura, plantades a la cota de l'aparcament (plataners). La materialització de la plaça busca afavorir la presència d'un gran espai lliure destinat als jocs infantils, i pavimentat amb sol·lucions de paviment filtrant (en peces de rodono i pedra calcària), cautxú reciclat, i ceràmic porós en retícula a la zona d'accés des del carrer Nou i des de Casetes d'Isidoro.
2. La connexió entre espais. El pàrquing soterrat de la plaça té el seu accés en planta baixa per el baix comercial desocupat de recent construcció a la finca que dona a Camí Reial. La coberta d'aquest baix comercial es proposa que siga adquirida per part de l'Ajuntament per a realitzar el pati exterior de l'escoleta infantil (7) que ocuparà la planta baixa i primera del bloc est de la plaça.
3. Límits: Es proposa que el contorn construït de la plaça es retanqueje un mínim de 2 metres respecte la línia construïda en primera altura, sense un porticat tapt. D'aquesta manera, a banda de proporcionar zones d'ombra, afavorim el desenvolupament d'activitats comercials i de circulació per tota la plaça.
4. Coberta-pati. En l'actualitat trobem que l'edifici de recent construcció que recau a Camí Reial té un baix comercial de gran tamany, en el que la seua coberta no presenta cap ús. Es proposa que l'Ajuntament complemente l'escoleta infantil (7) amb un pati resguardat, de materialitat dura i assolada complementada per una pèrgola que proporcione un pas entre els dos accessos proposats a banda d'un espai d'ombra.
5. Espècies vegetals. Com hem dit abans, proposem un arbrat de gran port (plataners) plantats des de la planta soterrani del pàrquing en la banda est de la plaça. A les bandes nord i sud, plantejem un tipus de arbre-arbustiu tipus ficus o baladre.
6. Edificació privada: Es proposa la edificació dels líndars sud, oest i nord de la plaça, reservant les ales nord i sud, i les plantes superiors de la est per a vivendes de lloguer social destinades a la població jove. Es busca que l'ambient d'aquesta plaça siga el més atractiu possible per a les famílies joves de Catarroja, tant si viuen allà com no.
7. Escoleta infantil. Es proposa la creació de la escoleta infantil en aquest edifici, ocupant planta baixa i primera de l'edifici oest. Aquest presenta una ventilació creuada, un aïsolement correcte i una ubicació resguardada respecte els altres, a banda de que disposa de l'accés en planta baixa a tota la plaça i en primera al pati exclusiu per a l'escoleta.



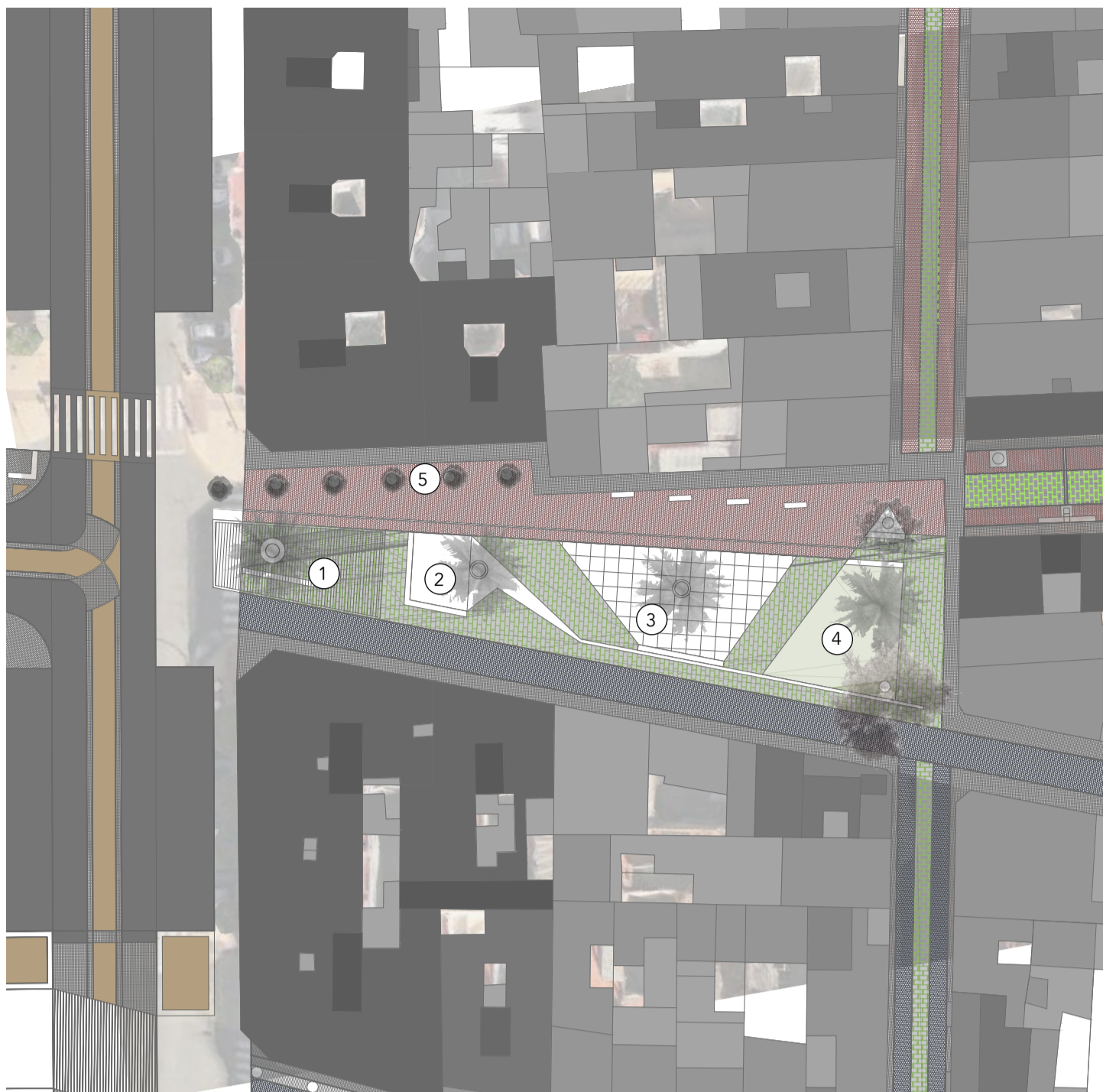




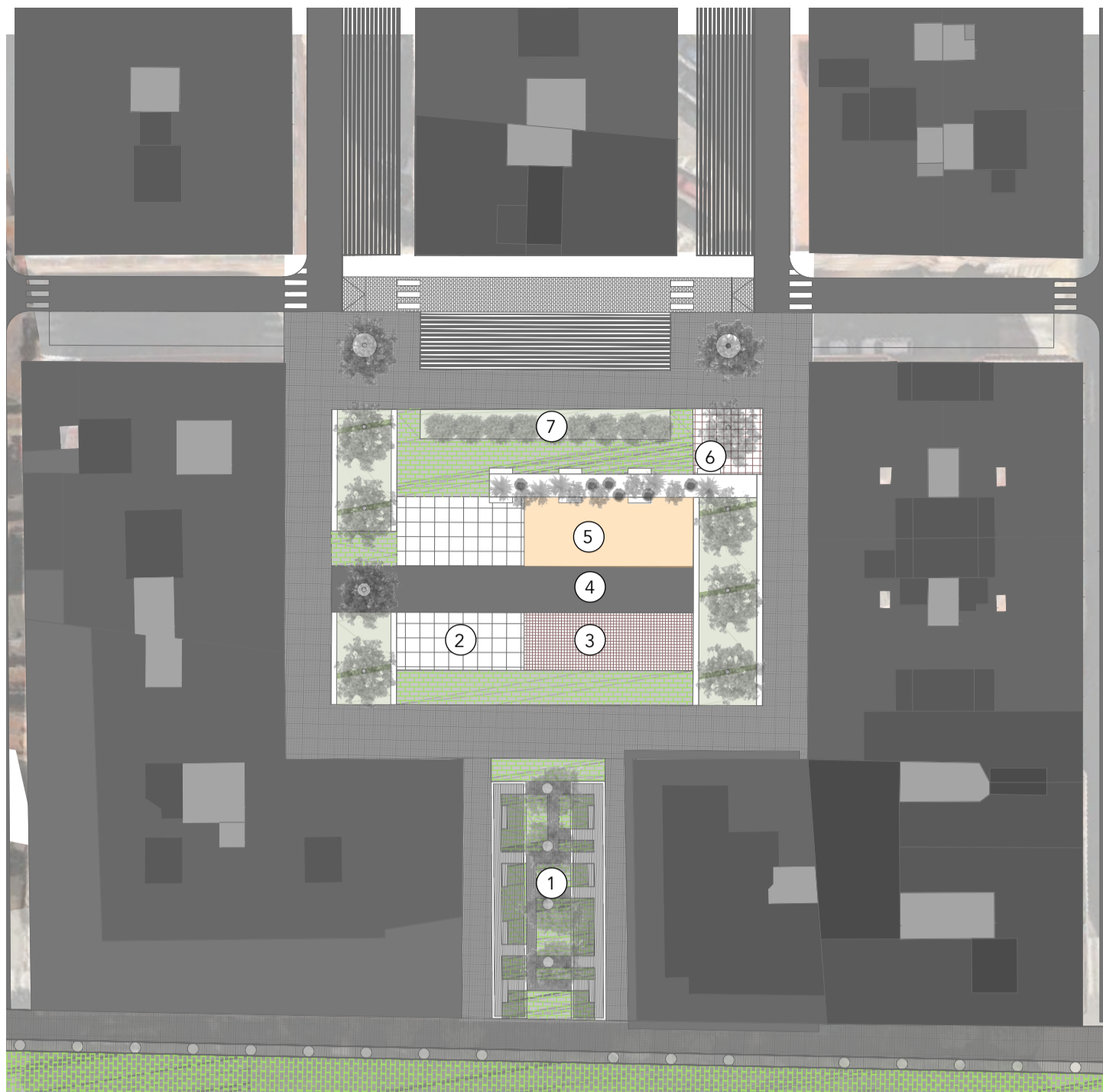
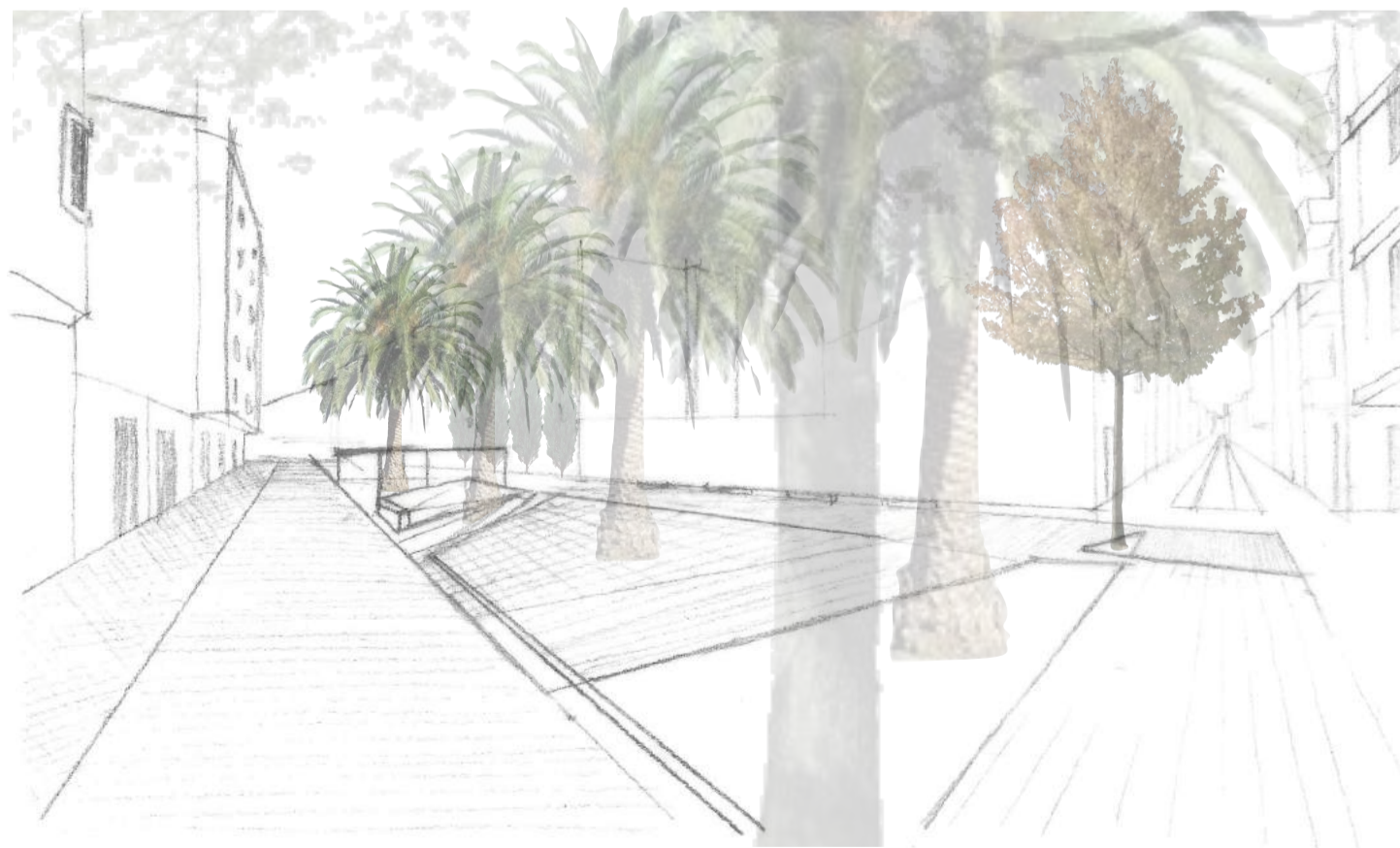
1. Carrer Esteve Paluzié. Aquest carrer que té el seu inici a Camil Reial segueix amb el fet distintiu de tindre una canal o albello corregut de formigó, com els seus predecessors en itinerari (Nou i la Reina). El carrer té com a final de perspectiva l'edifici històric de les escoles Paluzié, i forma part d'aquest eix proposat en pàgines anteriors que connecta l'est-oest. Proposem introduir vegetació en forma de xiprers comuns a la banda nord del carrer, connectats per una banda de formigó. A la secció més ampla de carrer proposem pavimentar-la amb adoquí rescatat de basalt, i la banda més estreta amb un click de formigó grisenc.
2. Pas elevat/eix de perspectiva. Per a connectar com cal la discontinuïtat produïda entre l'inici del passeig de la Diputació i el carrer Esteve Paluzié, proposem la realització d'un pas per a vianants que reduïssa dràsticament la velocitat dels vehicles i de les bicicletes. Proposem per a això crear unes bandes d'adoquinat d'alta rugositat. Per a enmarcar el final de perspectiva de l'escola, proposem crear unes jardineres que allunyen l'aparcament de les visuals, i que es planten oliveres velles de poca altura, que indiquen el caràcter de cultiu de secà originari de la zona.
3. Carril bici. Proposem aprofitar l'excés de dimensió de calçada de l'avinguda Rambleta (eliminant també més endavant, un aparcament que ocupa l'eix) que permeta connectar mitjançant la bici els futurs eixos ajardinats del límit nord (Barranc del Poyo) i del sud (Rambleta-Alba). També connectarem amb el carril del passeig Diputació i la futura xarxa de carrers-bici.
4. Jardineres de Paluzié. Per a enmarcar la visió de la escola del 1927 i dotar-la de major presència i monumentalitat, proposem eliminar les dos palmeres washingtonies que hi han a l'actualitat i substituir-les per uns arbres de forta component horitzontal i no massa denses. Proposem oliveres històriques que es puguen estar perdent en algun dels horts abandonats del sector oest del terme. A banda, proposem ajardinar la cota zero amb espècies arbustives aromàtiques de la zona, per tant d'emplenar l'espai disponible i reduir la percepció dels cotxes que circulen per l'avinguda Rambleta vistos des del carrer Esteve Paluzié.
5. Escoles Paluzié. Aquestes escoles foren el primer edifici construït més enllà del límit que suposava l'antiga Rambleta per al poble de Catarroja, a banda del cementeri. Amb l'actuació pretenem posar-lo en valor i que no siga un element més discordant dins de la trama urbana de la zona de Rambleta. Per a la millor observació del conjunt i per una tornada al caràcter original i obert de l'edifici, proposem que en la mesura del possible s'eliminen les tanques que rellueixen l'espai circumdant de l'edifici i que separen els seus jardins del carrer, ja que l'ús com a escola d'adults no requereix d'un recinte tancat.



