

PROYECTO FINAL DE GRADO. PFG MODALIDAD CIENTÍFICO-TÉCNICO

TALLER 40 EL PAISAJE CULTURAL. PATRIMONIO Y MEDIO AMBIENTE

PARQUE CENTRAL. DESARROLLO EN VALENCIA



Realizado por:
JOAQUÍN LÓPEZ PARDO
Valencia 2012-13

Dirigido por:
FRANCISCO TABERNER PASTOR
MARIA EMILIA CASAR FURIO



ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR
INGENIERÍA DE
EDIFICACIÓN



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

PARQUE CENTRAL. DESARROLLO EN VALENCIA

SUMARIO

INDICE DE CONTENIDOS	1
PRESENTACIÓN	3
INTRODUCCIÓN	5
CAPITULO 1 EXPOSICIÓN HISTÓRICA	7
CAPITULO 2 CRONOLOGÍA URBANÍSTICA VALENCIANA	13
2.1 INTRODUCCIÓN	13
2.2 SIGLO XX ENTRE EL FRANQUISMO Y LA TRANSICIÓN	17
2.3 SIGLO XXI GRANDES EXPECTATIVAS	23
CAPITULO 3 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	30
3.1 SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL	30
3.2 REPORTAGE FOTOGRÁFICO	38
3.3 OPINIÓN CIUDADANA Y DEBATE	57
CAPITULO 4 PRESENTACIÓN DEL PROYECTO ACTUAL	58
4.1 CONCURSO DEL PARQUE CENTRAL DE VALENCIA. 5 DISEÑOS	61
4.2 AUTORA DEL PROYECTO: KATHRYN GUSTAFSON	67
4.3 RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	69
4.4 DISEÑO DEL PARQUE CENTRAL	73
4.5 OPINIÓN MEDIÁTICA. NOTICIAS	79
4.6 ANUNCIOS DEL BOE	87

CAPITULO 5 ALTERNATIVAS AL PROYECTO ACTUAL	89
5.1 CONTEXTO	84
5.2 NECESIDAD CIUDADANA Y COMUNICACIÓN	92
5.3 CLIMA	95
5.3 PROPUESTA GENERAL	98
5.4 JARDINES DE VALENCIA	102
5.5 HIGHLINE NEW YORK. UNA ACTUACIÓN DIFERENTE	112
CAPITULO 6 CONCLUSIONES	114
BIBLIOGRAFÍA	121
INDICE DE FIGURAS	124
INDICE DE IMÁGENES	128
INDICE ANEXO DOCUMENTAL	132

PRESENTACIÓN

La justificación del presente Proyecto Fin de Grado se basa en lo que a continuación se detalla:

- Inquietud por el paisajismo y el urbanismo

Muestro gran interés respecto a la jardinería y la naturaleza en general. Formado en la università degli Studi en Florencia en paisajismo y diseño de jardines con el profesor Giorgio Biaggio, reconocido paisajista Italiano.



Figura 1 VIDAL CERVERÓ, Adrián 1986

- Curiosidad en relación a lo histórico-artístico

Desde que me inicié en el mundo de la construcción he intentado enfocar mi carrera hacia ramas pertenecientes a la restauración, colaborando con la Escuela Técnica de Ingeniería de Edificación en el levantamiento de planos de fachada, tales como la plaza de Manises e Iglesia de San Nicolás, la parroquia de San José de Calasanz (Padres Escolapios), o la fachada de la Catedral de Vinaroz. Igualmente, en la realización del área de intensificación de Intervención en edificios existentes, restauración en Escuela Técnica Superior de Arquitectura en la UPV, Laboratorio di Restauro de Architetura en la università degli Studi en Florencia.

- Valoración personal del Parque Central como Zona de gran influencia comunicativa de la ciudad.

- Riesgo directo al desplazarme habitualmente en bicicleta por la ciudad de Valencia. Desde hace más de 20 años la bicicleta es mi medio de transporte tanto para acceder a la



Figura 2 Elaboración propia (RP) Puente Iturbi – transito, hacia estación del Norte

escuela como para ir a trabajar o realizar cualquier tipo de gestión. El uso de la bicicleta es realmente complicado llegando a ser peligroso, en especial el

punto Iturbi, que comunica la ronda tránsitos entre las Avenidas de Peris y Valero con la Calle San Vicente Mártir y la Avenida de Giorgeta. También el paso subterráneo entre la Gran Vía Germanías con la Gran Vía Ramón y Cajal.

- Escasez de zonas verdes

Tan solo oxigenan esta parte de la ciudad el pequeño parque junto a la Biblioteca General o antiguo Hospital, la zona central de las grandes



vías, y, el Parterre; siendo las únicas zonas verdes en el casco antiguo y ensanche que destacan a estos efectos. Un  rea urbanizada ya hace muchos años con diferentes criterios y estilos de vida a la actual, con mucho tráfico y una estación de tren, que lleva urgentemente a la clara necesidad de airearse y rejuvenecerse.

- Zonas de interacción social. Problemática suscitada en torno al tráfico y comunicación entre barrios (impermeabilidad total de la zona).

El soterramiento de las vías conllevaría a la comunicación entre los barrios de Ensanche, Extramuros, Arrancapinos, Ruzafa, Jesús, San Marcelino, Cruz Cubierta...fundamentalmente y sin perjuicio de otros que también pudieran verse así beneficiados.

- Impacto visual y acústico perjudicial para la ciudad con panorámicas desoladoras y de zonas abandonadas, excesivos ruido, contaminación y suciedad en general, generados por la estación de trenes y el tráfico.

- En desacuerdo general en la gestión urbanistica de Valencia



Figura 4 (RP) Naves Leñeras situadas junto a la calle Filipinas



Figura 5 (RP) Nave proyectada por el Arquitecto Demetrio Ribas, situadas junto a las Naves Leñeras

INTRODUCCIÓN

El Parque Central o espacio central de la ciudad de Valencia es sin duda un área de oportunidad en suelo urbano, la cual genera la posibilidad de intereses de diferentes sectores como son la administración, el estado, la ciudadanía, pequeños y grandes negocios de los barrios colindantes, empresas constructoras, entre otros. Todo ello lo analizaremos en el presente proyecto estudiando el pasado, el presente y el futuro de la ciudad tras la “expectante” ejecución del parque.

“El verdadero acta de nacimiento de un derecho urbanístico Español, por fin maduro, orgánico omnicomprensivo, lejos del casuismo normativo, de las timideces y del arbitrio ocasional de los cien años anteriores, animado de criterios técnicos profundos, por supuesto discutibles, pero que intentan responder a las vasta problemática de los conflictos de intereses privados y colectivos que suscita la realidad del urbanismo contemporáneo”¹.

Debido a la próxima ejecución del Parque Central de Valencia, analizaremos la evolución de la ciudad, el cambio urbanístico que supone la construcción de esta gran zona verde, la comunicación de diferentes barrios, la nueva ubicación de la estación de trenes y todas aquellas extremos que pueden verse afectados con la conclusión del mismo.

“A la vista de lo antedicho, presentaremos el Proyecto actual partiendo para ello de la consideración del Espacio que particularmente se delimita como una superficie de 632.000 m², de los que aproximadamente 220.000 m² corresponden a lo que “será” el Parque Central de Valencia. Siendo el presupuesto de licitación de la obra de urbanización de 78.365.000 €.

El PAI prevé la ejecución de las obras en dos fases. La primera, que sale desde a información pública, corresponde a la zona del Parque delimitada por el ferrocarril, la calle Filipinas y el desarrollo urbanístico

¹ GARCÍA DE ENTERRÍA Y PAREJO, Alonso, Manual de Derecho Urbanístico Autor: FERNÁNDEZ, Tomás-Ramón. Introducción al Derecho Urbanístico. Ed. El Consultor (Edición 16ª - 2001 -Pág. 20)

previsto al sur de la actuación, entre San Vicente y el Bulevar Federico García Lorca. Supone una superficie aproximada de 325.000 m², y se corresponde con aquellos terrenos que no se encuentran afectados por el ferrocarril en servicio. En esta fase se concentra el 51% del suelo a urbanizar y el 54% del coste de urbanización. La duración de la obra será de dos años a partir de la aprobación definitiva del Proyecto de Reparcelación.”.²

Analizaremos los intereses de los ciudadanos, negocios y la permeabilidad entre barrios separados actualmente por las vías del tren. La transformación de grandes espacios públicos, un ejemplo de recuperación de estos espacios vacíos producto de la zonificación y del posterior abandono de espacios industriales obsoletos, introduciendo parques y equipamientos para la ciudad y en especial para los barrios implicados, la modificación y creación de nuevas infraestructuras de transporte y circulación.

“Así pues, el Proyecto del Parque Central pretende ser esencialmente una actuación ferroviaria y urbana de un gran impacto urbanístico en la ciudad, que implique la regeneración de un área degradada y claramente en desuso de instalaciones industriales que ocupan una gran superficie creando un impacto visual y acústico de consideración, subsanado con el soterramiento de las vías férreas.

La nueva línea de alta velocidad de ferrocarril, la mejora de las actuales líneas tanto de mercancías como de pasajeros sin embargo siempre manteniendo la centralidad de la estación.”³

² AYUNTAMIENTO DE VALENCIA Pleno Municipal 2, de manera unánime, un nuevo impulso al proyecto del parque central. Web municipal del Ayuntamiento de Valencia. www.valencia.es Urbanismo y Vivienda(02/ 01/2013)

³ AYUNTAMIENTO DE VALENCIA. Archivo descargado: monográfico VPC. www.valenciaparquecentral.es

CAPITULO 1 EXPOSICIÓN HISTÓRICA

Antes de empezar a deleitarnos con la estación de Valencia Norte, tal y como la conocemos hoy en día, es de obligado cumplimiento hablar de su antecesora, (también llamada estación del norte) una estación, somera y funcional en el centro valenciano y que nace principalmente por el enorme problema de comunicación que existía entre Valencia Capital y la zona portuaria del Grao.

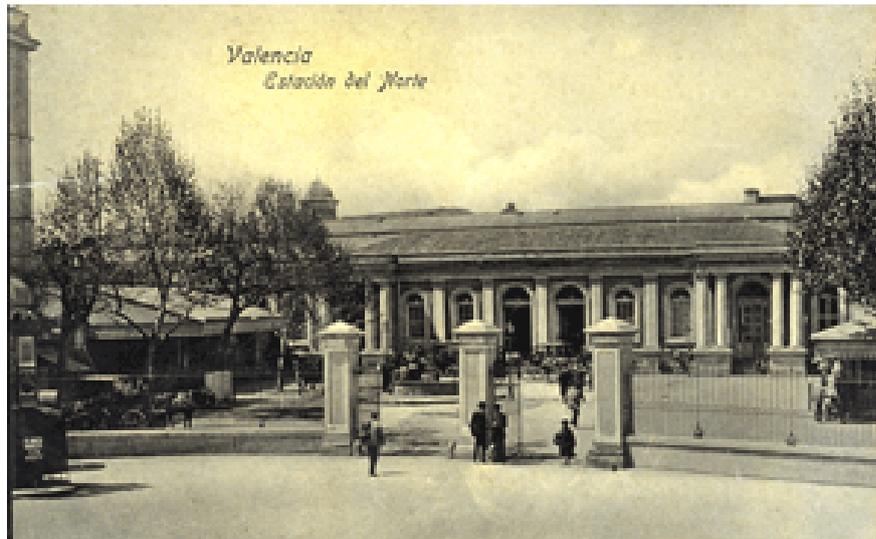


Figura 6 Primera Estación del Norte de Valencia. www.adif.es

“Los antecedentes de la estación se remontan a 1851 cuando los ingenieros James Beatty y Domingo Cardenal construyeron cerca de la actual plaza del ayuntamiento la primera estación del Norte.

Era un edificio de aspecto clásico, con un pórtico en cada extremo, decorado con cuatro columnas dóricas. Fue puesta en funcionamiento el 21 de marzo de 1852 con la apertura de la líneas con algo más de 6 kilómetros de longitud, que unía Valencia con la zona portuaria de El Grao.

La línea se enfrentó a dos grandes dificultades: las murallas de la ciudad y la oposición de determinados sectores que venían peligrar sus negocios con la llegada del tren.

En 1854, otro trazado que partía de Valencia logró alcanzar Játiva en lo que era el primer paso de la expansión del ferrocarril en la zona, una expansión que continuaría

hasta Almansa (1859)

y hasta Tarragona (1865)

facultando con ello las conexiones hacia

Madrid y Barcelona

respectivamente.



Figura 7 Foto de Archivo. Estación del Norte en construcción (1907)www.skyscrapercity.com

Tal crecimiento volvió a las instalaciones insuficientes lo que llevó a la Sociedad de los ferrocarriles de Almansa Valencia y Tarragona o AVT titular de las mencionadas concesiones a buscar soluciones. Las mismas pasaban por encontrar un nuevo terreno donde poder edificar el nuevo recinto.

Se sucedieron así los estudios y propuestas que en algunos casos derivaron en pleitos debido a desacuerdos entre la compañía y los titulares de los terrenos que se pretendía expropiar.”⁴

“En 1889, el fallecimiento de José Campo Pérez impulsor de la compañía supuso un duro golpe a la misma que derivó dos años después en la compra de AVT por parte de Norte quien no abandonó el proyecto de nueva estación del Norte decidió encargar su construcción al joven arquitecto Demetrio Ribes Marco, arquitecto de la compañía que ya había trabajado en la estación.”⁵



Figura 8 DEMETRIO RIBES

⁴ TOMAS LLEVADOR, José M^a, VICENS SALORT, Remedios .Historia de la ciudad. proyecto y complejidad. Valencia marítima, de ciudad soñada a realidad conquistada (6^a edición)

⁵ Estaciones Históricas. Estación del Norte de Valencia. www.adif.es

Antes del comenzar las obras, ya venía definido en proyecto la organización de la estación en dos usos diferentes e independientes, por un lado el destinado a trenes de mercancías y por otro a los de viajeros, que a su vez se organizaría en gran

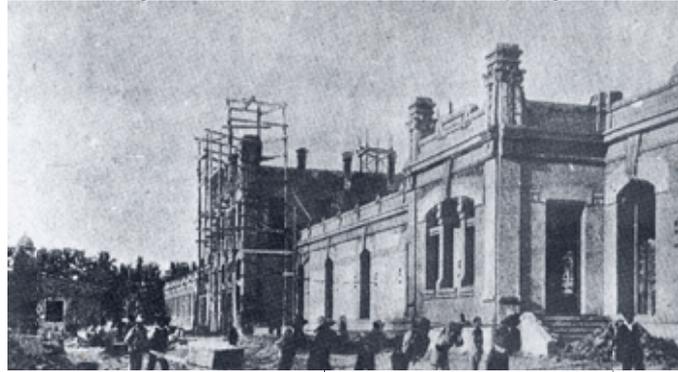


Figura 9 Foto de Archivo. Estación del Norte en construcción Estaciones Históricas. Estación del Norte 1910 (Valencia) www.adif.es

distancia y cercanías. Ciertamente cuando comienzan las obras de la nueva estación, la ciudad de Valencia vivía una coyuntura económica positiva y una gran expansión tanto comercial como industrial, hecho que también se reflejaría en la propia Compañía del Norte que, en 1900 contaba ya con 3.670 km. de vía distribuidos por toda la península, no en vano Valencia pudo celebrar dos acontecimientos tan importantes como la Exposición Regional de 1909 y la Nacional en 1910. Por tanto, la iniciativa de la construcción de la estación era óptima para los individuos promotores, que les permitieron incluso recrearse en aspectos muy intelectuales y artísticos aprovechando todos los avances industriales y tecnologías nacientes, entre ellos el del acero, que permitía a diferencia del hierro, una mayor luz y esbeltez conservando la rigidez y la funcionalidad de fabricación ya patentes.



Figura 10 Estaciones Históricas. Estación del Norte de Valencia. www.adif.es

Sirva como anecdótico que mientras se ejecutaba la nueva estación, los trenes continuarían hasta finalizar en la antigua, con la particularidad de que dada la ubicación de la nueva en el mismo eje de dirección que marcaba la línea, atravesaban la fachada principal de la terminal por dos de sus puertas a la derecha, por lo que sería la primera estación que

se conozca que antes de nacer ya recibía los trenes aunque estos pasasen de largo.

El nuevo proyecto contó con la primera propuesta en agosto de 1906 debida a la colaboración de Sanz con el joven arquitecto Demetrio Ribes Marco, que se venía formando en la Compañía en diversas obras en la madrileña estación de Príncipe Pío (también debemos a Demetrio el proyecto de los edificios de oficinas de Renfe en el Paseo del Rey).



Figura 11 Estación del Norte en funcionamiento 1950

La nueva estación del Norte vería el comienzo de sus obras el 2 de agosto de 1907 y se prolongarían hasta diez años más.

Contaría con 15.476 m² frente a los escasos cinco mil de la antigua estación, destacaría como premisa fundamental un grande y suntuoso edificio de viajeros con la fachada principal en la calle de Játiva. Sus delicadas formas geométricas evidencian el esfuerzo subyacente para que todos los objetos que constituyeran el entorno de la actividad humana fueran una obra de arte. De la mano del ingeniero Enrique Grasset en mayo de 1907, corrió el diseño de la cubierta o marquesina, una gran estructura metálica única sobre apoyos mínimos.”⁶

“En 1906 presentó un proyecto inicial que preveía separar el recinto entre mercancías y viajeros y dentro de esta última zona, entre grandes líneas y cercanías. El 2 de agosto de 1907 se iniciaron unas obras que no concluyeron hasta 1917.

⁶ Estaciones Históricas. Estación del Norte de Valencia. www.adif.es

La inauguración, sin grandes alardes se realizó el 8 de agosto. La nueva estación tenía una superficie de más de 15 000 metros cuadrados frente a los 5 000 de la antigua y estaba cubierta con una amplia marquesina metálica de 24,5 metros de altura obra de Enrique Grasset.

En 1941, la nacionalización del ferrocarril supuso la desaparición de Norte y la creación de RENFE. Fue declarada Monumento Histórico Artístico en 1961 y Bien de Interés cultural 1983.

Desde el 31 de diciembre de 2004 su gestión pertenece a Adif.⁷

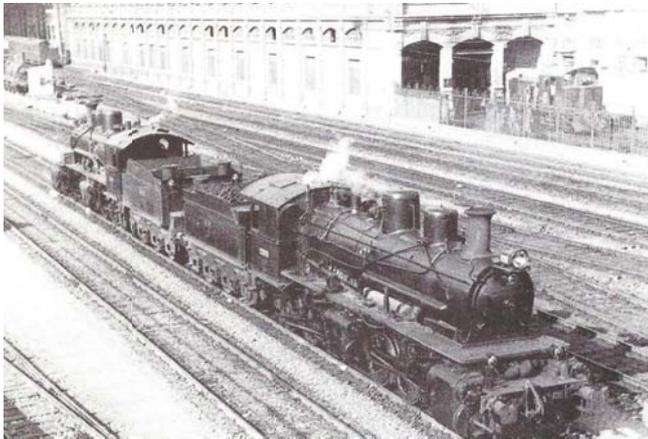


Figura 12 Postal nº 22 Locomotora de vapor tipo "Mallet" haciendo maniobras en Valencia. Historia del Ferrocarril en España.



Figuras 13 y 14 Plano topográfico de la Ciudad de Valencia (1852) fuente: TABERNER PASTOR, Francisco. Valencia entre el ensanche y la reforma (1987)

⁷ TOMAS LLEVADOR, José M^a, VICENS SALORT, Remedios. Historia de la ciudad. Proyecto y complejidad. Valencia marítima, de ciudad soñada a realidad conquistada., Director de la revista "Lars, Cultura y Ciudad" Valencia (sexta edición),

INTERESANTES IMÁGENES HISTÓRICAS DE LA ESTACIÓN

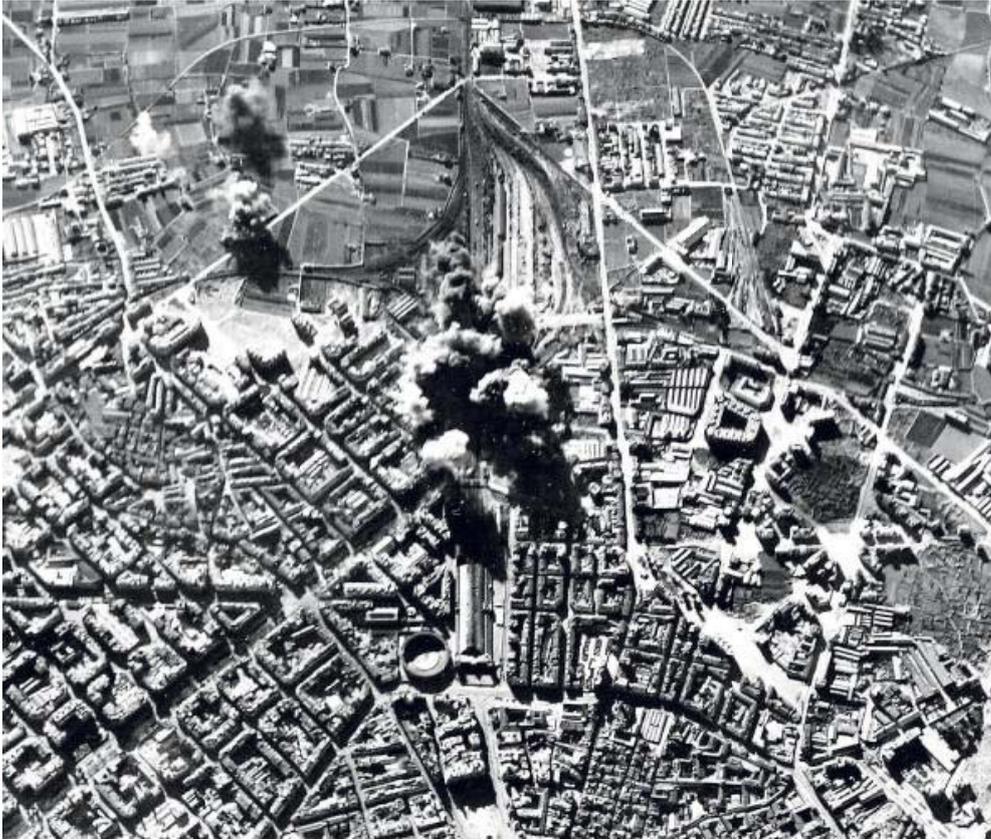


Figura 15 Valencia tras el bombardeo de la Estación del Norte y del barrio de Ruzafa durante la Guerra Civil Española, en 1937



Figura 16 Imagen de Archivo. Panorámica de las vías con la Estación del Norte al fondo

CAPITULO 2 CRONOLOGÍA URBANÍSTICA VALENCIANA

2.1 INTRODUCCIÓN

Valencia, como otras tantas ciudades españolas se encontraba rodeada por una muralla de seguridad desde el siglo XI, y no sería hasta el año 1847 cuando esta ciudad empezase a oír los primeros comentarios de la puesta en marcha de un futuro ferrocarril, su implantación se haría difícil por esta situación de intramuros.

Cada veinte o veinticinco años, casi el tiempo atribuido a una generación, se revisan los planes generales de ordenación urbanística (PGOU). Así ha sido en la Ciudad de Valencia: el primero fue aprobado en 1946, el segundo en 1966, y el tercero, todavía vigente, en 1988. Toca pues revisión del PGOU. Y toca no sólo por el tiempo transcurrido, sino porque además las circunstancias han cambiado, y mucho, en este tiempo.

“Sin embargo, en los documentos que se presentan en el año 2008 como Revisión simplificada del PGOU se reitera insistentemente que no se trata de revisar el modelo territorial del plan vigente, sino “actualizarlo y adaptarlo a la nueva realidad”.

El balance y análisis de los últimos 20 años es claramente insuficiente, e inhabilita para proponer un nuevo modelo. En la página 10 del Documento de Síntesis se afirma que las estrategias básicas del PGOU de 1988 “están superadas”, sin que se den razones de ello, ni se justifique.

El Plan de 1988 vigente, prácticamente agotado, supuso como hechos más destacables, la rehabilitación del Centro Histórico y la conservación del patrimonio cultural; la recuperación de importantes espacios libres y equipamientos públicos: la Devesa, el Jardín del Turia, el Paseo marítimo, las Universidades, etc.; la creación de grandes Parques (Central, Cabecera, Oriols, Marxalenes, etc.); la mejora de circulación viaria (Accesos y Circunvalaciones Norte y Sur); implantación de la red de transporte público de gran capacidad (Metro/Tranvía); el equipamiento de los barrios mejorando su calidad urbana; y la transformación de las áreas industriales obsoletas de los Espacios del Este implementando usos culturales, residenciales y terciarios, dentro de la estrategia de abrirse definitivamente al mar “ En resumen, puede afirmarse que las estrategias básicas contenidas en el planeamiento vigente se encuentran superadas y las nuevas necesidades planteadas tales como, la adaptación de sus determinaciones al marco legislativo vigente hoy en día; la ampliación del suelo urbanizable dando además satisfacción a la demanda de viviendas de protección pública (VPP) y el establecimiento

de mecanismos para la gestión del suelo urbano, justifican la Revisión del Plan General ya iniciada tras superar la fase de Concierto previo”.

Como mecanismo para conseguir los objetivos vagamente explicitados, la revisión propone, en definitiva, reclasificar más suelo agrícola de huerta e incluir, en las ya escasas áreas de huerta “protegidas”, la reserva de suelo para una gigantesca expansión de la red viaria local y metropolitana.

Como justificación de la revisión. (Pág.10 Documento de Síntesis) Se señala:

- a) la necesidad de la adaptación legal;
- b) la ampliación del suelo urbanizable “dando además satisfacción a la demanda de viviendas de protección pública”; y c) el establecimiento de mecanismos de gestión en suelo urbano. Tanto la a) como la c) no justificarían una revisión del Plan vigente hasta ahora; y en cuanto a la b) no se ha realizado un estudio riguroso del techo potencial de los planes parciales actualmente aprobados, donde todavía pueden construirse una gran cantidad de viviendas.