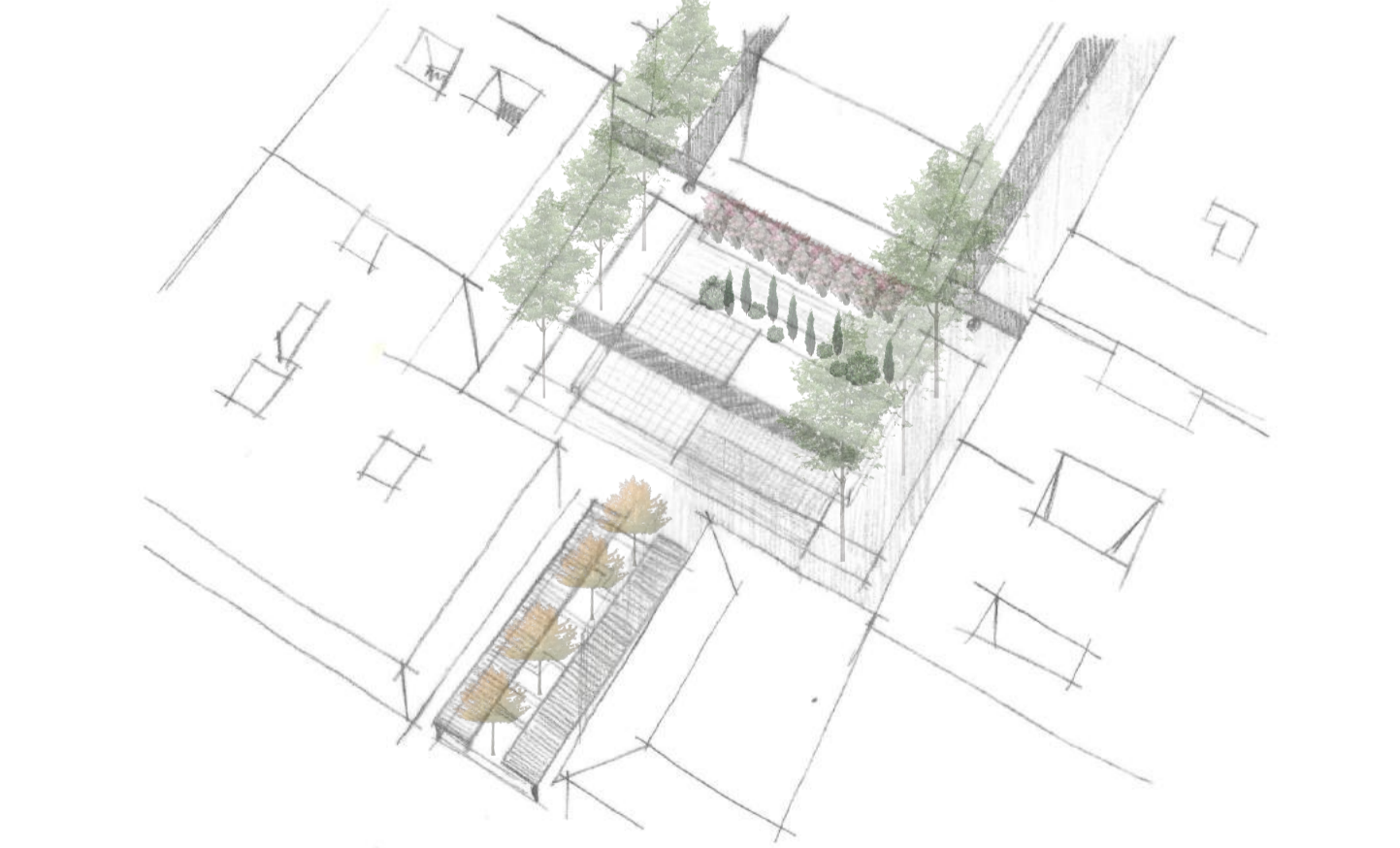
1. Carrer Albacete. Aquest carrer en l'actualitat és un exemple del negligent tractament de l'espai urbà a Catarroja. El tram situat a la banda dreta, que té una rel·lació de proximitat directa amb la plaça Major, es troba tallat al trànsit, presenta una única secció de paviment i també té el mateix tractament de paviment que la pròpia plaça. En canvi, en passar el carrer Trinquet, trobem un tractament nul de l'espai públic, molt semblant al de la plaça del cronista Pelegrí Llorens que ens trobarem immediatament. Tenim unes voreres estretes, amb una calçada el més ampla possible i aparcament a les dos bandes de carrer. Per a evitar aquest contrast i afavorir la rel·lació entre la plaça Major i el passeig de la Diputació, proposem la redefinició de tot el carrer Albacete i el seu remat a la plaça Pelegrí Llorens. I ho plantejarem com un passeig arbrat a dos bandes (nord: ginkos, sud: baladre blanc) amb una banda central de paviment filtrant de pedra calcària crema. Les cintes que arpleguen el arbrat dels ginkos i els baladres proposem que siga realitzat amb adoquinat de rodeno. I les zones exteriors d'aquest, amb adoquí de basalt a 45°. A la banda sud del carrer s'instal·laran seients associats a la presència del baladre, mentre que a la nord es preveu un espai d'aprofitament privatiu de l'espai públic, ja siguen terrasses o aparcaments restringits per als veïns del propi carrer que ho necessiten.
2. Ús del carrer. Aquest carrer és la connexió natural entre la plaça Major i el passeig de la Diputació. Siguent de secció més reduïda que la pròpia plaça i presentant un espai més amable que la pròpia plaça Major per a la instal·lació de negocis, trobem que aquesta zona té una activitat quasi nul·la, tinguent tancats la major part dels baixos comercials dels que disposa. Per a afavorir aquest nou eix proposem limitar dràsticament la presència del cotxe oferint-li un espai mínim d'accés i d'estacionament, integrat en un espai que siga fàcilment colonitzable per activitats a l'aire lliure.
3. Carrers de connexió nord-sud. Tots aquests carrers presenten una materialitat variable però una composició semblant. La materialitat variable depèn del tipus de preexistències aprofitables del paviment. La composició semblant es deu a que en tots aquests carrers es planteja introduir una banda central de paviment filtrant, encintada per l'adoquinat que hajam pogut rescatat del carrer (habitualment de rodeno o basalt) i el remat exterior amb peces en click de formigó.
4. Carrers tallats a la circulació. Aquests trams busquen ser espais d'activitat i d'oci, que segmenten els recorreguts rodats i afavoreixen la vida al carrer. Per a tractar de fer aquest espai més amable, el paviment filtrant s'exten a quasi tota la amplada del carrer, conservant l'encintat perimetral en click de formigó. Aquest espai central amb paviment filtrant permetrà el creixement de xicotetes brosses i herbes a les juntes, que es vorà condicionat per els diferents usos de l'espai i reduiran la duresa material del propi espai.
5. Carrer Torrent. Aquest carrer és el que evacua la major part del trànsit del barri del Pilar. Per aquest motiu, presenta una materialitat dura que combina l'ús de la franja central d'adoquí de basalt i les bandes de adoquí click. Aquest espai fortament horitzontal i diàfan serà el lloc perfecte per als jocs de pilota i altres activitats infantils.

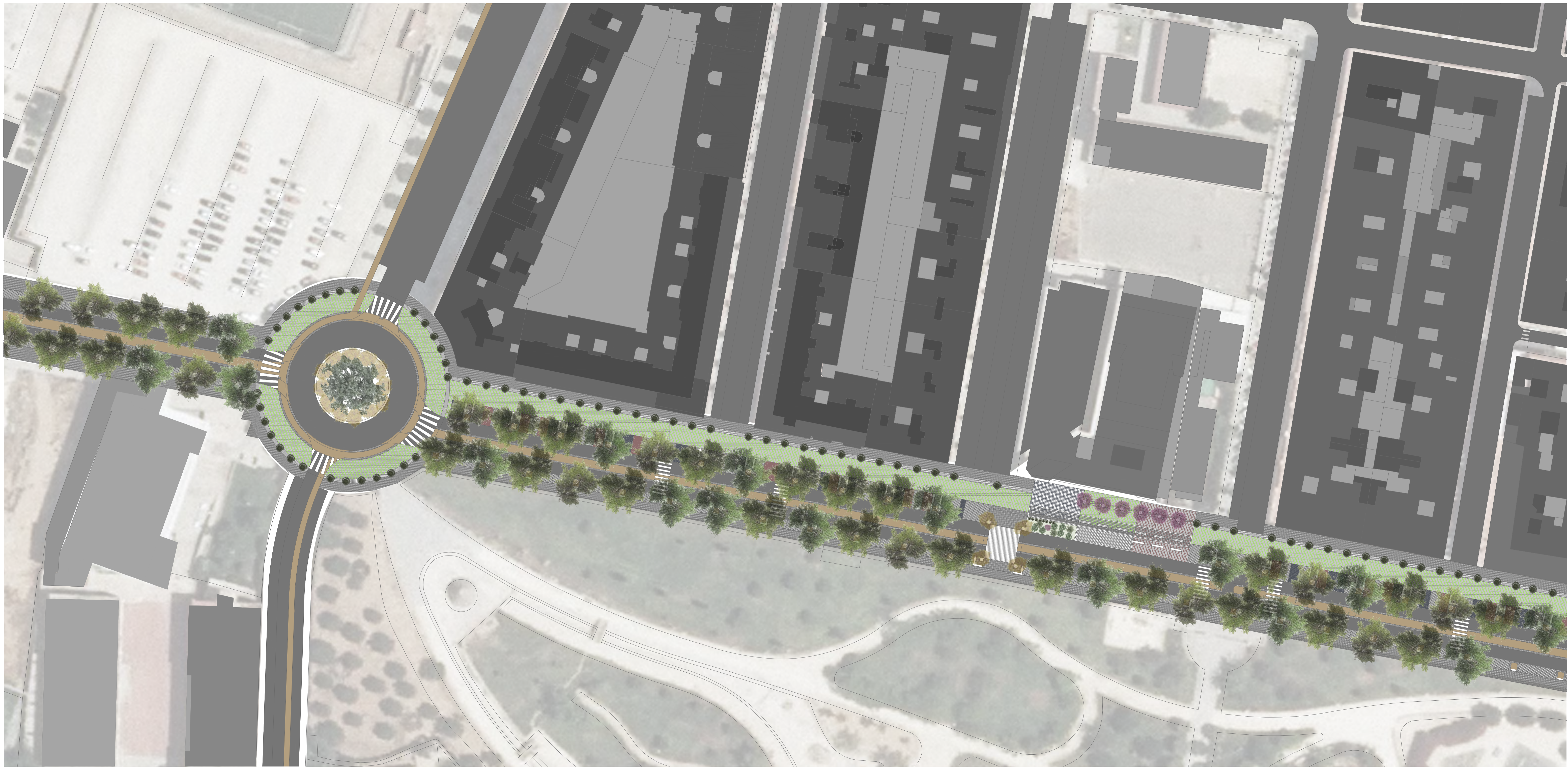


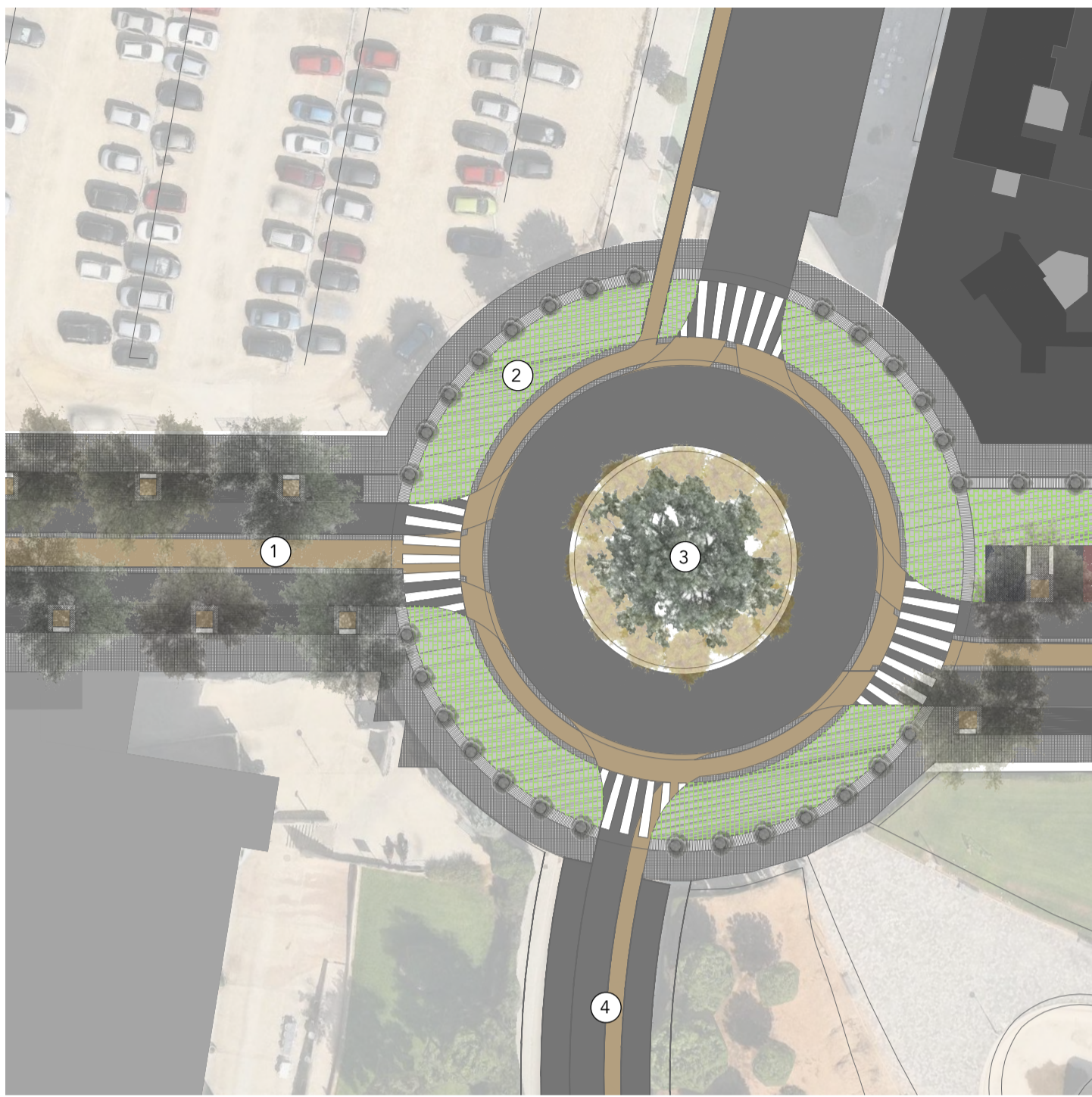
1. Plaça Cronista Pelegrí Llorens. Aquesta plaça en l'actualitat és un pàrquing de cotxes amb unes voreres perimetrals. De fet, sembla més un eixaplament de la calçada de l'avinguda Rambleta i no una plaça. Es proposa eliminar tot l'aparcament i crear una plaça equipada amb diferents usos. Per a marcar la seua presència en el recorregut de Rambleta, plantejarem una pèrgola que done ombra a un gran banc i que sobrepasse la línia edificada de les finques que recauen a dita via. El paviment que agrupa tots els elements de la plaça serà el mateix paviment filtrant que trobem al carrer Albacete.
2. Font elevada. Proposem ací una làmina d'aigua rodejada per un banc, recordant la presència de l'antiga llacuna que alimentava la Rambleta de Catarroja. Junt amb aquesta làmina oasi trobem una de les datlteres que conservem de la plaça original. El recorregut d'aigua s'exten fora de la làmina per un caminet que marca el límit entre l'espai estrictament peatonal i el de trànsit ocasional de cotxes provinent del carrer Torrent.
3. Zona de jocs. Pavimentada amb un compost de cautxú, ací s'instal·laran diferents peces de mobiliari de jocs infantils. La seua configuració mitjançant diagonals i formes més irregulars intenten crear una sensació de major grandària de l'espai públic del que realment disposem.
4. Zona ajardinada. En aquest punt prescindim del paviment i preferim una zona més naturalitzada. Acoblem els arbres que ja existeixen a la plaça i completem l'arbrat amb una carrasca (al cantó inferior). Com a tapissant proposem espècies de matorral pertanyents a les zones de ribera.
5. Pas dels vianants. Complementant a la zona de remans de la plaça, proposem una franja orientada a la gent que està de pas, que absorirà la irregularitat del contorn de la plaça. En aquesta franja primer instal·lem unes zones de seients associades a la zona de jocs. En el tram següent introduïm un element ja conegut i que ens trobarem al passeig de la Diputació: les fileres de xiprers. Completem la alineació de la casa de poble que sobreix i ocultem la finca d'escassa qualitat estètica. El paviment que marcarà el pas serà una estora d'adoquinat de rodeno encaixat a mitja peça.



1. Entrada a Mestre Iturbi. Entenem que la plaça Mestre Iturbi ha de ser una extensió i complement del passeig de la Diputació. Proposem que en el seu tram més estret es realitze un sistema de doble pèrgola que actue com a porta, amb una filera de ginkos central. Al plànol de terra hi trobariem unes zones de seients tapissades amb estores rectangulars de paviment filtrant de formigó en tons grisos.
2. Plaça Mestre Iturbi. Proposem aquesta plaça actualment infrautilitzada com un espai dedicat als jocs infantils. En primer lloc mantenim els dos xops que trobem més al sud i plantejarem que se'n planten vuit més en la menor longitud de la plaça. Eliminem les tanques i alliberem les franges perimetrals per a que siguin utilitzades com a zones de descans, mitjançant la incorporació de bancs correguts. A la banda central plantejarem una mescla de paviments per a propiciar diferents activitats: un rectangle de paviment de cautxú blanet travessat per una franja (4) de materialitat diferent.
3. La zona 3 la plantejarem com un espai per a jocs de seure a terra. Per això proposem un paviment ceràmic, d'aspecte més càlid i confortable que la resta.
4. La banda 4 separa sobretot d'rstintes activitats, i presenta un pavimentat d'asfalt continuu. A aquesta banda és ideal per a realitzar jocs de velocitat (el mocadoret, curses...) o de pintures al terra (sambori o dirèctament, dibuixos amb guix).
5. El sector 5 és el més "brut" de tots. Plantejarem que siga una zona de terra en la que els xiquets puguen embrutar-se i jugar amb una microtopografia adaptable i deformable al seu gust. Es troba separada de l'accés, del sector 6 i del 7 per mitjà d'un jardí aromàtic arbustiu.
6. L'espai 6 el trobem com a espai de les mascotes. Serà una mena de pipican amb una xicoteta font, una manguera (per a rentar el que s'embrute) i una sèrie de contenidors i equipaments destinats a preservar aquesta zona meta.
7. La franja indicada amb el n'7 correspon a una franja de baladres. Aquests baladres ja els podem trobar en l'actualitat, i serveixen tant com a filtre visual dels cotxes que hi han al darrere com a banda de tancament i protecció de l'espai infantil. Aquesta banda es veu afiançada al situar al seu darrere una filera d'aparcament en paral·lel, fàcilment substituïble per una terrassa d'activitats.