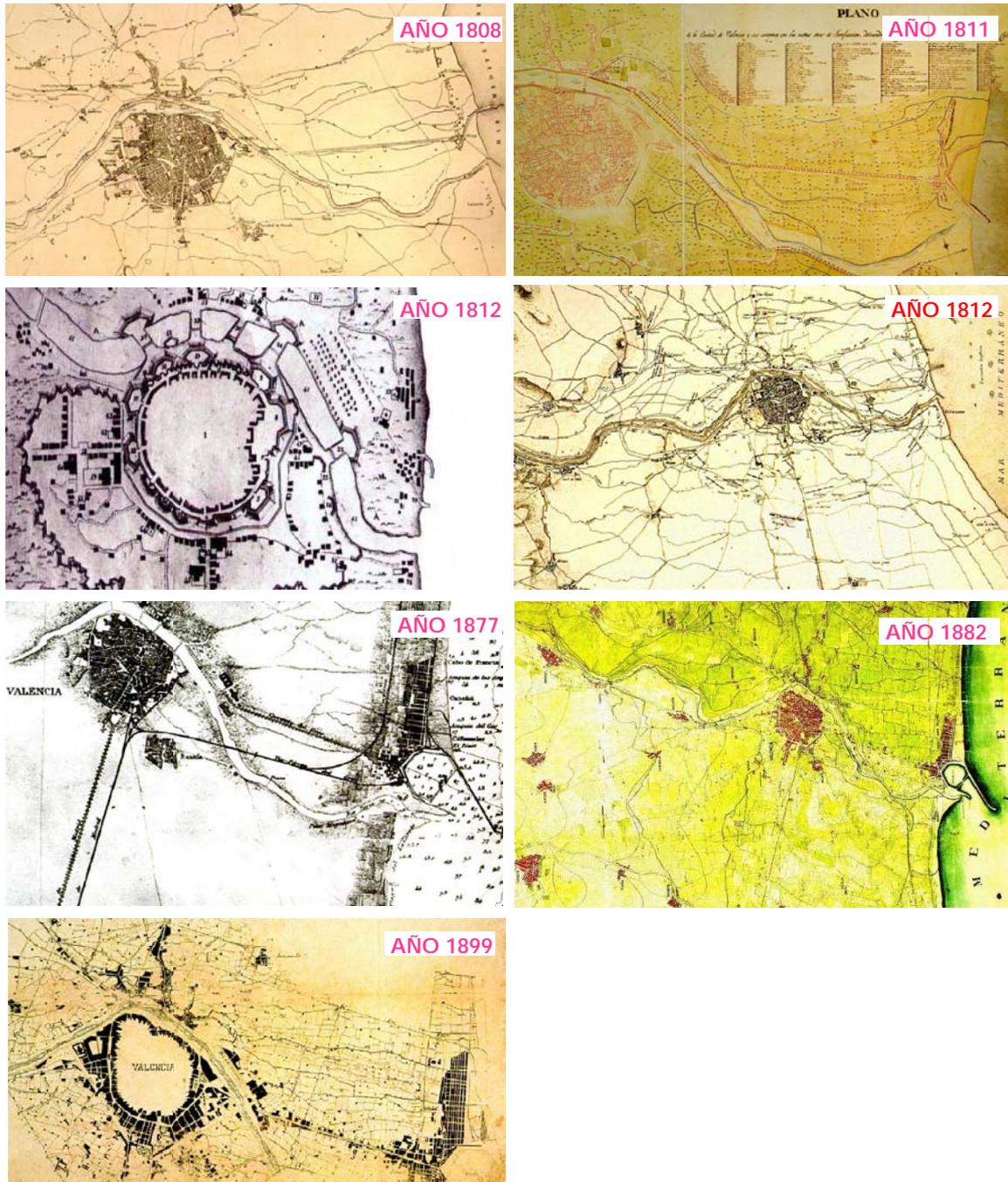
Posteriormente se añade otro objetivo: la voluntad de una dimensión metropolitana, más allá de los límites del municipio. Un absurdo planteado desde un documento municipal. ¿Por qué no esperar a la aprobación del planeamiento comarcal anunciado (aunque no suficiente)?: el Plan de Acción Territorial (PAT) de L’Horta (aún no hecho público), así como del Plan de Acción Territorial del Litoral (con la tramitación paralizada).

En realidad, más bien parece que la actual propuesta de PGOU se presenta sin objetivos, sin criterios; puro continuismo de un modelo desarrollista, ajeno a los rápidos cambios que se están produciendo en el mundo, ajeno a la evolución de la urbanística europea. Un plan ensimismado, autocomplaciente y obsoleto. Cuando se habla de “acabar la ciudad” y a las opciones de desarrollo, apenas establece alguna reflexión que posibilite creer o entender las conclusiones. Ya con el plan anterior se pensó en acabar la ciudad con unos límites estructurales poderosos (cinturones y cauce nuevo), sin embargo las recalificaciones repetidas y las que ahora se establecen desfiguran ese concepto y saltan las barreras sin vislumbrar esa afirmación abstracta de acabar la ciudad. No se hace ninguna referencia a volver la mirada hacia la ciudad consolidada, crecer hacia dentro, ajustar el modelo interior para desarrollar y mejorar en la misma operación.⁸

⁸ Documento de análisis de la revisión simplificada del PGOU de Valencia

Distribuir la constitución de las competencias en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda es el papel de las distintas Administraciones Públicas. El urbanismo es en todos sus aspectos una competencia y responsabilidad irrenunciable de los poderes públicos.

A continuación muestro una serie de imágenes de la cartografía de Valencia anterior al siglo XX, donde se observa la forma casi redonda de la ciudad, circundada por la muralla y la disposición respecto al mar Mediterráneo, ambos comunicados por el río Turia: (Imágenes 2.1)



En las imágenes mostradas de los años 1899, 1882 y 1877, se distinguen nuevos asentamientos y poblaciones como Ruzafa o los Poblados Maritimos como Nazaret y el Cabañal, la creación del camino del Puerto y el ferrocarril.

2.2 SIGLO XX ENTRE EL FRANQUISMO Y LA TRANSICIÓN

Breve Recordatorio de la ley del suelo y los planes de 1946 y 1966:

-PLAN GENERAL DE VALENCIA Y SU CINTURA DE 1946

Es el primer planeamiento integral del municipio de Valencia. Estaba basado en teorías urbanísticas vigentes en Europa y el zoning de la carta de Atenas. Después de la Guerra Civil Valencia tenía una población que superaba los 400.000 habitantes y un casco urbano en el que se habían consolidado amplias barriadas industriales, sobre todo en la zona sur y en las proximidades del Puerto. Con una previsión de crecimiento demográfico muy fuerte y un modelo de muy alta densidad. Se propone canalizar el río Turia en la parte central. Se busca un modelo idealizado de ciudad.

Urbanismo tipo radio concéntrico de cuatro vías radiales y dos anillos de circunvalación. Eliminando «el cinturón de hierro» de la ciudad. Tres ejes industriales y dos ejes residenciales tipo ciudad-jardín tomando como ejemplo la ciudad dual.

La falta de una reglamentación concreta y de mecanismos de gestión, aún no existía la Ley del suelo, forma un crecimiento de la ciudad de manera desordenada.

El mayor proyecto en este sentido era la Avenida del Oeste (actual Barón de Cárcer) que debía unir la antigua puerta de San José y la plaza de San Agustín, pero el elevado precio de las expropiaciones dejó inacabada la obra.

Figura 17 PGOU 1946. www.gva.es



-LEY DEL SUELO DE 1956: Ley de ordenación urbanística de todo el territorio nacional, con competencias Estatales donde antes se ocupaban los Municipios. Los Ayuntamientos ejercerán las competencias omitidas en la propia ley del suelo. Siempre con aprobación definitiva del propio Estado. Para simplificar, las competencias se reducirán simplemente al ámbito de la gestión y ejecución del planeamiento. Aparecen los departamentos Ministeriales: Obras Publicas, Agricultura, Sanidad, Educación, Patrimonio, Ejercito, Industria, Turismo... Se configuraron el Consejo Nacional y una Comisión Central de Urbanismo y las Comisiones Provinciales de Urbanismo.⁹

⁹ FERNÁNDEZ, Tomás-Ramón. Manual de Derecho Urbanístico. Introducción al Derecho Urbanístico. Ed. El Consultor (Edición 16ª). 2001: paginas 20-22

PLAN GENERAL DE VALENCIA Y SU COMARCA 1966

Plan que abarca a 29 municipios además de Valencia. La previsión de un fuerte crecimiento económico y demográfico. con una filosofía urbanística: "favorecer el desarrollo de los núcleos urbanos de secano", "respetar la huerta" y "organizar las áreas industriales".

Después de las inundaciones ocasionadas por el desbordamiento del río Turia, en 1957, se planteó la necesidad de desviar el río por un nuevo cauce y se empieza a diseñar el llamado Plan Sur que, pese a las urgencias manifestadas, se inicia 15 años más tarde.

Esta obra supuso la construcción de un cauce artificial que recoge las aguas del río Turia a 5 km. al oeste del centro de Valencia, las conduce por el sur de la ciudad y las hace desembocar en el Mediterráneo 2,5 km. al sur de su desembocadura natural. Esta obra supuso evitar para siempre cualquier inundación en la ciudad, pero también se aprovechó para construir una ronda para tráfico rodado de gran capacidad, ya que se diseñaron dos autovías paralelas en los márgenes del nuevo cauce.

El Plan continúa con el esquema de expansión radio céntrica y una propuesta viaria grande, incluyendo seis vías radiales y cinco anillos de circunvalación. Gran aumento del suelo clasificado como urbano y urbanizable.

Un gran aumento de la volumetría en la ciudad existente procurando una actividad constructiva continua y olvidando el centro histórico que acentuó su proceso de degradación. Por lo que respecta a la red ferroviaria se proponía la construcción de una nueva Estación Central (en las proximidades del Puente del Angel Custodio sobre el antiguo cauce), el traslado hacia el sur de la Estación del Norte, para facilitar el acceso general de todas las líneas a lo largo del margen izquierdo del nuevo cauce y el enterramiento de las líneas de Barcelona y Zaragoza.

Igualmente se preveía el enterramiento de las vías de los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) hasta la estación central de estos ferrocarriles que estaría ubicada en un punto céntrico de la ciudad, la Plaza de España, lugar donde convergen las dos Grandes Vías formadas por los Ensanches, así como la construcción de una nueva línea de metropolitano que discurriría en paralelo al viejo cauce hasta los Poblados Marítimos.



Reforma de 1975 (de la Ley del Suelo): Iguales competencias para los Ayuntamientos, en ámbitos locales, las Diputaciones Provinciales se les reconocía la función de cooperación y la posibilidad excepcional de asumir las competencias municipales en casos de gravosa negligencia de los Ayuntamientos. (Art 217) ¹⁰

Estudio integral de los transportes del área metropolitana de 1975. Por parte del Ministerio de Transporte se encargó un estudio previo a realizar una importante inversión como era la del "metro" de Valencia, finalmente realizado por la empresa Eysser sobre una base territorial diseñada a partir de la definición de los usos del suelo, aplicando técnicas de "potenciales de suelo" (que divide el territorio en retículas de 250x250) y el modelo de Lowry (que divide el territorio en coronas y sectores). De la combinación de ambas surgió la propuesta de estructura metropolitana de 1975 para el año 2000.

Un área central interior al 3º cinturón, limitado por el Nuevo Cauce del río Turia y el ramal norte del cinturón. Además y como forma de equilibrar el área se propone rodear al centro urbano de otros tres "centros" de carácter comercial, lúdico y residencial. Estos sería un centro comercial denominado "Nuevo Centro" al noroeste de la almendra central, al sur el Parque Central entre el túnel de las Grandes Vías y Puente de Tránsitos (playa de estacionamiento de RENFE) y en tercer lugar la Avenida de Aragón y sus alrededores (antiguas vías y Estación de Aragón) al noreste de la ciudad.

Ley del Patrimonio Histórico Español: 25 de junio de 1985: Técnicas consagradas de la legislación urbanística en el análisis del ordenamiento urbanístico, teniendo siempre en cuenta la citada Constitución Española.¹¹

¹⁰ FERNÁNDEZ, Tomás-Ramón. Manual de Derecho Urbanístico. Introducción al Derecho Urbanístico. Ed. El Consultor (Edición 16ª). 2001: paginas 20-25

¹¹ Ídem 11: Páginas 31, 32 y 109.

2.3 SIGLO XXI GRANDES EXPECTATIVAS

En este capítulo analizaré brevemente los Planes Generales de 1988 y del 2008 de la ciudad de Valencia.

He situado el PGOU de 1988 en el siglo XXI al encontrarse este en vigor actualmente, tras las revisiones, actualizaciones y demás documentos de aportación de modificaciones al plan.

La ciudad de Valencia gracias a sus dirigentes intenta ser una de las ciudades más populares del planeta, la creación de grandes infraestructuras, la organización de eventos a nivel mundial y la extensa construcción de viviendas y equipaciones que daban pie a pensar en un gigantesco e irreal crecimiento de la urbe. Hablábamos de un millón de habitantes, aumentando en más de un tercio la población.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE VALENCIA Y LAS NORMAS DE COORDINACIÓN METROPOLITANA DE 1988 APROBACIÓN DEFINITIVA

En un contexto histórico de de grandes cambios sociales y nuevas libertades individuales, el plan es aprobado en 1988, e iniciado en 1994.

La primera versión la elaboró un gobierno municipal de mayoría absoluta socialista, pero desde 1987 tuvo que acordarse por una coalición de tres partidos con posiciones muy diferentes en bastantes temas. Se inicio una etapa de crisis económica y finalización en época de fuerte crecimiento.



Filosofía muy relacionada con «un urbanismo de austeridad» en oposición al urbanismo expansionista. Protección y realización de actuaciones significativas de recuperación de sus valores naturales y paisajísticos en el Saler y en la Albufera.

Integración física entre la ciudad central y los Poblados Marítimos por medio del Paseo Marítimo que recupera la playa norte de la ciudad. El avance en el Jardín del Turia, con mucha personalidad y una nueva imagen

de la ciudad. El antiguo cauce se transforma en un gran espacio para un intenso y variado uso ciudadano.

Con un cambio del proceso de deterioro acelerado del centro histórico hacia una recuperación necesaria. Desarrollo de un nuevo barrio residencial en torno a la Avenida de Francia.