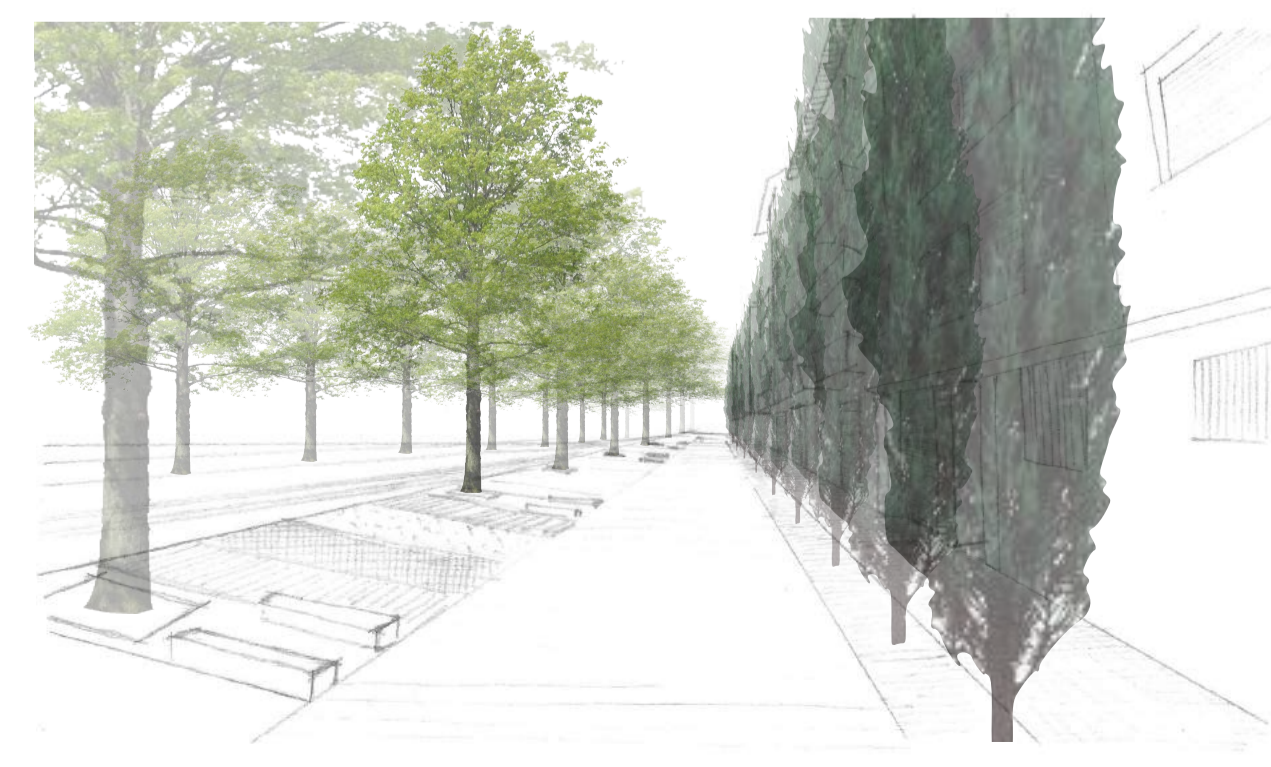






- Últim tram del passeig de la Diputació. És el punt d'arribada al poliesportiu i les instal·lacions de la Florida, alhora que la entrada principal a Catarroja per la CV400. Proposem una reurbanització igualant la secció de la via, amb una distribució d'usos simètrica a eix, tenint el carril bici com a centre, envoltat de les vies rodades en cada sentit, una banda d'aparcament en sèrie combinat amb els espais d'arbrat i per últim, una vorera generosa. Els arbres ubicats de manera alterna a cada banda del carrer seran uns plananers comuns. Les cintes que delimiten els carrils dels automòbils i protegeixen el carril bici seran d'adoquinat de granit amb una talla tosca i aspra. I el paviment reservat per a les voreres es proposa que siga unes peces de formigó en click.
- La rodon. En aquest punt es produeix el primer encreuament ja dins del casc urbà de Catarroja. Per tal de donar-li major amplitud i presència a l'espai peatonal, proposem que aquest estiga marcat per el cercle de xiprers que provenen de la primera fase del passeig de la Diputació. La banda interior pavimentada es proposa que siga de paviment filtrant de formigó amb junta oberta, per a seguidament trobar la cinta de formigó imprès que conté tot el arbrat. Aquesta cinta separarà el paviment filtrant del click de formigó que s'instal·larà a la part més externa del recorregut. Cal dir que la zona transitible pel vianant estarà protegida per la presència del propi carril bici.
- El centre de la rodon. Aquesta rodon en l'actualitat està arbrada amb molts pins que per desgràcia son incompatibles amb la conservació i bon estat de les vies rodades i peatonals. Després del seu trasllat o eliminació proposem redefinir el contorn amb exemplars de ginko i marcar el centre amb un arbre de gran tamany que pugui créixer sense problemes, com una magnòlia o un ficus. La cota zero s'ajardinaria amb espècies arbustives i de baix manteniment.
- La continuació de l'avinguda Jaume I no presenta una secció ordenada en l'actualitat. Proposem reduir l'àrea d'aparcament a canvi de crear una connexió del carril bici de Diputació i Jaume I amb el carril que passa per Albal.

- Passeig de la Diputació. En el tram central de l'actuació, que correspon al de més amplitud, proposem marginar l'espai arbrat que actualment es troba infrautilitzat al centre de la calçada, al lateral nord. D'aquesta manera, disposem d'un espai de major amplitud i immediat als edificis i equipaments. La vorera sud manté la seua dimensió actual guanyant l'espai que actualment ocupa el carril bici. Amb aquest passeig marginat a una banda volem aportar un espai per ara inexistent a la façana construïda del carrer. El passeig com a tal està dividit en diferents franges d'activitat. La primera i de contacte amb els edificis és la banda d'ús veïnal. Està pensada per a l'accés dels veïns del passeig a les seues propietats. No és per tant res més que un espai de circulació, que es pavimentarà amb click de formigó. A continuació trobem una cinta de formigó imprès que conté l'arbrat de xiprers. S'opta per aquesta espècie per a afavorir unes perspectives de carrer el més verdes possible i alhora ocultar l'escassa bellesa de les finques que allà estan. Aquesta banda separa els usos de circulació interna i de la zona de passeig pròpiament dita. Aquesta zona d'una dimensió propera als 8 metres, està pavimentada amb peces de formigó amb el sistema filtrant. A la banda sud de la zona de passeig trobem l'espai d'ús privatiu, que definirem en l'apartat 9.
- Pas del TAC. En aquesta proposta de passeig, els elements (pasos de vianants, alcorques i àrees d'espai privatiu) presenten una modul·lació amb certes peces que la trenquen. Una d'aquestes peces és el nou pas de vianants que proposem per a l'accés al teatre-auditori-conservatori. Proposem un accés descentrat que afavoreix la percepció d'aquest edifici, i diferenciem l'arribada a un punt important substituint en el seu perímetre els plananers per ginkos. El pas de vianant conserva la cota de carrer i té unes bandes reductores de velocitat en les zones que travessen la calçada.
- Estora del TAC. Proposem que a la zona d'accés del TAC es diferencie el pavimentat que té tot el passeig per un que lligue amb la materialitat interior de l'edifici. Com la pavimentació del propi interior (en marbre blanc) és inviable, proposem que es pavimente amb un ceràmic porós grisenc o granit clar de gran format que segueisca el motiu de col·locació del paviment interior del TAC, com si fora la estora de recepció al públic.
- Parterre del TAC. Per tal de diferenciar a la banda d'ús privatiu a la porta del TAC, es proposa crear un xicotet jardí arbustiu, amb xicotetes palmeres i xiprers menuts. Amb l'arribada dels canvis estacionals, es suggereix un reajardinament segons les espècies que florixquen en eixa estació.
- Arribada del TAC. Es proposa una xicoteta zona on estacionar temporalment autobusos, cotxes o furgonetes relacionades amb l'activitat habitual del teatre. Ja siguen autobusos de la 3a edat o infantils, cotxes de la empresa pública, del teatre o de les diferents institucions festives.
- Plaça del TAC. A la zona de taquilles i d'espera per a les actuacions, proposem una zona de seients coberta per una pèrgola esbelta que recorre tot l'ample de la façana del TAC. Optem per una ombra artificial per tal d'atorgar de major presència urbana l'edifici públic.
- Definició material: Optem per una pavimentació filtrant realitzada en rodono, amb uns almetllers plantats a la cinta dels xiprers, i unes cintes de pedra calcària crema que enmarquen les distintes modul·lacions.
- Pasos de vianants. Com hem indicat abans, els passos de vianants estàndard encaixen dins de la modul·lació. En tots els casos, trobem associats als arbres zones de seients. En trobar-se aquestes zones amb els passos de vianants, la configuració de seients s'altera per a formar replacetes diferenciades.
- Les zones d'ús privatiu les entenem com un espai versàtil que pot absorbir diferents usos. Al llarg del temps pot contindre l'ús d'aparcament, l'ús de terrassa o un ús extensiu de la zona de passeig, amb motiu d'alguna festa o activitat. En definitiva és un espai que no vol tindre un ús assignat, sinó que vol variar segons les necessitats dels usuaris. Associada a aquestes zones d'ús privatiu i immediates als plananers tenim uns bancs de descans enfrontats, per tal d'afavorir xicotetes reunions i propiciar un descans còmode a l'ombra dels arbres. Per a enfatitzar el caràcter d'usos variables d'aquesta zona, proposem una pavimentació diferent en cada àrea. Paviments com adoquí de basalt, de click i de rodono, intercalat amb zones de paviment filtrant ceràmic o de pedra calcària crema. L'objectiu és crear multiplicitat de tapisos que reflexen la multiplicitat d'usos que poden contindre.
- A la banda sud del passeig trobem un altra zona d'ús privatiu, que previsiblement romandrà amb l'ús d'aparcament. Per aquest motiu proposem que tinguen una materialitat homogènia realitzada en peces ceràmiques.
- El pas de vianants que condueix a la plaça Mestre Iturbi presenta trets molt semblants al pas del TAC, amb un arbrat de ginkos.
- El passeig de la Diputació arriba a l'avinguda Rambleta amb un ample inferior al de la secció principal. Per aquest motiu, la banda de paviment d'accés i la filera de xiprers desapareixen.
- Els carrers Alacant i Mestre Monforte perden la seua condició de carrer passant i es converteixen en culs de sac, amb un accés restringit a veïns i prohibit per al pas de trànsit simple.



# ANNEX

## ENQUESTA D'OPINIÓ CIUTADANA: ELS CARRERS DE CATARROJA

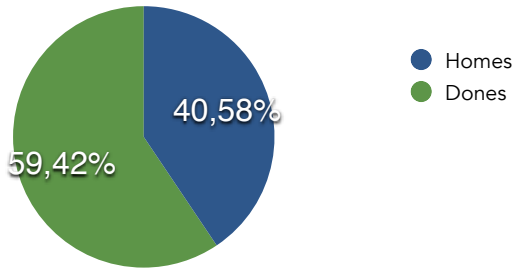
En aquest apartat s'exposen els resultats de la enquesta llançada de manera telemàtica, a través dels perfils oficials en les xarxes de l'Ajuntament de Catarroja. Sense la col·laboració de l'administració i d'aquells catarrogins i catarrogines que han prestat part del seu temps, aquest apartat havera resultat inviable. La enquesta s'havera fet a peu de carrer, però degut a la brevetat d'aquest TFG s'ha decidit acotar-la a l'entorn virtual en exclusiva.

*Aquesta breu enquesta ha sigut realitzada per l'alumne de l'Escola Superior d'Arquitectura de València (UPV) Lluís Candel i Galan, dins del seu Treball de Final de Grau "Estudi i desenvolupament d'actuacions estratègiques de regeneració urbana per a ciutats de tamany mitjà, aplicat al cas de Catarroja". L'objectiu d'aquesta enquesta és arreplegar la opinió i les exigències dels catarrogins per a la millora del seu poble, mitjançant actuacions urbanes altament efectives. Vos demanem sinceritat i coherència a l'hora de contestar, ja que d'aquesta manera podrem proposar millores de manera més efectiva al poble de Catarroja.*

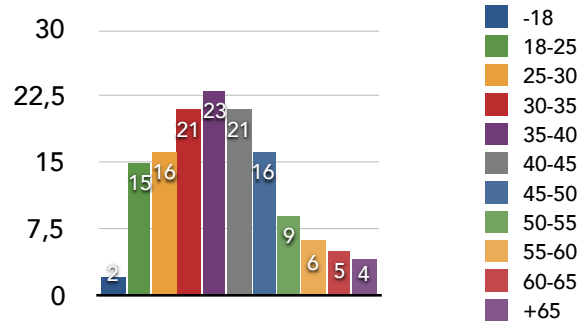


## DADES BÀSIQUES

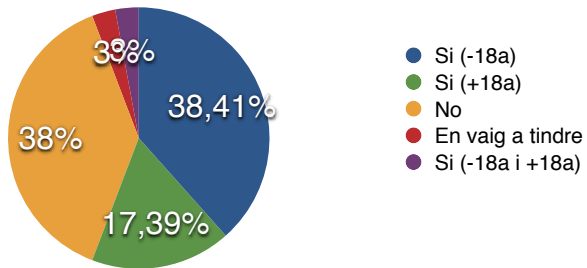
### SEXE



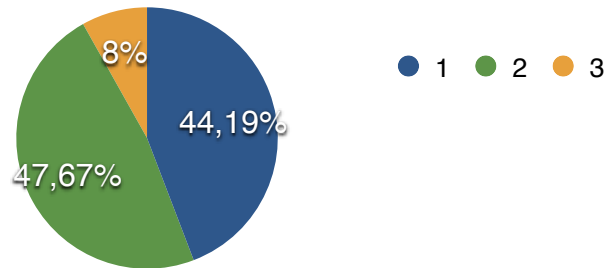
### EDAT



### TENS FILLS?

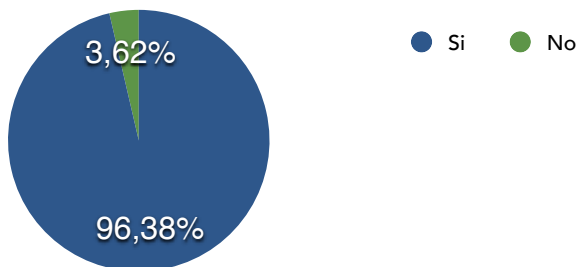


### QUANTS?

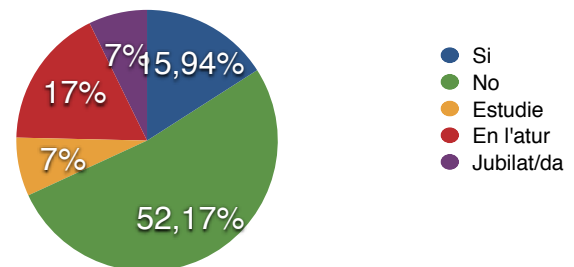


## CATARROJA I TU

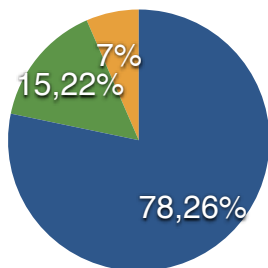
### VIUS A CATARROJA?



### TREBALLE A CATARROJA?

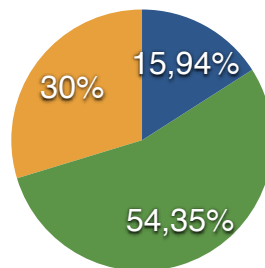


CREUS QUE  
CATARROJA ÉS UNA  
CIUTAT  
AGRADABLE?



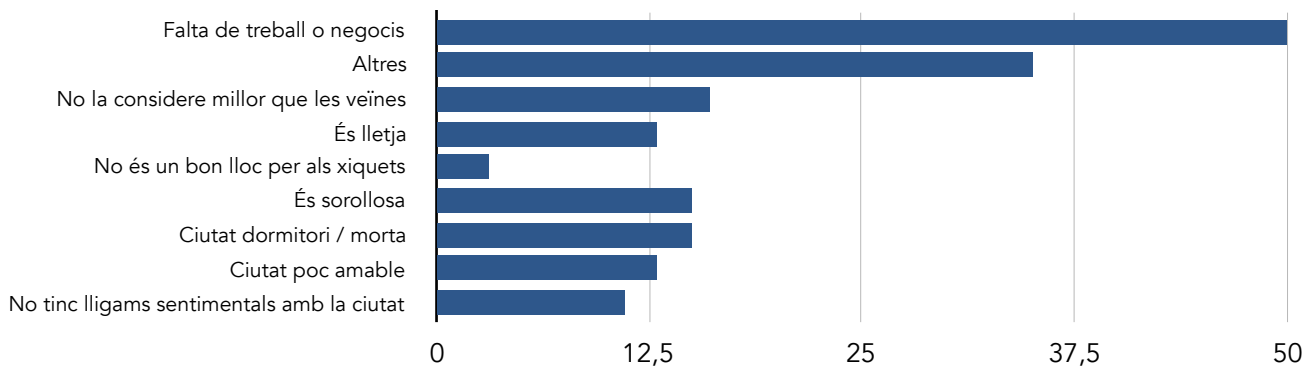
● Si  
● No  
● NS/NC

CANVIARIES DE  
CIUTAT?

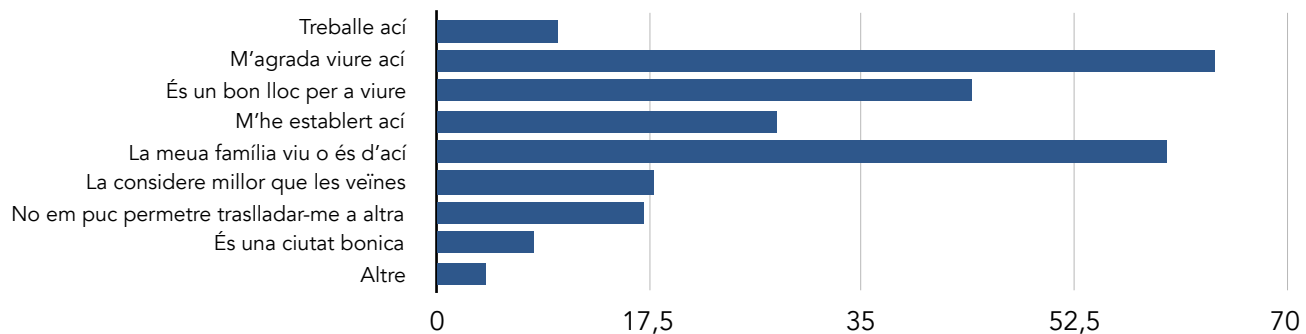


● Si  
● No  
● No m'importaria

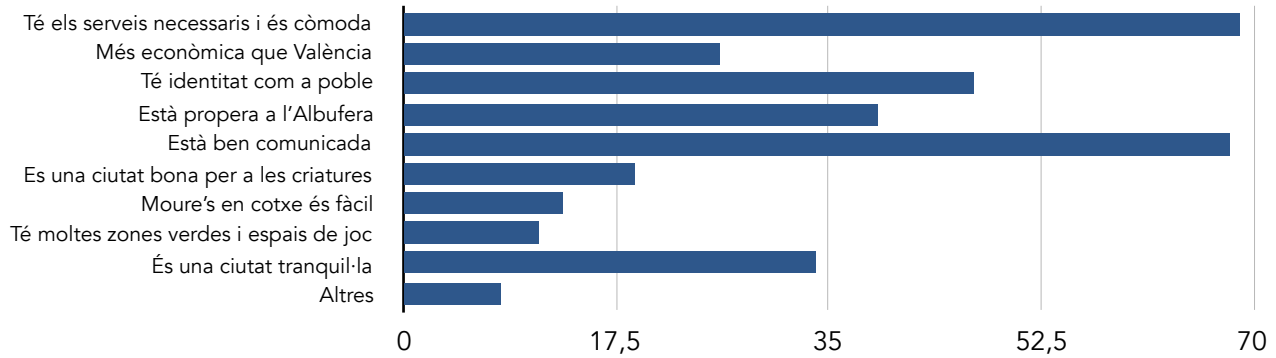
PER QUINS MOTIUS ET CANVIARIES DE CIUTAT?



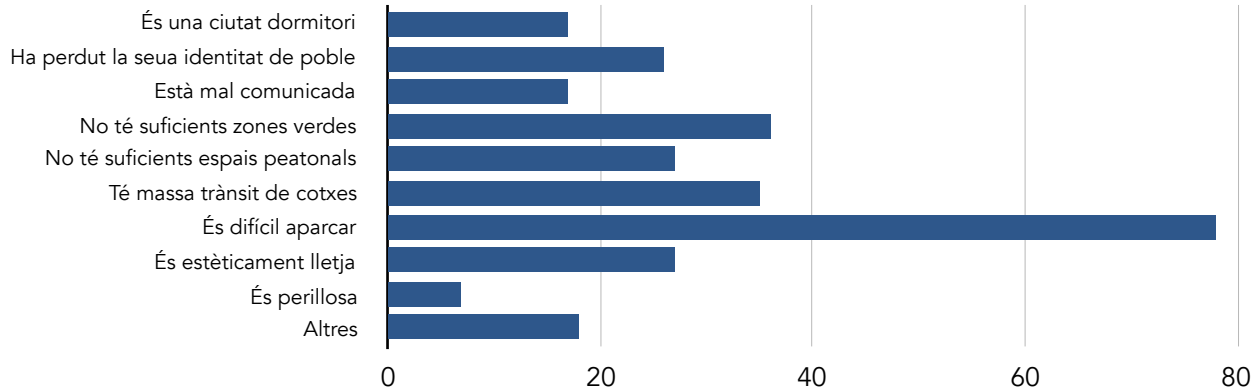
QUE ET MANTÉ UNIT A LA CIUTAT?