Resumo a continuación los nuevos objetivos y propuestas que plantea:

- 1.- Planificaciones metropolitanas.
- 2.- Creación de nuevas zonas verdes y deportivas al servicio de todos los barrios.
- 3.- Nuevos equipamientos, especialmente en la periferia urbana.
- 4.- Protección y rehabilitación de los barrios históricos.
- 5.- Nuevos bulevares, vías-parque y carriles-bici.
- 6.- Nuevo sistema de transporte público urbano y metropolitano, rápido y eficaz.
- 7.- Nuevas carreras comarcales y "bypass".
- 8.- Ordenación del litoral, saneamiento de las playas y eliminación de barreras entre ciudad y costa.
- 9.- Protección efectiva de la huerta.
- 10.- Protección del medio ambiente: regeneración y mejora de espacios naturales.
- 11.- Previsiones de suelo apto para la demanda.
- 12.- Valencia, capital de la Comunidad Valenciana, Los PGOU de Valencia, una visión global

Proyectos:

*Jardín del Turia, Palau de la Música, IVAM, nuevo edificio Municipal junto a Mestalla (nuevo Ayuntamiento), Ciudad de las Artes y las Ciencias, nuevo campus universitario, ampliación del Puerto, Paseo Marítimo, Parque de Cabecera y Parque Central, Velódromo cubierto, reutilización Matadero y Mercado de Abastos, trazado subterráneo de RENFE, reutilización del cuartel de la Alameda.*¹²

DIVULGACIÓN DEL PGOU 1988. LOS PGOU DE VALENCIA, UNA VISIÓN GLOBAL

Alegaciones que hacen referencia a la oportunidad y enfoque del documento sobre el Medio ambiente y el paisaje, modelo de ciudad y ocupaciones de suelos propuestas, redes primarias de dotaciones públicas, bienes y espacios protegidos, reclasificación de suelos, suelo urbanizable pendiente de desarrollo y ejecución, tratamiento del suelo urbano consolidado.

¹² FERNÁNDEZ-PACHECO SÁNCHEZ, M^a Isabel, DOMÍNGUEZ GARCÍA, Isabel. Divulgación PGOU1988 y 2010 Los PGOU de Valencia, una visión global

LA LEY URBANÍSTICA VALENCIANA 16/2005 DE 30 DE DICIEMBRE (LUV)

“En ejercicio de las competencias que le corresponden en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda (artículo 148.1.3ª de la Constitución y artículo 49.1.9 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana), la Generalidad ha aprobado la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, la Ley del Suelo No Urbanizable y Ley Urbanística Valenciana (LUV).”¹³

¹³ DECRETO 67/2006, de 19 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística. [2006/6112] Consejería de Territorio y Vivienda

PGOU 2008

Con la intención de asegurar que el Ayuntamiento no actúe sin consultar a los ciudadanos afectados, respondiendo a los intereses y preocupaciones del público, con el Intercambio de información entre administración pública y ciudadanía.

A continuación muestro un texto que hace referencia a la dirección que lleva el plan general en relación a las nuevas necesidades:

“ En resumen, puede afirmarse que las estrategias básicas contenidas en el planeamiento vigente se encuentran superadas y las nuevas necesidades planteadas tales como, la adaptación de sus determinaciones al marco legislativo vigente hoy en día; la ampliación del suelo urbanizable dando además satisfacción a la demanda de viviendas de protección pública (VPP) y el establecimiento de mecanismos para la gestión del suelo urbano, justifican la Revisión del Plan General ya iniciada tras superar la fase de Concierto previo”.

Como mecanismo para conseguir los objetivos vagamente explicitados, la revisión propone, en definitiva, reclasificar más suelo agrícola de huerta e incluir, en las ya escasas áreas de huerta “protegidas”, la reserva de suelo para una gigantesca expansión de la red viaria local y metropolitana.”¹⁴

¹⁴ GAJA I DÍAZ, Fernando. Documento de Síntesis PGOU Valencia 2008. Planeamiento y realidad urbana en la ciudad de Valencia (1939-1989)(pág. 63-89)

PGOU 2010 REVISIÓN DEL PLAN 1998

En un contexto histórico donde el PGOU de 1988 quedó obsoleto en las actuales circunstancias. Las actividades urbanísticas en pleno desarrollo y expansión. La población de 800.000 habitantes en un espacio urbano de algo más de 6.100 hectáreas, con un ámbito metropolitano de otras 700.000 personas.

Objetivo político programático de primera magnitud.

Nuevas necesidades de adaptación de sus determinaciones al marco legislativo vigente. Ampliación del suelo urbanizable para satisfacer la demanda de viviendas de protección pública y el establecimiento de mecanismos para la gestión del suelo urbano. Establecer los criterios que orienten la actividad urbanística de los próximos años.

La buena posición geográfica respecto al arco mediterráneo y al centro de la península, así como posibilidades de relación con África, creando unas grandes expectativas respecto al turismo y el comercio.

Tejido urbano idóneo con la posibilidad de conectar la trama urbana con la infraestructura verde del territorio. **Falta de adaptación de la superficie de parques públicos a los estándares más modernos y vanguardistas, se deben ofrecer soluciones adecuadas en lo relativo a la implantación de grandes infraestructuras. Definir las principales redes de transporte y otras determinaciones urbanísticas. Reorientar la gestión de suelo urbano.** Las posibilidades del sistema rural del Área Funcional de Valencia con una problemática con el agotamiento del suelo residencial disponible, del suelo industrial, terciario y logístico. Existencia de usos incompatibles con los valores presentes en los terrenos de Huerta.

“La revisión prevé unos objetivos como la definición de la red primaria de reservas de suelo dotacional público, acentuar la dimensión metropolitana del planeamiento municipal, delimitar los sectores definitorios de ámbitos mínimos de planeamiento parcial y desarrollar y ordenar los espacios sujetos a especial protección. **Plan inadecuado a la situación actual de la ciudad, y, en general de todo el país, por la crisis económica actual.**”¹⁵

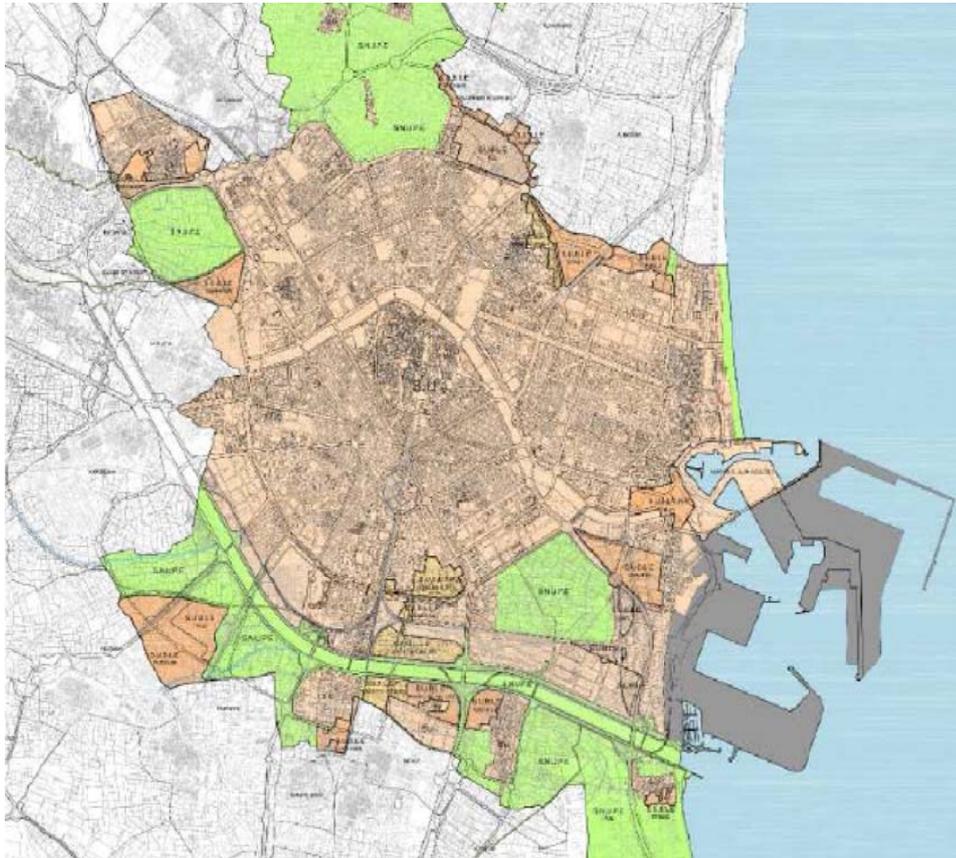


Figura 20 PGOU 1988

SUELO NO URBANIZABLE PROTECCION ESPECIAL (S.N.U.P.E) **VERDE**

SUELO URBANO (S.U) **MARRON**

PUERTO AUTONOMO **GRIS**

¹⁵ BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L.. La ciudad de Valencia, Geografía y arte.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia, " Versión preliminar PGOU 2010", Valencia

CAPITULO 3 ANALISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

3.1 SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL

La idea de crear un parque en un espacio central, inmenso, como es la zona de influencia del ferrocarril en su llegada al centro de Valencia, y las instalaciones adyacentes abandonadas o en desuso, es muy llamativa. Tanto que llevamos tres décadas pensando en esa posibilidad.

Citamos a continuación la Constitución Española, donde el texto básicamente habla de un deber de conservación del patrimonio monumental heredado del pasado y del deber político en relación al ciudadano.

Según la constitución Española:

“Artículo 47: obliga positivamente a los poderes públicos a regular la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación, legitimando así la participación de la comunidad en las plusvalías que genera la acción urbanística de los entes públicos.



Artículos 33: Un límite mínimo y otro máximo dentro de los cuales caben políticas muy diferentes, más profundas y socializadoras.



Artículos 45: Derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado y ordena a los poderes públicos a velar por la utilización racional de todos los recursos naturales (el suelo, recuérdese, es el único de ellos que no está en nuestras manos aumentar), con el

fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la necesaria solidaridad colectiva.

No hace falta profundizar demasiado para llegar a la conclusión que el ordenamiento urbanístico debe estar totalmente implicado de estas ideas esenciales.

De verdad que las posibilidades que la constitución encierra no hayan

sido debidamente explotadas, pero tampoco la posibilidad, innegable en

el nivel del planeamiento o de la ordenación del territorio, que permiten defender el medio ambiente, no bastan cuando lo que se pretende es también, restaurar dicho medio ambiente, que dentro y fuera de la ciudad, ha sido objeto en el pasado de múltiples y graves agresiones.

Artículo 46: los poderes públicos garantizan la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sean su régimen jurídico y su titularidad. ¹⁶



Figura 22 (RP) Aérea abandonada bajo el puente de Gioraeta o Iturbi

Figura 21 Cruce de Vías. Mar de vías en Valencia



¹⁶ Articulado de la Constitución Española, Manual de Derecho Urbanístico FERNÁNDEZ, Autor: Tomás-Ramón. Introducción al Derecho Urbanístico. Ed. El Consultor (Edición 16^a). 2001. (Pág. 31, 32 y 109)

Con la creación del parque estamos soñando con la liberación de ese espacio, esa muralla que separa a varios barrios, como de otra época.

Solo un paso metálico, minúsculo, salva ese obstáculo para comunicar zonas de gran capacidad residencial como es el barrio de Malilla y la calle San Vicente (en azul en el siguiente mapa).



Figura 23 (RP) Pasarela desde edificio Iturbi (Izq.) Vista inferior del Puente Giorgeta o Iturbi (Der.)

Y en pleno centro de la ciudad, un paso subterráneo hostil para el peatón, es la única opción que encontramos entre la estación del Norte y dicha pasarela situada en el barrio de Malilla (en rojo en el siguiente mapa).

En ese tramo, desde el centro de la ciudad al denominado bulevar Sur, los vehículos a motor solo cuentan también con dos vías de comunicación transversal que cruzan las playas de vías. El puente que une Giorgeta y Peris y Valero -comúnmente conocido como puente Iturbi- a modo de autopista de comunicación interna entre barrios y el túnel o paso subterráneo de las Grandes Vías.



Figura 24 (RP) Túnel de conexión de las Grandes Vías (Izq.) Vista interior del paso Peatonal (Der.)

Si entendemos el diseño urbanístico como el arte y la ciencia dedicados a engrandecer la calidad del medioambiente físico de la ciudad, a suministrar lugares civilizados y enriquecedores para la gente que los habita, no hay duda que las bases actuales del diseño urbano deben ser reexaminadas. Necesitamos redescubrir, a través de las ciencias naturales, la esencia de los lugares naturales donde vivimos.

Desde un punto de vista medioambiental, un factor indispensable de los procesos técnicos, económicos, políticos y de diseño que de alguna manera forman una ciudad. Los procesos naturales siempre en evolución, cambiante en el tiempo, que tienen lugar dentro de la ciudad,



Figura 27 Highline New York

no son fácilmente reconocibles, nos facilitan una base alternativa que nos permita modificar su forma y controlar su evolución.

El ciudadano urbano, el gran perceptor del paisaje, el usuario diario de la ciudad, experimenta la urbe a través de sus trazados de calles, plazas y vías peatonales, de centros comerciales, plazas públicas, parques, jardines y áreas residenciales.



Figura 28 Highline New York

Así observamos como dos paisajes: naturales y artificiales, coexisten uno al lado del otro dentro de la ciudad. Es algo paradójico pensar que cuando buscamos algo natural cercano en la ciudad, la mayor parte de las ocasiones recurrimos a algo artificial, que intenta imitar precisamente lo natural.

El primero el paisaje de césped cortado, los lechos de flores, los arboles en las calles y parques, fuentes y los espacios organizados que han sido el centro tradicional del diseño público, de exaltación de la grandeza o riqueza de una ciudad.

Su base formal descansa en las doctrinal de diseño formalista y se da prioridad a las cuestiones estéticas asociadas al gobierno causante.



Figura 29 (RP) Parque del Retiro (Madrid)

El segundo es el paisaje de la vegetación urbana naturalizada y de los lugares inundados de vida tras los abandonos sufridos... Existe un paisaje generalmente ignorado que muere bajo el olvido por diferentes motivos,



Figura 30 (RP) Panorámica de las vías desde el Bulevar Sur

cambios de uso, abandono... donde los diferentes lugares y vías públicas de la ciudad van marginando, el propio urbanismo, lo separa de la ciudad. Es el paisaje de la industria, el ferrocarril, las empresas de servicios públicos, las

tierras improductivas, nudos de ferrocarril urbano, en desuso, ocupadas por la naturaleza de una manera rápida y salvaje.

Algunas imágenes aéreas obtenidas el día 22 de Mayo del 2013 en la página web: <http://www.bing.com>



-Imagen desde el lado oeste



- Imagen desde el lado norte



-Imagen desde el lado este



- Imagen desde el lado sur

-Imagen vista cenital, en ella podemos observar un área de color gris en el centro izquierda, que corresponde a la nueva estación Joaquín Sorolla, por el centro el mar de vías y a la derecha de las vías la zona de abandono, programada para la primera fase.



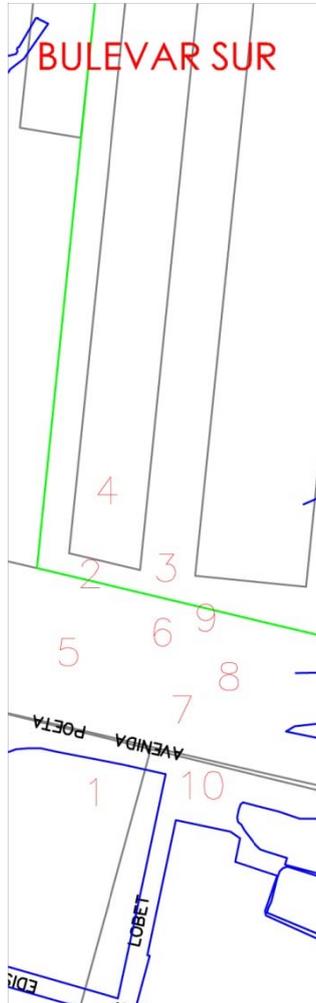
3.2 REPORTAGE FOTOGRÁFICO

Reportaje realizado en el área comprendida desde la estación del Norte, los barrios de L'Eixample, el Pla del Remei, Russafa y Malilla en el lado este y los barrios de Extramurs, Arrancapins, La Raiosa, Jesús y San Marcelino al lado oeste, cerrando la zona de actuación el Bulevar Sur. Las zonas son:

Bulevar Sur, Malilla y Ruzafa, calle San Vicente Mártir y Estaciones.



BULEVAR SUR: Esta parte del reportaje corresponde a fotografías realizadas desde el Bulevar Sur, en su paso elevado sobre las vías del ferrocarril.



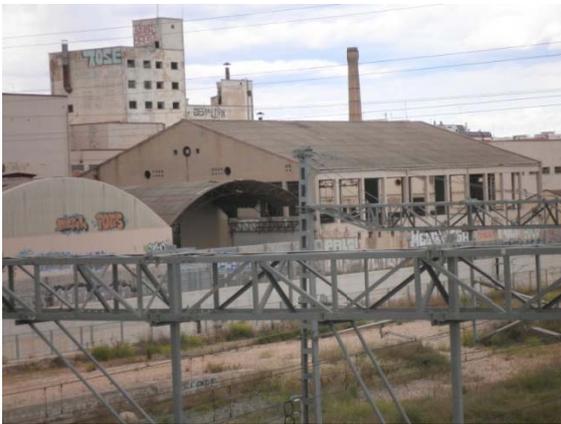
Posición en mapa de las fotografías, la imagen mostrada a la derecha, aun no existe el trazado del Bulevar Sur, observamos paralelas a estas líneas, un tramo de las vías del tren y de la calle San Vicente Martir, a la altura de la Cruz Cubierta



Imagen 1 Vista hacia barrio de Malilla



Imagen 2 Imagen de las vías



Imágenes 3 y 4 Antigua fábrica de Cerveza abandonada



Imágenes 5 y 6 Zona de salida del túnel del AVE en dirección a la estación de Joaquín Sorolla



Imágenes 7 y 8 La vegetación autóctona viste de forma elegante la zona intermedia de las vías



Imágenes 9 y 10 Salida en primer término del túnel del tren de alta velocidad AVE



Imágenes 1 y 2 Antiguas Naves de Macosa. C/ San Vicente Martir



Imagen 3 y 4 La zona de San Vicente posee varia edificaciones en ruinas también alguna se encuentra ocupada



Imagen 5 y 6 Una zona olvidada hace tiempo. No existe mantenimiento.



Imagen 7 y 8 Gran Solar en la Calle San Vicente, zona chabolista (izquierda)
antigua fabrica de harinas (derecha)



Imagen 9 y 10 Un solar contiguo a las vías del tren. Barrio de Malilla al fondo
(izquierda)



Imagen 11 y 12 Antigua fábrica de cervezas "Dammm" (izquierda) La Cruz
Cubierta situada en la calle San Vicente (derecha)



Imagen 1 y 2 Pasarella metálica de comunicació entre el barri de Malilla (izquierda) con la zona de c/ San Vicente y Av. Giorgeta (derecha)



Imagen 3 y 4 Diversas vistas del un área en desuso en el barri de Malilla



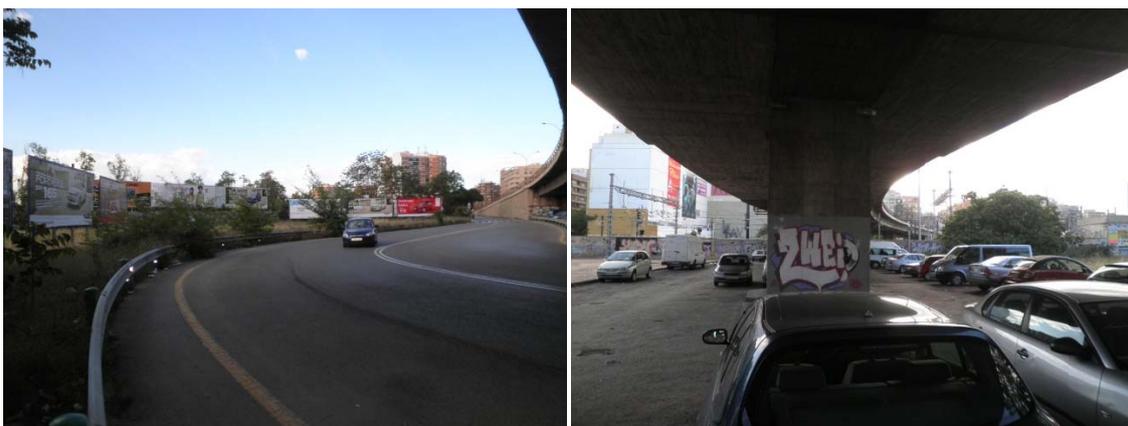
Imágenes 5 y 6 Paso obligado para multitud de ciudadanos afectados



Imágenes 7 y 8 Visión del mar de vías a ambos lados de la pasarela



Imágenes 9 y 10 Puente de Giorgeta vista desde Malilla



Imágenes 11 y 12 Vista del puente de Giorgeta desde debajo. Zona comúnmente usada como aparcamiento



Imagen 13 y 14 Zona habilitada como parking publico en las inmediaciones del puente



Imagen 15 y 16 Puente de Giorgeta visto desde el edificio Iturbi



Imagen 17 y 18 Paso del tren bajo la pasarela y el puente de Giorgeta



Imagen 19 y 20 Vistas de las vías desde la pasarela de Malilla



Imagen 21 y 22 Vistas de las vías desde la pasarela de Malilla



Imagen 23 y 24 Vistas de las vías desde la pasarela de Malilla



Imagen 25 y 26 Zona de abandono y vegetación espontanea, sirve como aparcamiento bajo el puente de Giorgeta



Imagen 27 y 28 Zona de abandono con basuras, escombros y vegetación espontanea entre la calle Filipinas el puente de Giorgeta



Imagen 29 y 30 Camino que comunica Malilla con Ruzafa llegando a calle Filipinas, aparcamiento de autobuses privados



Imagen 31 y 32 Diversas zonas en calle Filipinas en abandono

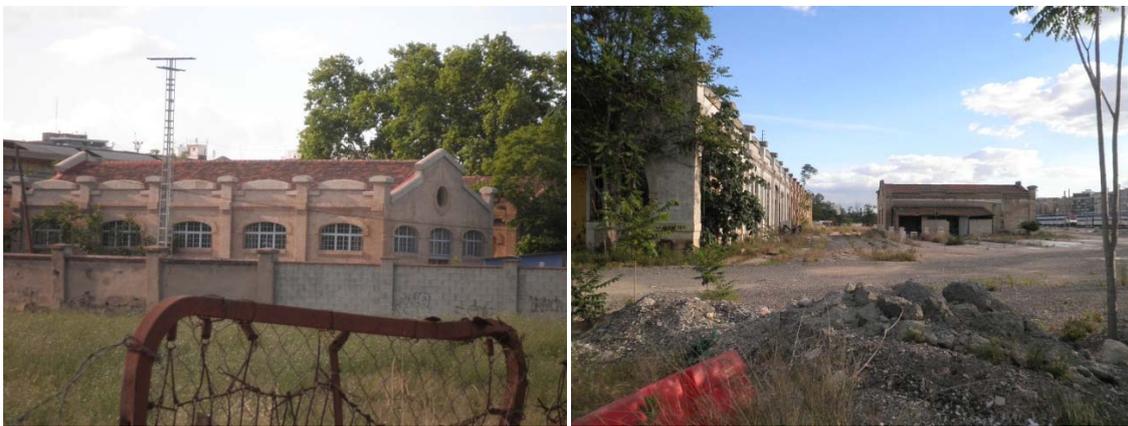


Imagen 33 y 34 Naves Leñeras, se conservaran y restauraran habilitando como equipaciones tras la realización de la fase 1



Imagen 35 y 36 Aparcamiento y oficinas pertenecientes a los servicios ferroviarios, al fondo Nave de Demetrio Ribes (izquierda) Vías de tren desde la zona de la imagen anterior



Imagen 37 y 38 Nave Industrial abandonada, de Demetrio Ribes. Restaurada en la fase 1 del Parque Central



Imagen 39 y 40 Nave Industrial de Demetrio Ribes, vista desde el camino de conexión entre Malilla y calle Filipinas



Imagen 1 y 2 Fachada y lateral del edificio principal de la Estación del Norte



Imagen 3 y 4 Plaza de Toros contigua a la Estación del Norte, referencia arquitectónica e histórica de la ciudad de Valencia

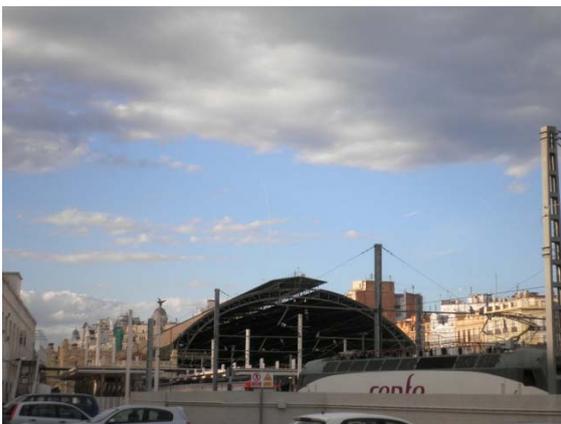


Imagen 5 y 6 Marquesina de protección de la estación, gran ejemplo de arquitectura metálica de principio de siglo XX



Imagen 7 y 8 Aparcamiento de la estación, entrada desde calle Pelayo



Imagen 9 y 10 Zona de aparcamiento y parada de autobús de comunicación entre las estaciones del Norte y Joaquín Sorolla



Imagen 11 y 12 Instalaciones ferroviarias, almacenaje, control de trenes...

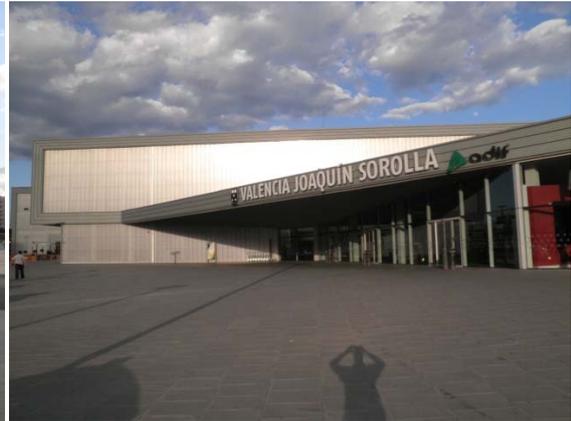


Imagen 13 y 14 Nueva estación de trenes de alta velocidad (AVE) de Joaquín Sorolla



Imagen 15 y 16 Aparcamientos privados del AVE (izquierda) Parada de taxis en la estación Joaquín Sorolla

3.3 OPINIÓN CIUDADANA Y DEBATE

LA CIUDAD OPINA: AULA CIUTAT DEBATE EN LA SALA OCTUBRE, SOBRE EL FUTURO DEL PARQUE CENTRAL DE VALENCIA

"Aula Ciutat nació en 2011 fruto de un convenio firmado por los rectores de la Universitat de València y de la Universitat Politècnica de València. Se trata de una plataforma conjunta entre el Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local (IIDL) y la Escuela de Arquitectura para reflexionar y debatir sobre la historia, el presente y el futuro de las ciudades y, en particular, de Valencia.