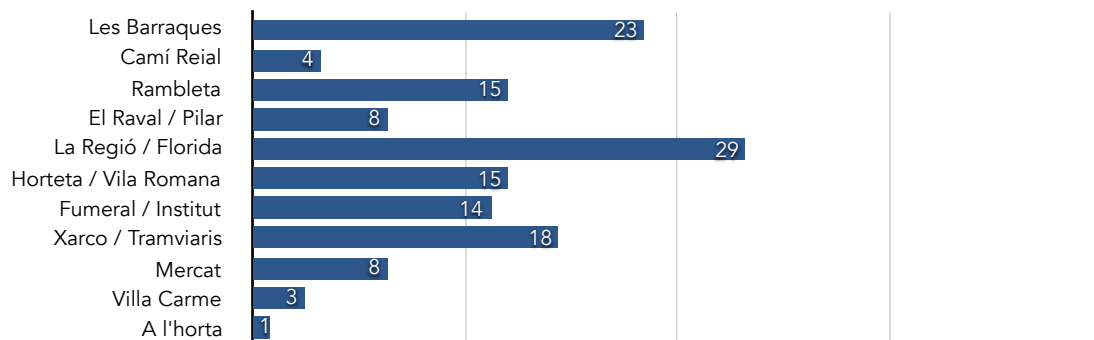
### QUINES COSES T'OFERIX CATARROJA QUE ALTRES CIUTATS NO?



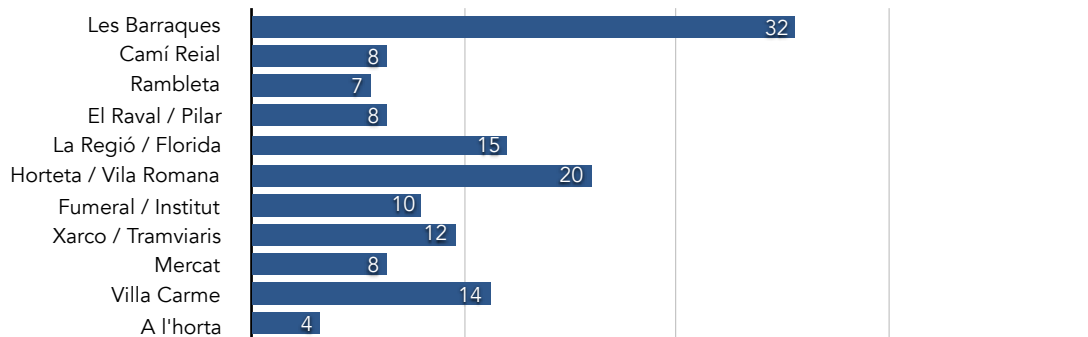
### QUINES COSES NO T'OFERIX CATARROJA?



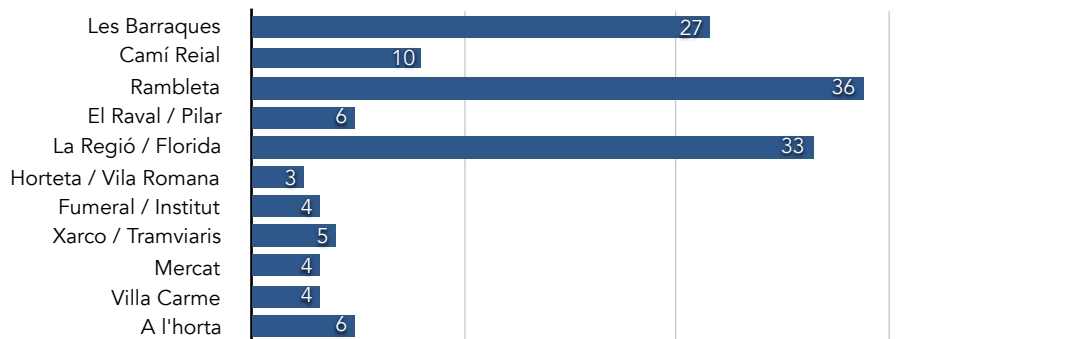
### A QUIN BARRI VIUS?



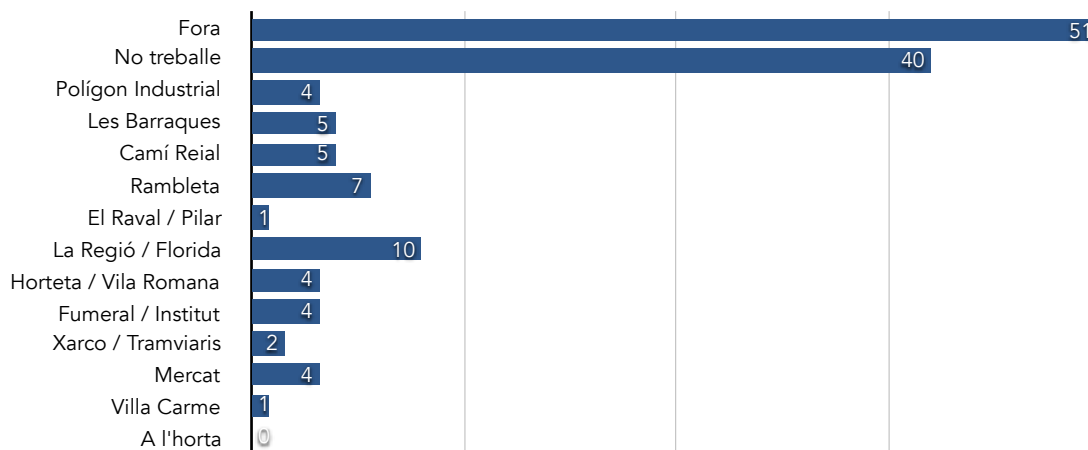
### EN QUIN T'AGRADARIA VIURE?



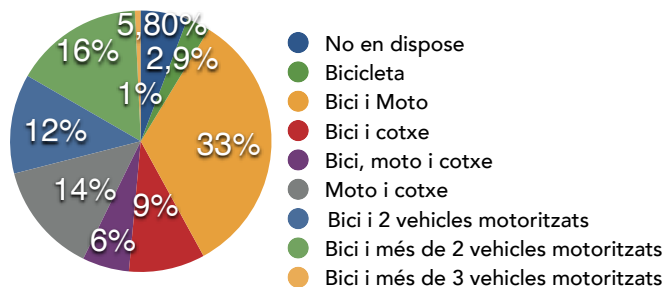
### EN QUIN NO VOLDRIES VIURE?



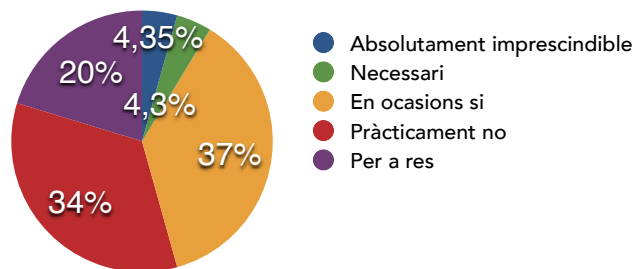
### EN QUIN TREBALLES?



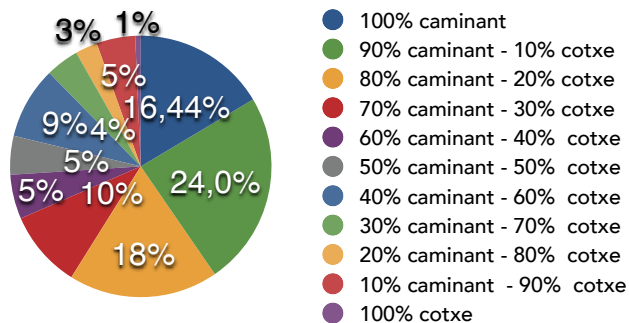
### DE QUINS MITJANS DE TRANSPORT DISPOSES?



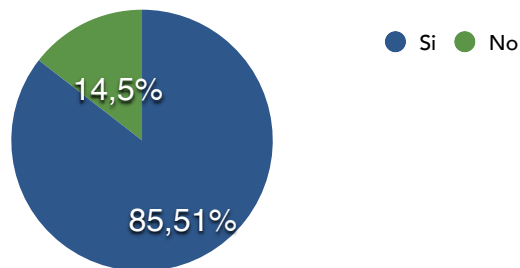
### EL COTXE ÉS IMPRESCINDIBLE PER A MOURE'S PEL POBLE?



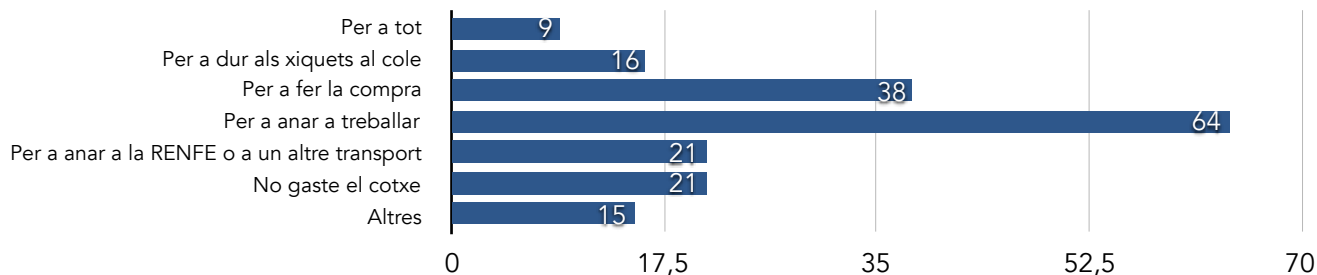
### COM ET DESPLACES?



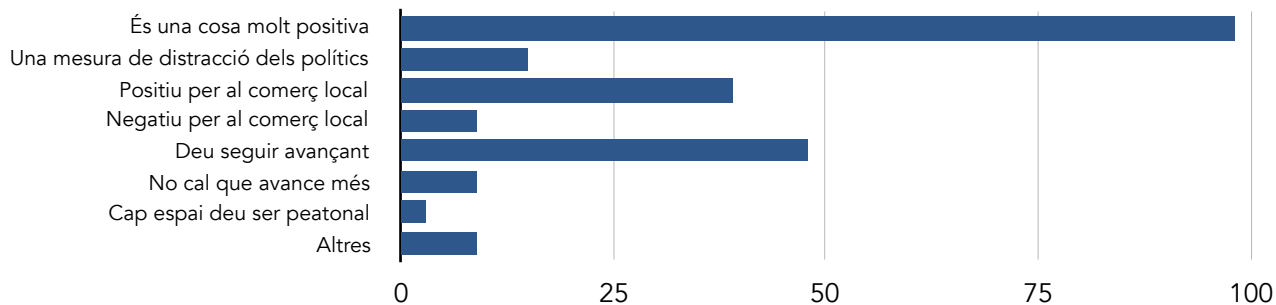
### NECESSITES ALGUN ALTRE MITJÀ?



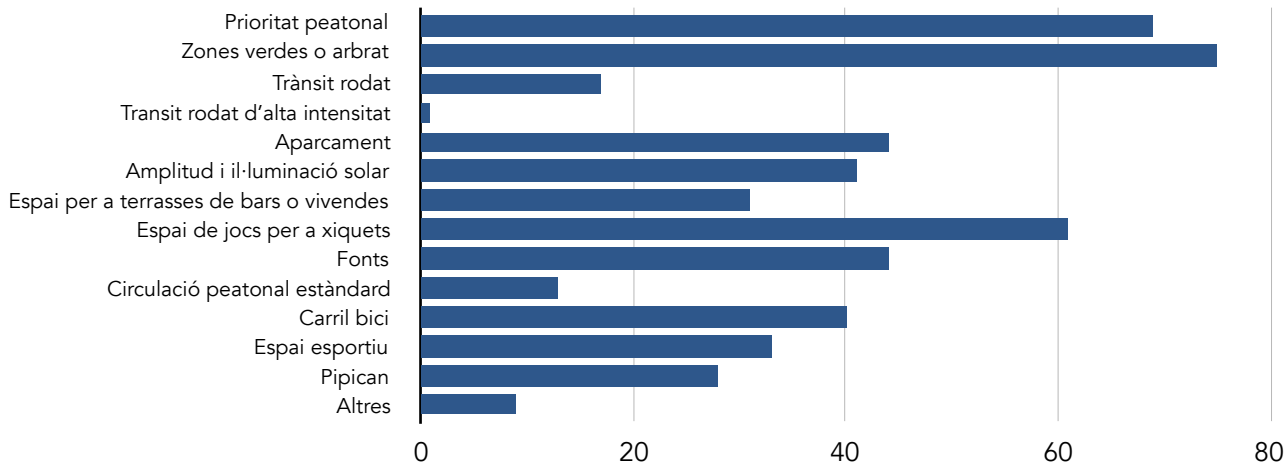
### PER A QUÈ GASTES EL COTXE?