"Es un espacio abierto, sin exclusiones personales ni temáticas, que alberga el espíritu de colaboración y que se opone a cualquier tipo de apropiación disciplinar de la ciudad". Lo explicó en la web el economista Josep Sorribes, director del Aula.

La primera sesión de Els Debats de l'Aula se organizó bajo el título "¿Para cuándo el Parque Central?", y contó con la participación de José Manuel Vidal, arquitecto y coordinador general de la revista Paisea, y Josep Maria Sancho, arquitecto y miembro del colectivo Terra Crítica. El debate estuvo moderado por otro arquitecto, David Estal, responsable de la programación de actividades del Aula Ciutat. Responsable de la programación de actividades conjuntamente con Ramón Marrades.

"¿Para qué Valencia tenga su Parque Central es preciso soterrar las vías e hipotecar el futuro de la ciudad?", planteó el arquitecto valenciano David Estal.

José Manuel Vidal, coordinador general de la revista PAISEA, y Josep María Sancho, miembro del colectivo Terra Crítica, coincidieron en que sí, como parece, el proyecto se retrasa por la falta de presupuesto y plusvalías para soterrar las vías del ferrocarril y construir el eje pasante, "¿por qué no repensar este espacio?", plantearon. "No deberíamos permitir que se haga solo un tercio de ese parque", defendieron ambos.

El Parque Central es un espacio en proyecto desde hace tres décadas que, según el economista Josep Sorribes, "no veremos nosotros ni nuestros nietos. Es una mala broma", añadió, "pero creo realmente que han de pasar muchos años para que el Aigua plena de seny [de la paisajista Khatryn Gustafson] sea posible".

"Si tenemos que esperar al túnel pasante durante 20 años no se acabará el proyecto. La ciudad necesita integrar este espacio y no es posible que nos conformemos solo con que se ejecute un tercio del parque de Gustafson", agregaron a la vez que plantearon su revisión.

José Manuel Vidal aseguró que Valencia es una ciudad "injustamente maltratada por su gobierno local" e insistió en que "no deberíamos permitir que se hiciera solo un tercio de parque", dejando sin resolver otros espacios vacíos del conjunto."¹⁷

17 EL PAÍS Valencia 26 FEB 2013

CAPITULO 4 PRESENTACIÓN DEL PROYECTO ACTUAL

La Alcaldesa de Valencia, Rita Barbera comentó: “hemos elegido el proyecto que es mas parque, que tiene menor cantidad de superficie dura, un 15% del total de superficie, que es verde y azul, y de colores”, haciendo referencia a la eleccion del proyecto de Gustafson de entre los cinco participantes al concurso.

El parque proporcionará a Valencia 26 hectareas de zonas verdes en su corazón, con un presupuesto cita la Alcaldesa de “ el presupuesto asciende de momento a setenta y tres millones de euros (73.000.000 €)”

Organizado en tres fases, la primera supuestamente iniciará en enero del 2014 y en ella se realizará una parte que implica unicamente la creación de una tercera parte del parque, dejandose para las fases 2 y 3 la realización de la nueva estación, desmontaje de la actual estación de Joaquin Sorolla, soterramiento de las vias y ejecución del resto del parque.



fase 1

Fase 2



Fase 3

Ejecución Nueva Estación del Norte

Imagen 4.1 (RP) Análisis de las fases de ejecución del proyecto

A continuación muestro algunos documentos y datos de interés en relación al proyecto actual, como también información pública del programa de actuación integrada para el desarrollo de la unidad de ejecución del plan de reforma interior A.4-1 Parque Central:

«Vistas las actuaciones habidas en el expediente, y previo dictamen de la Comisión Informativa de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda, se acuerda:

Optar por la gestión directa de la actuación integrada para el desarrollo de la unidad de ejecución A.4-1 Parque Central, encomendando la gestión del presente programa a la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, SA, vista la necesidad de una actuación conjunta y coordinada entre las administraciones públicas implicadas dadas las circunstancias expuestas en el antecedente de hecho cuarto; todo ello de conformidad con los artículos 118.1 y 128 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana (LUV) y concordantes del Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística (ROGTU).”¹⁸

“La UTE Gustafson Porter-Borgos Pieper-Nova Ingeniería-Grupotec se encarga ahora, según explicó Muelas, de definir en el proyecto de urbanización por dónde irán los viales, la red de agua potable... Muelas destaca, sobre todo, los condicionantes del proyecto que «son muchos» como compaginar en el parque las infraestructuras ferroviarias, «es difícil insertar las salidas del túnel y



de la Estación Central en el jardín»; planificar la ejecución del parque en **tres fases** «que deben funcionar de forma independiente», prever las demoliciones del puente de Giorgeta además de «mover de sitio los edificios ferroviarios protegidos, cuatro naves de Demetrio Ribes, que se deben desmontar y volver a montar ya restaurados» en la zona de jardín pegada a Russafa.

Muelas también destaca los cambios introducidos en la zona sur del Parque Central (la zona industrial que afecta a los barrios de la Creu Coberta y Camí Reial) «hacia la que hemos extendido el Parque Central». En la propuesta inicial «estaba poco tratada» porque la estrella del diseño era el corazón del parque Central pero ahora el equipo de Gustafson está esmerándose en esta área que, no hay que olvidarlo, tendrá 200.000

Figura 31 Definición del área del parque así como también la futura estación de trenes

¹⁸ Diario Municipal de la Comunidad Valenciana.(30/01/2007)

metros cuadrados de zona verde (el gran rombo central tendrá 230.000 m², para que sirva de referencia).

Con datos inéditos como que en el Parque Central existen 334 propietarios de suelo (dos públicos y 332 privados) que «son 334 puntos de conflicto», aseguró Salvador España, responsable del proyecto de reparcelación del Parque Central. Los más de 300 propietarios privados se reparten 290.000 de suelo privado frente a los 382.000 m² de suelo público, que representa el 60% del suelo del futuro Parque Central.

Respecto a las obras ferroviarias, el director de la Sociedad Parque Central, Salvador Martínez Císcar, aseguró que «los tipos de interés actuales» son los que la frenan. «No hay una estabilidad que permita ahora hacer cálculos» para una operación de mucho coste (en 2003 se habló de 804,5 millones de euros para toda la red arterial ferroviaria pero en 2010 el Ministerio de Fomento calculó que la **tercera fase** del canal de acceso y la Estación Central ascendería a 915 millones”¹⁹

¹⁹ BALLESTER, Laura. El Parque Central de Valencia se abre paso. Diario Valenciano el Levante (Valencia, 20/11/2011)

4.1 CONCURSO DEL PARQUE CENTRAL DE VALENCIA. 5 DISEÑOS

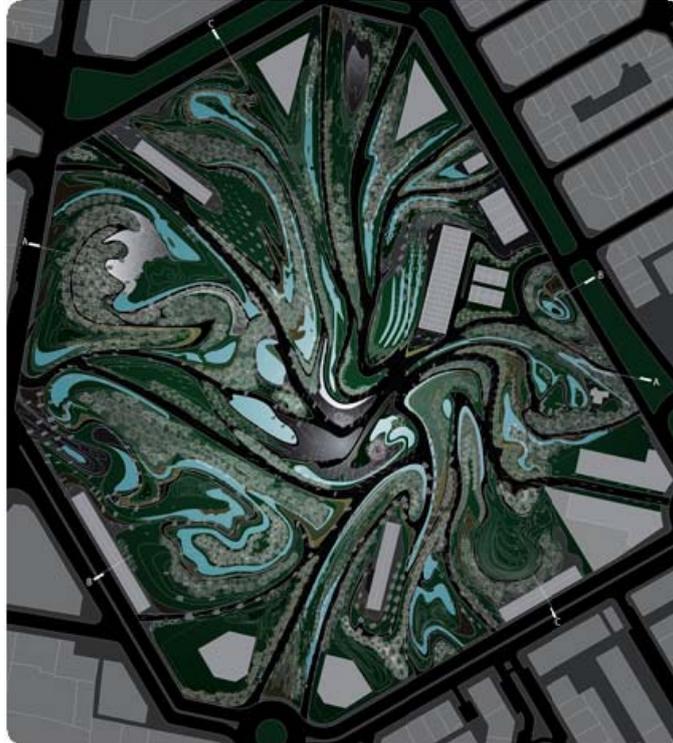
Al analizar de forma breve las maquetas de los 5 proyectos presentados al concurso del Parque Central de Valencia, podemos observar varios detalles representados en todos ellos:

- La imposición de los rascacielos.
- El respeto y restauración de varios elementos de interés arquitectónico.
- El uso en general de formas geométricas, bien por medio de formas curvas o rectangulares (poco naturales).

A continuación muestro a los 5 proyectos finalistas del concurso del Parque Central y un breve análisis. Todas las imágenes mostradas en el presente capítulo (4.1) son obtenidas de la revista de Paisajismo y Arquitectura PAISEA publicada en febrero del 2011: (4.1)

1º IDOM INGENIERIA Y ARQUITECTURA S.A., SAHA HADID LIMITED.

-El proyecto en el que más llaman la atención los edificios históricos conservados (futuros equipamientos), la creación de colinas y caminos que resaltan las formas curvas.



2º SENER INGENIERIA Y SISTEMAS S.A., SDAD DE GESTION DE PROYECTOS GESTEC S.A., WEST AND URBAN DESING AND LANDSCAPE, ARQUITECTURA OFFICE BV

-Se aprecian a simple vista las diferentes zonas del parque, remarcadas de una forma colorista y algo recargada. (Impersonal)



3º ROGERS STIRK HARBOUR & PARTNERS S.L, AREAS ING. Y ARQUITECTURA S.L.

-Se observa una excesiva parcelación geométrica, con formas rectangulares y sin desniveles aparentes. Vegetación variada



4º GUSTAFSON PORTER LIMITED, BORGOS PIEPER LIMITED, NOVA INGENIERIA Y GESTION S.L., GRUPOTEC SERVICIOS DE INGENIERIA S.L. (proyecto ganador, análisis posterior)



5° AI CEQUIP S.L., FOA FOREIGN OFFICE ARCHITECTS, GRUPO INGENIERIA S.A.,
ARQUITECTURA AGRONOMIA SLP

-Escasos datos para hacer un análisis. Presentación abstracta.



4.2 AUTORA DEL PROYECTO: KATHRYN GUSTAFSON

La ganadora en el concurso del Parque Central de Valencia, Kathryn Gustafson de origen francés y nacida en Yakima, pequeña localidad que define como "...es un lugar desierto, sin árboles, con un relieve desnudo, tal cual es"... situada en el estado de Washington, Estados Unidos.



Anteriormente trabajó como diseñadora de modas, actualmente posee estudios de paisajismo en Seattle (Estados Unidos) y en Londres. Se considera arquitecta, ingeniera, jardinera y artista "un poco de cada y ninguna completamente". Como paisajista ha realizado diferentes proyectos como son el Millennium Park en Chicago, el Parque Marina Baysands en Singapur, el Parque de la Villette en París...

Toma su inspiración en las formas sensuales y móviles del cuerpo humano, que conoce al detalle gracias a su profesión anterior, que están correlacionadas a la naturaleza y la creación de jardines. Intenta crear lugares que proporcionen desahogo, respecto al intenso ritmo de las ciudades. "El paisaje debe ser algo mágico", analiza el movimiento propio del espectador a la vez que cambia el paisaje, "percepción diversa, la creación implica un movimiento por el espacio".

La moda es algo pasajera, en referencia a Noveltech, un nuevo estilo que intenta impactar así como perdurar en el tiempo, donde el uso de elementos tecnológicos en la ornamentación de un parque o jardín llega a ser abusivo.

Algunos ejemplos de tendencias pasajeras con enfatización del sentido decorativo, por medio de objetos que pretenden crear un paisaje, pueden llegar a provocar hastío.

La Narrativa del Proyecto: La creación de paisajes, la perspectiva y el estilo de los diferentes lugares, buscando un término medio entre estilos tan opuestos como son los jardines de formas rígidas como Versalles o de estilo pintoresquismo, mucho más natural y sin formas tan severas. Se debe conocer

el lugar donde se va a proyectar, su historia, la cultura, a los propios habitantes y el clima. El futuro parque necesita transmitir identidad propia, “cuando los usuarios lo consideren como suyo entonces cuidaran mucho más de él”

La clave de un buen parque son las plantas, también la tranquilidad, la seguridad, la posibilidad de desconectar, la conexión con la naturaleza...

En las ciudades que están densamente pobladas, necesitan rascacielos, pero no son imprescindibles en otras más equilibradas las consideradas como ciudad-jardín, es muy importante que igual que hay equipamientos como; mercados, colegios o centros religiosos cerca de los barrios residenciales, debería de haber a menos de 300 metros alguna zona verde, imprescindibles.



Figura 32 Millenium Park en Chicago



Figura 33 Parque Marina Baysands en Singapur

4.3 RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

A continuación muestro unas tablas con el resumen de las características técnicas, los parámetros principales de la Actuación Integrada (tabla AT 1) y el desglose de las partidas del presupuesto aprobado de la ejecución de la urbanización y del Parque Central de Valencia (Tabla PJE 2).

RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS

DATOS ADMINISTRATIVOS	
DIRECCION DEL CONTRATO	VALENCIA PARQUE CENTRAL ALTA VELOCIDAD 2003 SA
DIRECCION TÉCNICA	AYUNTAMIENTO DE VALENCIA
SISTEMA DE FINANCIACION	Obras financiadas por gestión urbanística. Costes de urbanización a cargo de los propietarios de suelo.
PROYECTISTAS	UTE Gustafson Porter Limited - Borgos Pieper Limited - Nova Ingeniería y Gestión SL - Grupotec servicios de ingeniería SL
PRESUPUESTO	78.365.845,27 €

DATOS URBANÍSTICOS	TOTAL
Superficie unidad ejecución	633.412 m ²
Superficie de actuación (total unidad excepto huella de solares)	505.610 m ²
Parques, jardines e itinerarios peatonales	322.147 m ²
Red viaria y aparcamientos	183.463 m ²
Edificabilidad (m ² de techo)	630.676 m ²

DATOS TÉCNICOS	TOTAL
Superficie exterior afectada por obras de conexión	31.400 m ²
Demoliciones (superficie en planta)	54.983 m ²
Demoliciones (volumen bruto de residuos)	225.000 m ³
Movimiento de tierras: volumen total desmonte y terraplén	500.327 m ³
Naves y edificaciones rehabilitadas	9.975 m ²
Adoquín recuperado	3.495 m ²
Hormigón en soleras y cimentaciones	54.045 m ³
Superficie asfaltada en viales	86.976 m ²
Longitud de los carriles bici	4.800 m
Pavimento peatonal aceras	52.493 m ²

Pavimento peatonal duro	81.148 m ²
Pavimento peatonal blando	62.886 m ²
Zonas ajardinadas (parterres, praderas, bosques)	150.000 m ²
Tierra vegetal	152.155 m ³
Árboles	4.027 Ud.
Bancos	642 Ud.
Fuentes	28 Ud.
Superficie en fuentes	5.798 m ²
Superficie en canales	4.611 m ²
Superficie del lago natural	6.110 m ²
Juegos infantiles	156 Ud.
Media tensión: canalizaciones de tres a nueve tubos	14.076 m
Media tensión: líneas diferentes secciones	14.349 m
Baja tensión: canalizaciones de 2 a 16 tubos	24.249 m
Baja tensión: líneas de diferentes secciones	15.190 m
Iluminación viales (LED)	94.442 W
Luminarias en viales	943 Ud.
Luminarias en el Parque	1.540 Ud.
Agua potable: canalizaciones de fundición	15.649 m
Consumo agua (fuentes + riego)	112.022 m ³ /año
Agua recuperada de lluvia para riego	46.022 m ³ /año
Saneamiento: canalizaciones de PVC	24.932 m
Pozos infiltración a freático (primarios)	18 Ud.
Pozos de infiltración a freático (secundarios)	50 Ud.
Gas: tuberías de PE	8.505 m
Telecomunicaciones: canalizaciones	8.100 m
Semáforos	200 Ud.
Red de riego: tuberías de PE	67.498 m

Tabla AT 1 Parámetros urbanísticos principales de la actuación integrada

Actuación Integrada/Unidad de Ejecución A.4/1 "Parque Central"	TOTAL
Superficie Área de reparto (AR)	681.036 m2s
Superficie suelos dotacionales ya adscritos a su destino (SD/RV)	77.107 m2s
Superficie computable (SAR-SD)	603.929 m2s
Superficie zona ampliación Estación (P/ID-F) y Plaza articulación viaria	47.624 m2s
Superficie Unidad de Ejecución	633.412 m2s
Superficie parcelas edificables privadamente	73.456 m2s
Edificabilidad total	630.676 m2t
- Residencial renta libre	436.802 m2t
- Residencial VPP/ER Subzona B3	66.874 m2t (25% s/ER)
- Terciario exclusivo	127.000 m2t (20,14% s/ET)
Aprovechamiento tipo / medio	1,0443 m2t/m2s
Cesiones dotacionales Red Primaria	
- Parques (P/QL+JL)	257.330 m2s
- Red viaria (P/RV)	88.052 m2s
Suman dotaciones públicas red primaria	345.382 m2s
Cesiones dotacionales Red secundaria	
- Jardines e itinerarios peatonales (S/JL+IP)	72.510 m2s
- Equipamiento Educativo-cultural (S/EQ-ED)	33.419 m2s
- Equipamiento Deportivo-recreativo (S/EQ-RD)	7.319 m2s
- Equipamiento Administrativo-institucional (S/EQ-AD)	3.159 m2s
- Otros Equipamientos sin determinar (S(EQ)	10.450 m2s
- Red viaria y aparcamientos (S/RV+AV)	43.107 m2s
Suman dotaciones públicas red secundaria	169.964 m2s
TOTAL DOTACIONES PÚBLICAS	515.346 m2s

Tabla PJE 2. Presupuesto de licitación desglosado por partidas (PL)

PARTIDAS	PEM (EUROS)	13%GG+6%BI	PL
PARQUE CENTRAL	33.785.726,57	6.419.288,05	40.205.014,62
DEMOLICIONES Y TRABAJOS PREVIOS	134.578,45	25.569,91	160.148,36
MOVIMIENTOS DE TIERRAS	919.541,54	174.712,89	1.094.254,43
CIMENTACIONES, ESTRUCTURAS Y MUROS	2.832.734,88	538.219,63	3.370.954,51
ALBANILERIA E IMPERMEABILIZACIONES	2.085.982,72	396.336,72	2.482.319,44
REVESTIMIENTOS DE PAREDES	1.062.373,66	201.851,00	1.264.224,66
PAVIMENTOS	8.373.384,90	1.590.943,13	9.964.328,03
CERRAJERIA	829.639,65	157.631,53	987.271,18
JARDINERIA	3.821.678,90	726.118,99	4.547.797,89
MOBILIARIO Y JUEGOS	738.637,58	140.341,14	878.978,72
INSTALACIONES EN FUENTES	2.101.069,32	399.203,17	2.500.272,49
EJECUCIÓN SUBESTACION ELÉCTRICA	733.522,37	139.369,25	872.891,62
MEDIA TENSIÓN	57.692,10	10.961,50	68.653,60
BAJA TENSIÓN	221.286,93	42.044,52	263.331,45
AGUA POTABLE	165.011,67	31.352,22	196.363,89
SANEAMIENTO. AGUAS PLUVIALES EN VIALES	773.693,75	147.001,81	920.695,56
GAS	52.684,69	10.010,09	62.694,78
TELECOMUNICACIONES	31.724,29	6.027,62	37.751,91
RED DE RIEGO	911.962,09	173.272,80	1.085.234,89
RED DE RIEGO. BAJA PRESIÓN	159.899,48	30.380,90	190.280,38
ESTRATEGIA DEL AGUA	289.305,43	54.968,03	344.273,46
ALUMBRADO	1.594.055,35	302.870,52	1.896.925,87
OBRAS PARA DELIMITACIÓN DE FASES	232.097,12	44.098,45	276.195,57
EDIFICACIONES PROTEGIDAS	5.505.296,43	1.046.006,32	6.551.302,75
DESMONTAJE Y MONTAJE DE NAVE LEÑERA	157.873,27	29.995,92	187.869,19
RESTO DE LA URBANIZACIÓN	30.511.995,12	5.797.279,07	36.309.274,19
DEMOLICIONES Y TRABAJOS PREVIOS URBANIZACIÓN	2.067.285,79	392.784,30	2.460.070,09
MOVIMIENTOS DE TIERRA URBANIZACIÓN	1.289.228,47	244.953,41	1.534.181,88
CIMENTACIONES, ESTRUCTURAS Y MUROS URBANIZACIÓN	475.824,71	90.406,69	566.231,40
ALBANILERIA E IMPERMEABILIZACIONES URBANIZACION	334.928,50	63.636,42	398.564,92
REVESTIMIENTOS DE PAREDES URBANIZACIÓN	148.817,19	28.275,27	177.092,46
PAVIMENTOS URBANIZACIÓN	6.618.437,06	1.257.503,04	7.875.940,10
CERRAJERIA URBANIZACIÓN	191.097,87	36.308,60	227.406,47
JARDINERIA URBANIZACION	2.268.253,38	430.968,14	2.699.221,52
MOBILIARIO Y JUEGOS URBANIZACIÓN	510.665,65	97.026,47	607.692,12
INSTALACIONES EN FUENTES URBANIZACIÓN	1.560.346,94	296.465,92	1.856.812,86
MEDIA TENSIÓN URBANIZACIÓN	1.854.058,46	352.271,11	2.206.329,57
BAJA TENSIÓN - URBANIZACIÓN	890.618,43	169.217,50	1.059.835,93
AGUA POTABLE - URBANIZACIÓN	1.004.615,54	190.876,95	1.195.492,49
SANEAMIENTO. AGUAS PLUVIALES EN VIALES - URBANIZACIÓN	1.848.707,71	351.254,46	2.199.962,17
GAS - URBANIZACIÓN	427.367,71	81.199,86	508.567,57
TELECOMUNICACIONES - URBANIZACIÓN	513.710,15	97.604,93	611.315,08
RED DE RIEGO - URBANIZACIÓN	629.482,73	119.601,72	749.084,45
RED DE RIEGO. BAJA PRESIÓN - URBANIZACIÓN	515.142,61	97.877,10	613.019,71
ESTRATEGIA DEL AGUA - URBANIZACION	81.388,00	15.463,72	96.851,72
SEÑALIZACIÓN Y SEMAFOROS	848.290,68	161.175,23	1.009.465,91
ALUMBRADO-URBANIZACION	3.080.953,27	585.381,12	3.666.334,39
CONEXIÓN SERVICIOS EXISTENTES. DESVIOS Y REPOSICIONES	1.597.611,65	303.546,21	1.901.157,86
ACTUACIONES EN NAVE MACOSA	155.662,62	29.575,90	185.238,52
SEGUIMIENTO ARQUEOLÓGICO	49.500,00	9.405,00	58.905,00
HABILITACION PLAZA ESTACIÓN CENTRAL	1.350.000,00	256.500,00	1.606.500,00
OBRAS TRANSITORIAS	200.000,00	38.000,00	238.000,00
GESTIÓN DE RESIDUOS	1.437.038,26	273.037,27	1.710.075,53
GESTIÓN DE RESIDUOS PARQUE	361.861,88	68.753,76	430.615,64
GESTIÓN DE RESIDUOS EXTERIOR PARQUE	1.050.697,72	199.632,57	1.250.330,29
ACTUACIONES GESTIÓN DE RESIDUOS	24.478,66	4.650,95	29.129,61
SEGURIDAD Y SALUD	118.891,54	22.589,39	141.480,93
PROTECCIÓN COLECTIVA	118.891,54	22.589,39	141.480,93
PRESUPUESTO TOTAL	65.853.651,49	12.512.193,78	78.365.845,27

4.4 DISEÑO DEL PARQUE CENTRAL

Porter Limited con el lema «Aigua plena de seny» (Agua con sentido), basado en un verso de Ausias March, fue el elegido entre los cinco finalistas por presentar «el proyecto más bonito, el mejor, el más idóneo y, sin duda alguna, el más parque», según el consistorio municipal.

“El Parque Central enriquecerá Valencia, dando la oportunidad de crear un lugar de encuentro entre los ciudadanos y la naturaleza en pleno centro de la ciudad. Ecología, tradición, diseño y funcionalidad se combinan para hacer de este parque un punto de referencia no solo en Valencia sino mundial. Este parque contribuirá junto a las últimas actuaciones realizadas, a colocar a Valencia a la cabeza de Europa en términos de diseño urbano y sostenibilidad.



El futuro parque, creado gracias a la liberación del suelo de las antiguas vías y a su soterramiento, no se limita a conectar los barrios circundantes, sino que pretende ser un elemento unificador y un polo de atracción para toda la ciudad e incluso su área metropolitana. El centro de la ciudad quedará de esta manera abierto hacia el sur, mejorando esta zona y la calidad de vida de sus habitantes.

El diseño refleja el paisaje y la cultura valenciana, ubicándose en una situación única dentro de la ciudad. A su vez tiene en cuenta los diferentes hábitats ecológicos próximos a Valencia: el río Turia, la Huerta, la Albufera y el Mediterráneo. Cada uno aporta elementos reconocibles y los integra en un espacio que sintetiza sutilmente las raíces históricas de Valencia.

Se propone un diseño de trazos curvos, una nueva topografía que define y depura las formas de todas las colinas, ondulaciones y desniveles que conforman el nuevo escenario de este parque en el centro de la ciudad. Estas ondulaciones generan una serie de cuencos inspirados en la tradición local de la cerámica, unidos entre sí por una red de

paseos peatonales. El agua, como elemento unificador y tema central, guiará a los visitantes a lo largo de canales que discurren entre los distintos cuencos hasta el corazón del parque. Habrá fuentes marcando cada una de las entradas al Parque Central y una gran lámina de agua interactiva junto a los antiguos edificios, que forman la Plaza de las Artes. Otro de los focos de atracción será un estanque de carácter natural que enriquecerá el parque en usos, vistas y biodiversidad.

Los diferentes contenedores generados por la topografía y delimitados por caminos y canales se diseñan en función de los usos que albergarán posteriormente, ofreciendo actividades, personalidad y diferenciación en cada zona del parque. Los recorremos a continuación.