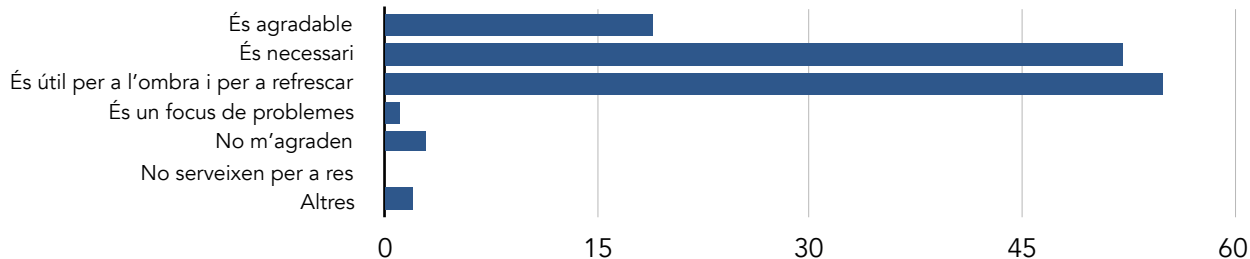
### QUÈ OPINES DE LES PEATONALITZACIONS?



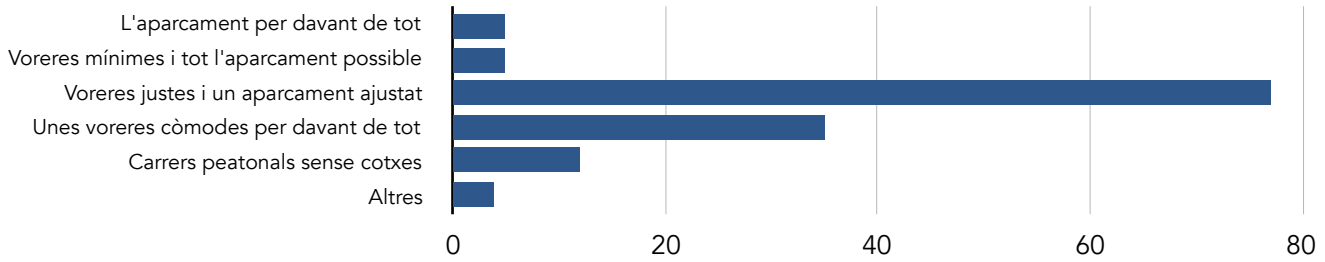
### QUÈ T'AGRADARIA TINDRE AL TEU CARRER?



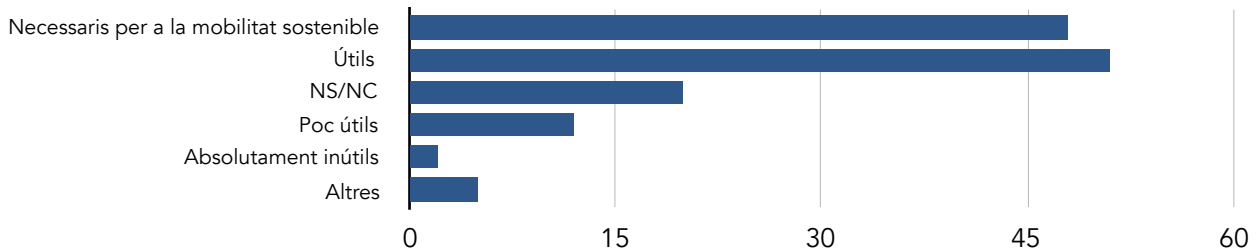
### QUÈ EN PENSES DE TINDRE ARBRES AL TEU CARRER?



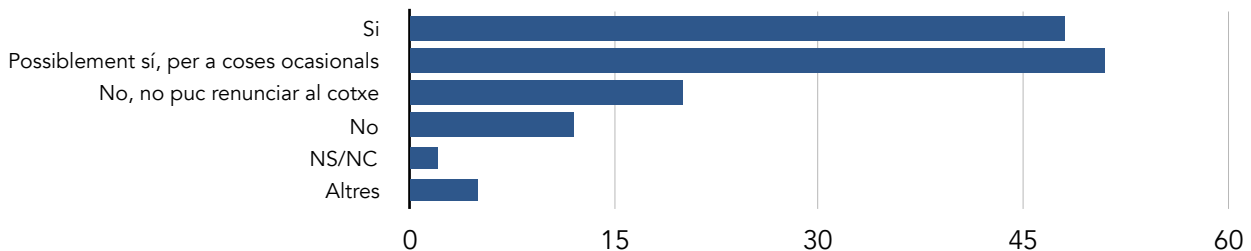
L'ESPAI D'APARCAMENT ENTRA EN CONFLICTE AMB L'ESPAI DEL VIANANT EN QUASI TOTS ELS CARRERS. QUE CONSIDERES PRIORITARI?



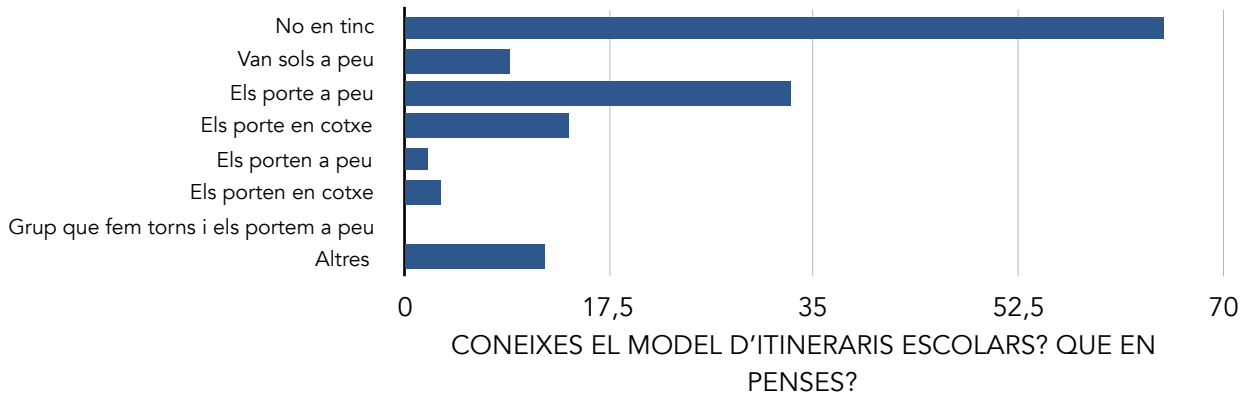
CONEIXES ELS CARRERS BICI? QUE N'OPINES?



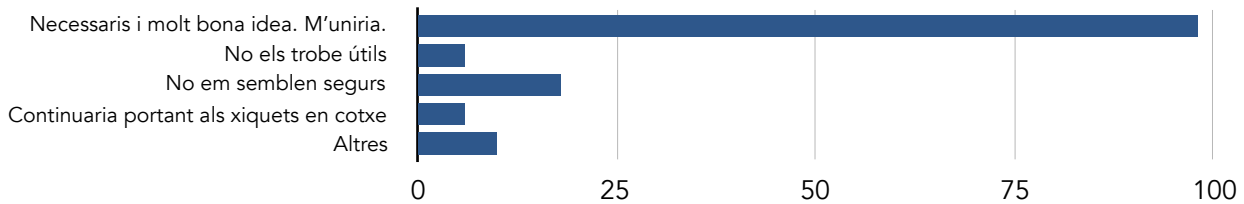
SI MILLOREN LES CONDICIONS PER A LES BICIS, ET PLANTEJARIES GASTAR-LA?



SI MILLOREN LES CONDICIONS PER A LES BICIS, ET  
PLANTEJARIES GASTAR-LA?

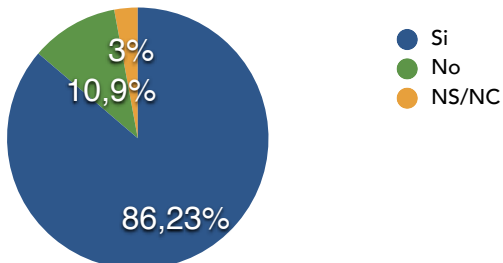


CONEIXES EL MODEL D'ITINERARIS ESCOLARS? QUE EN  
PENSES?

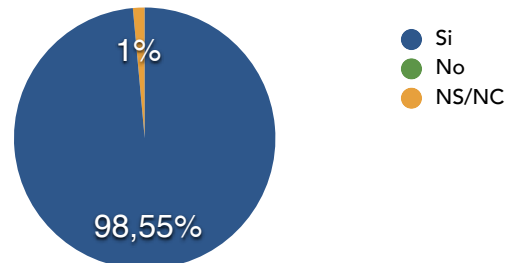


**L'URBANISME I CATARROJA**

T'AGRADA FER VIDA  
AL CARRER?



L'ESPAI PÚBLIC DE  
CATARROJA POT  
MILLORAR?





## QUINES MESURES SON NECESSÀRIES? VOTA LA SEUA IMPORTÀNCIA

### VORERES MÉS AMPLES



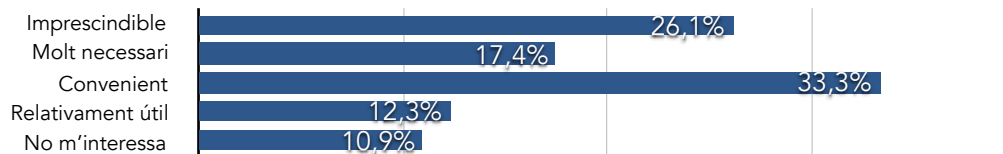
### AUGMENT DE ZONES VERDES / ARBRAT AL CARRER



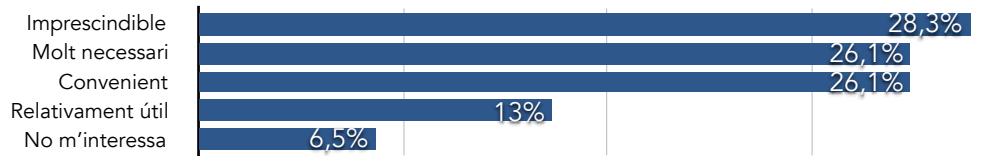
### ACCESSIBILITAT EN CADIRA DE RODES



### PEATONALITZACIÓ DE CARRERS



### CARRERS I ITINERARIS BICI



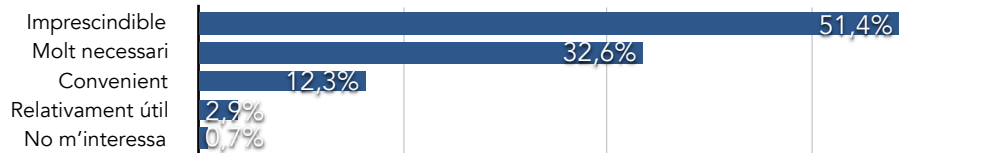
### MÉS ESPAI D'APARCAMENT



### ITINERARIS ESCOLARS



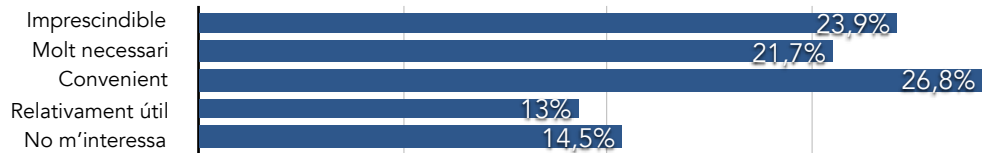
### EQUIPAMENTS SANITARIS



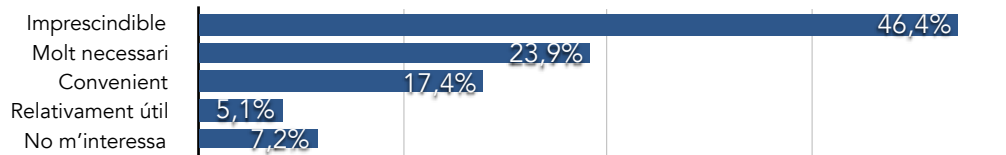
### ESCOLETES INFANTILS



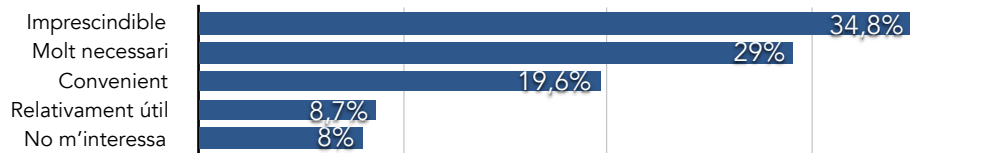
### ESP AIS PER A LES MASCOTES



### MANTENIMENT DE L'ADOQUINAT HISTÒRIC



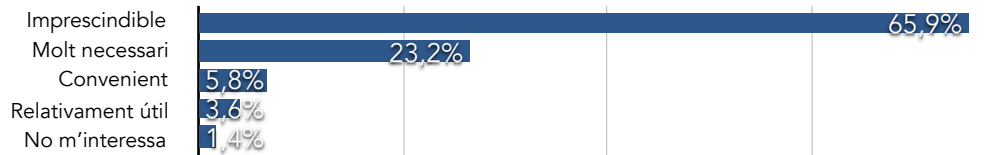
### MÉS FONTS PÚBLIQUES



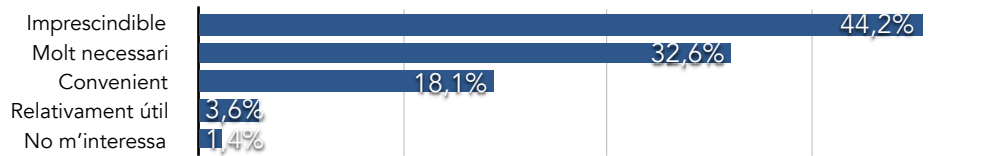
### HORTS URBANS



### APROFITAMENT PÚBLIC DELS SOLARS BUITS



### MILLORA DE LES VIES RODADES

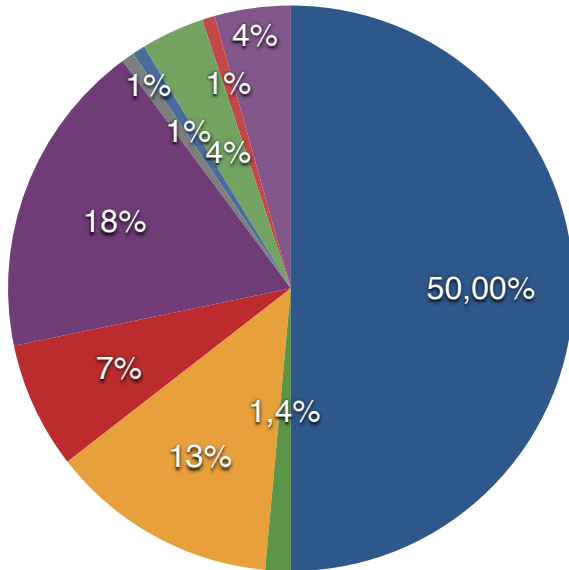


### MÉS MOBILIARI URBÀ



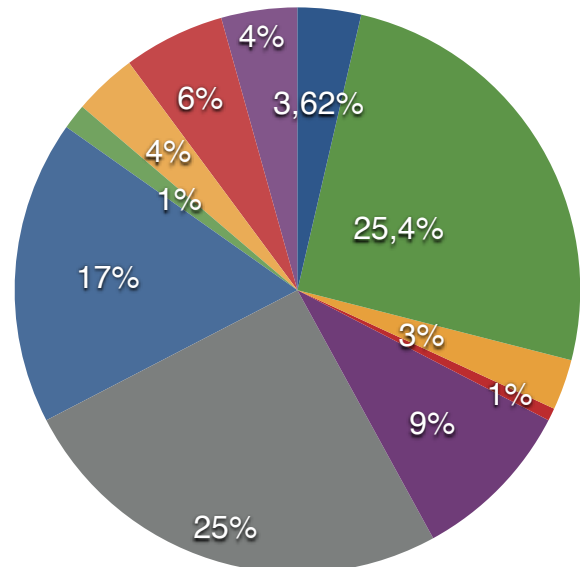
## MILLOREM BARRI PER BARRI

QUIN PENSES QUE ÉS EL BARRI MÉS DEGRADAT DE CATARROJA?

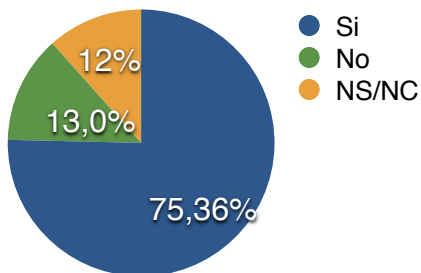


- Barraques
- Camí Reial
- Rambleta
- El Raval / El Pilar
- La Regió / Florida
- Horteta / Vila Romana
- Fumeral / Institut
- Xarco / Tramviaris
- Mercat
- Villa Carne
- NS/NC

I EL MÉS CUIDAT?

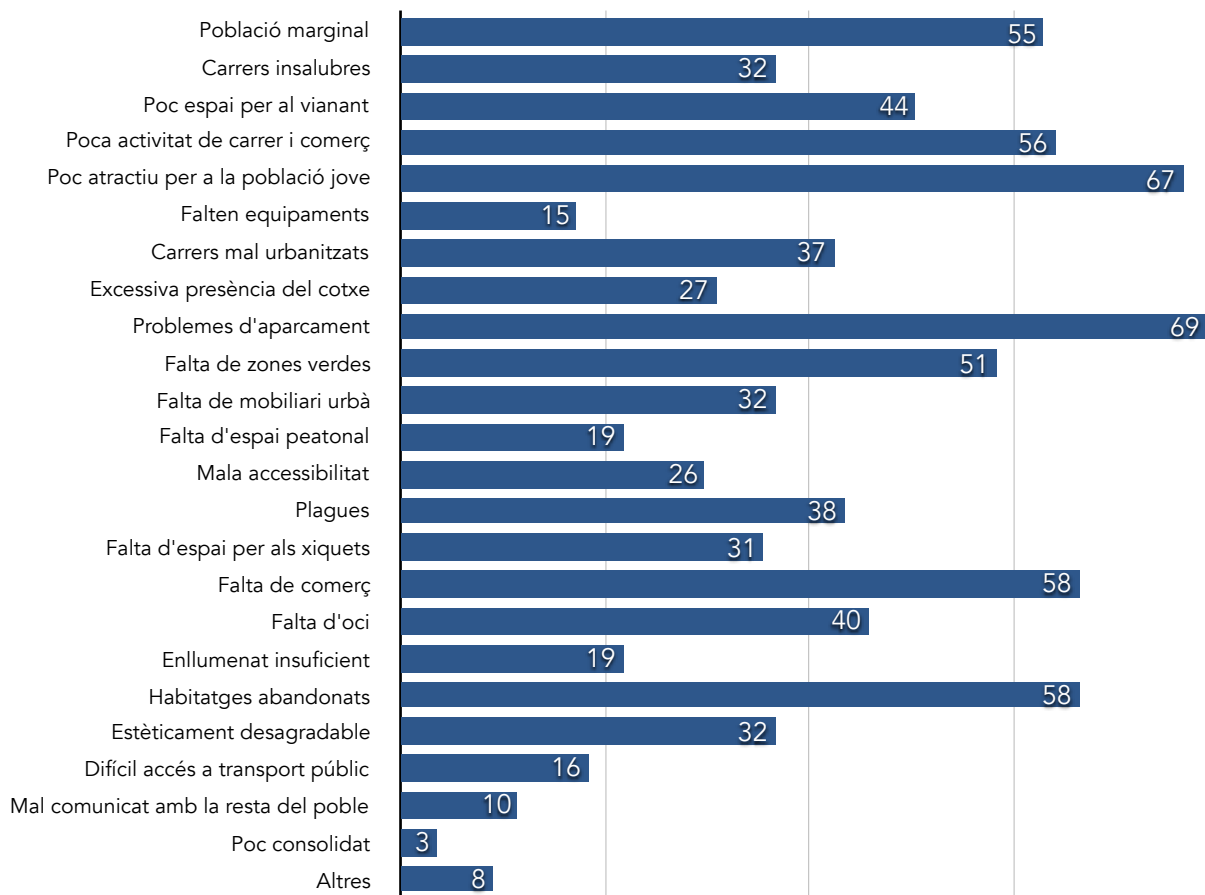


AMB UNA MILLORA DE LES CONDICIONS, EL VEUS COM UN BARRI AMB FUTUR?



- Si
- No
- NS/NC

## QUINS PROBLEMES TÉ EL BARRI MÉS DEGRADAT, SEGONS TU?



## BIBLIOGRAFIA I FONTS

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

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

HOWARD, Ebenezer - OSBORN, F.J. - MUMFORD, Lewis (1965), Garden cities of to-morrow, Massachusetts Institute of Technology. Ed: The MIT Press, Cambridge, Massachusetts. ISBN 0-262-58002-0.

LLOPIS, Armando - PERDIGÓN, Luís (2011) Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Ed: UPV, València ISBN 8-483-63592-5

UNIVERSITAT DE VALÈNCIA (2015) Catarroja: Historia, geografía y arte, Universitat de València – Ajuntament de Catarroja. Ed: Facultat de Geografia i Història, Universitat de València, València, ISBN 978-84-370-9738-1

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JUCAR (2007) Barranco del Poyo: Un cauce hacia los sentidos (2007). Ed: CHJ

AJUNTAMENT DE CATARROJA (2014) Estudio socioeconómico de Catarroja

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA ([ine.es](http://ine.es))

VALENCIA HISTÓRIA GRÁFICA [solerdos.blogspot.com.es](http://solerdos.blogspot.com.es) (Juan Antonio Soler Ases)

TERRASIT ([terrasit.gva.es](http://terrasit.gva.es))

AJUNTAMENT DE CATARROJA (2011) Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Catarroja.

INTRAS, UNIVERSITAT DE VALÈNCIA (2016) Informe i evaluació para la consecució de los objetivos del PMUS de Catarroja.

## AGRAÏMENTS

AJUNTAMENT DE CATARROJA

ARXIU MUNICIPAL DE CATARROJA

JESÚS MONZÓ I CUBILLOS: ALCALDE DE CATARROJA

MARTÍ RAGA I VÀZQUEZ : REGIDOR D'URBANISME

DAVID ESTAL I HERRERO: ARQUITECTE

CARMEL GRADOLÍ I MARTÍNEZ: ARQUITECTE

I als catarrogins i catarrogines anònims que tan amablement van cedir part del seu temps i van demostrar tanta paciència emplenant la enquesta.