La Plaza de las Artes se sitúa al Noreste del parque. En esta zona se rehabilitan las naves existentes. **La Huerta Jardín** homenaje a la huerta en Valencia. Su objetivo es doble: didáctico y ornamental. Esta organizado en terrazas, en las que se cultivarán árboles frutales, verduras y hortalizas. En un lateral se proyecta reubicar uno de los muelles restaurados para su habilitación posterior con actividades relacionadas directamente con la huerta. **El Jardín de los Niños** es un espacio para el aprendizaje y la aventura que fomente valores de respeto a la naturaleza. Un rocódromo, una fuente interactiva y de chapoteo, un tobogán-rampa integrado en el paisaje y un edificio para las actividades

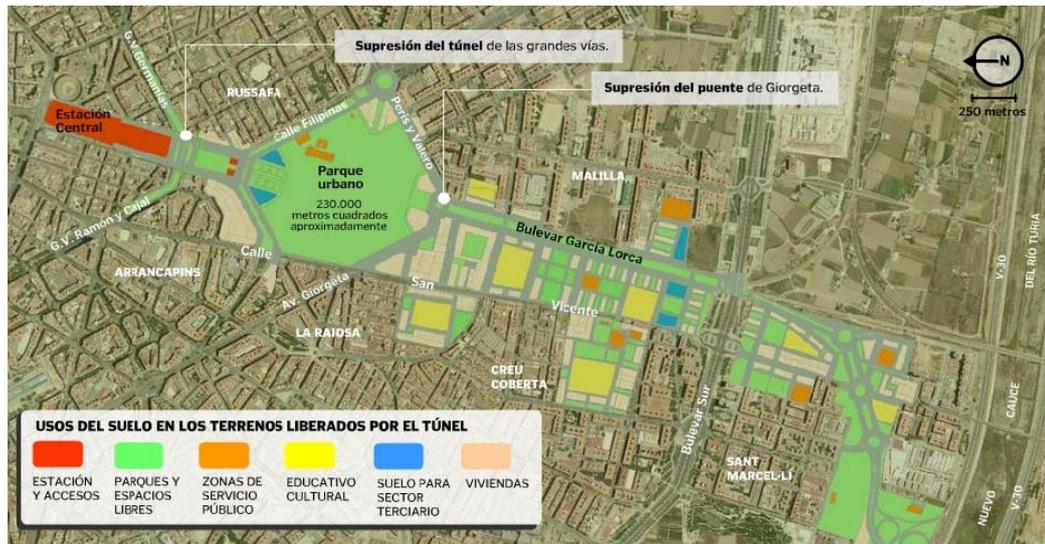
de los niños. Hacia el sur un área que combina una pradera natural con un pequeño mirador. **La Plaza Norte** Punto de conexión con el centro y principal entrada del parque. Un gran estanque de forma oval ofrecerá a los visitantes dibujos de agua en movimiento y niebla artificial. El **Paseo Principal** es el eje norte-sur, que se extiende desde la estación hasta el bulevar. Es un paseo arbolado de jacarandas y palmeras, en el que el agua se presenta en distintas formas a lo largo de su recorrido: canales, lagos, y fuentes. Al lado este del paseo se encuentran los **Jardines Florales**. La Alquería quedará integrada en estos jardines. **La Plaza Sur** es el punto de unión con el Bulevar Federico García Lorca y los barrios del sur. En sus líneas y su diseño se hace un guiño al movimiento de los trenes y a los sistemas de interconexión. La **Exposición de Jardines Mediterráneos**:

El **Anfiteatro** será uno de los puntos más elevados. En su coronación queda bordeado por una recreación de los bosques de encinas del interior de la Comunidad Valenciana. Este bosque se abre hacia el lago central en una pradera para eventos al aire libre. **El Jardín de los Perfumes** loes de plantas aromáticas de la región y el paisaje de los pinares del litoral levantino. *Tendrá también un componente didáctico, y las plantas serán accesibles para personas discapacitadas, es un jardín para escuchar, tocar, oler e interactuar con el entorno.*

El funcionamiento del Parque Central está basado en una extensa programación de actividades a desarrollar en cada zona. Podrá ofrecer una variada oferta de actividades sin dejar de ser acogedor y calmado. Dispondrá de múltiples accesos al interior desde los barrios periféricos, con variedad de modos de transporte público que permitan llegar hasta el parque desde cualquier punto de la ciudad o incluso del área metropolitana. Será transitable mediante una amplia red de caminos diferenciados y jerarquizados que permitan distintos tránsitos (peatonal, ciclista, motorizado...), y legible, ya que el proyecto incluye una orientación a la señalización del mismo. En cuanto a su seguridad, el parque dispondrá de un vallado de cierre que permitirá controlar el horario de cierre, evitando problemas de seguridad, mantenimiento y coste de alumbrado. Este cierre exterior dejará fuera las plazas de acceso desde los diferentes barrios, de manera que estén siempre disponibles para cada barrio mejorando su integración con los mismos. Su diseño permitirá que sea un parque seguro, con amplia visibilidad interior. Las múltiples actividades permitirán su ocupación continua, lo que incrementará la sensación de seguridad. Será un parque confortable, ya que su diseño permite aislarlo de los ruidos de la ciudad, debido a su topografía y al uso de elementos vegetales para amortiguar el ruido. Estará dotado de los suficientes puntos de recogida de residuos sólidos urbanos. También será un parque sostenible, ciñéndose a una serie de requisitos que así lo puedan certificar. Está concebido para minimizar los costes de mantenimiento mediante la discriminación de la iluminación por zonas o trayectos jerarquizados, toda la iluminación se proyecta con tecnología LED y los bombeos de las fuentes dispondrán de capacidad de regulación. Los canales se han diseñado de forma que incluso cuando no estén en funcionamiento, ofrecerán un aspecto integrado con el resto del parque.

DISEÑO URBANO

La urbanización proyecta todas las infraestructuras urbanas que dotarán de los servicios necesarios a los solares resultantes. Se construirán un total de **4.200 viviendas**, lo que equivale a 9.000 habitantes, además de aproximadamente **1.000 locales de oficinas** (media de 120 metros cuadrados). También se desarrollarán los nuevos viales con sus correspondientes conexiones al resto de la ciudad: la urbanización conectará a través del bulevar García Lorca un total de dieciséis calles perpendiculares al mismo.



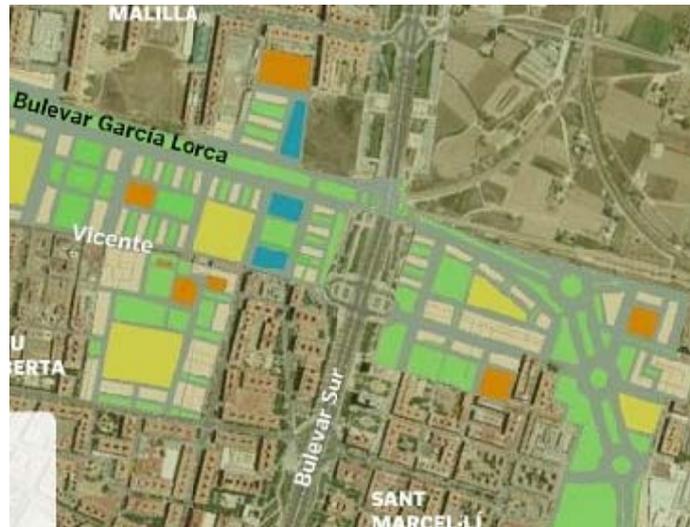
También se construirán en la urbanización sus parques y jardines, diseñados de forma coherente con el Parque Central. La propuesta extiende el diseño del Parque Central por el Bulevar García Lorca hasta el nuevo barrio que se genera en la zona sur, donde actualmente está ubicada la zona industrial ya obsoleta. El nuevo bulevar con sus paseos crea un importante conector peatonal entre el sur de Valencia, el nuevo Parque Central y el Centro Histórico de Valencia. A corta distancia de la vivienda de cada residente se ubicarán jardines, fuentes, áreas de juego o servicios públicos, tales como los jardines huerta. Con este diseño se ha tratado de crear un distrito residencial nuevo, deseable, sostenible.

LOS PRINCIPALES ELEMENTOS URBANOS PROYECTADOS SON LOS SIGUIENTES:

-El **Bulevar Federico García Lorca** es la mayor intervención de espacio público dentro del barrio sur y conecta por su extremo norte con el Parque Central. Con una **sección viaria de 80 metros**, se distribuye en **aceras de 10 metros, viales de 14 metros y una mediana ajardinada de 32 metros**, en la que se proponen diferentes actividades, desde jardines a mercados pasando por zonas de juego urbanas. Los materiales y distribución elegidos en estos espacios permiten flexibilidad en el cambio de usos. Se plantea un tratamiento lineal en el que se suceden los espacios ajardinados y las plazas urbanas. La posición de los jardines y las plazas viene dictada por el ritmo de espacios públicos contiguos al Bulevar.

-Los pasajes peatonales sirven como elemento estructural del paisaje en el barrio sur. Unen todos los espacios públicos entre sí a la vez que crean espacios de menor escala a su paso por plazas o elementos abiertos de la nueva urbanización

-Los jardines vecinales han sido concebidos como una interconexión de plazas, prados verdes y áreas educativas (con huertos urbanos) que actúan como espacios urbanos de actividad. En las plazas se proyectan fuentes en dos formatos, interactivas y ornamentales.



-Los jardines residenciales se ubicarán entre las edificaciones destinadas al uso residencial. Actuarán

como un espacio conector peatonal entre la vida urbana del Bulevar Federico García Lorca y los jardines vecinales en el interior de cada manzana.

SOSTENIBILIDAD

Desde el diseño preliminar se ha planteado la oportunidad de dotar a la urbanización de las características adecuadas para facilitar su posterior certificación como urbanización sostenible, según los estándares BREEAM.²¹

Se han incluido en el proyecto especificaciones en los apartados de clima y energía, como la minimización de la demanda hídrica y el control de la escorrentía por medio de la topografía del parque (cuencos). Se potenciará la acumulación del agua de lluvia en el nivel freático por medio de una serie de pozos de drenaje e infiltración (SUDS). De esa forma se podrá usar este freático como gran depósito de regulación, reutilizándola para el riego después mediante su extracción por pozos y distribución por la red de baja presión de la ciudad. También se instalarán sistemas para minimizar la demanda energética, como lámparas LEDS y horario diurno para el parque. En la categoría de comunidad se han propuesto una serie de soluciones de diseño accesible. En la de diseño del lugar tiene importancia la reutilización de edificios históricos, el diseño de rutas peatonales y ciclistas o la proximidad de los futuros edificios a zonas verdes. La ecología y biodiversidad se potencian mediante los criterios de plantación de árboles y arbustos garantizando que un porcentaje elevado sean autóctonos o mediante el estudio de los hábitats naturales preexistentes. En cuanto al transporte se diseñan determinadas calles de uso exclusivamente peatonal y se potencian las vías ciclistas. Es importante el esfuerzo realizado en el apartado de recursos, mediante la prescripción de materiales de bajo impacto en elevada proporción sobre el total de los elementos superficiales, la utilización de materiales de origen local siempre que sea posible o la reutilización de varios elementos de la urbanización preexistente (adoquines de la playa de vías). “²²

²¹ BREEAM Urbanismo, es una certificación que ayuda a los agentes de planificación a mejorar, medir y certificar de forma independiente la sostenibilidad de sus propuestas de desarrollo en la fase inicial de planeamiento urbanístico.

²² Proyecto de urbanización de la unidad de ejecución A.4/1 parque central de Valencia anejo 29: resumen de las características generales del proyecto

4.5 OPINIÓN MEDIÁTICA. NOTICIAS

Sin duda alguna, una situación indeseable para el bien de la ciudad es una guerra mediática y la imposición de las decisiones por decreto del gobierno. Cuestiones ambas junto a la corrupción urbanística y la especulación inmobiliaria que tampoco favorecen nuestros intereses, minando las opciones de desarrollo igualitario por parte de la ciudadanía.

El singular punto de vista del diario valenciano Las Provincias y la cadena de televisión pública valenciana, Canal 9, donde cualquier propuesta o actuación gubernamental, hoy en día a cargo del Partido Popular (PP), es perfecta, no se podría mejorar. Estas opiniones dirigidas en cierta medida por el partido y secundadas por varios diarios de tirada nacional como el ABC, La Razón, El Mundo...

Por otra parte la oposición representada por el Partido Socialista Obrero Español (PSOE), Izquierda Unida (IU), Unión de Progreso y Desarrollo (UPYD) apoyadas por el diario valenciano El Levante, que apoyado por el periódico El País y algún que otro diario independiente, intentan mostrar otra visión de los acontecimientos diferente, enseñando y denunciando las situaciones turbias, el aumento dispar de presupuestos de obras públicas, los gastos desmesurados, ocultadas u omitidas por los medios abrazados al poder.

El conflicto es continuo, cuando unos tienen el poder, para los otros siempre lo hacen mal, y viceversa. La crítica, rara vez constructiva, tiene una clara finalidad, desestabilizar y criticar lo que hace el rival, si todas estas cosas cambiaran el desarrollo y las mejoras serían considerables, si todos buscaran un bien común, todo sería mejor y más fácil.

He intentado recopilar algunas noticias significativas que hacen referencia al Parque Central de Valencia, en un intento de ordenar los pasos seguidos hasta el momento en esta curiosa odisea que es la realización del esperanzador parque, una serie de titulares desde hace más de 13 años, que se debate y se espera la concreción definitiva de una promesa electoral, de una mejora para Valencia y los valencianos:

NOTICIAS REPRESENTATIVAS:

A) LAS PROVINCIAS:

10/03/2013 Denuncian la degradación del entorno del Parque Central

El concejal socialista en el Ayuntamiento de Valencia Vicent Sarrià denunció ayer el estado de «degradación» en el que se encuentran las calles Moncayo y San Vicente, en el entorno del futuro Parque Central

B) EL LEVANTE:

08/03/2013 El PAI del Parque Central prevé trasladar una nave protegida

El PSPV reclama que se apruebe un plan de usos para las naves de Demetrio Ribes para evitar que se degraden como los tinglados de la marina. La antigua nave de la Leñera del parque central que se derribará y reconstruirá

C) EL PLURAL

19/02/2013 Barberà enmudece ante Rajoy tras años de fustigar a Zapatero con su victimismo
SALVADOR FAUS/VALENCIA

La oposición denuncia su pérdida de peso político y le acusa de plegarse a las órdenes de Madrid. Renuncia al túnel pasante del AVE. Dos semanas antes de que terminara 2012 y tras una reunión con la ministra de Fomento, Ana Pastor, la alcaldesa renunció al túnel pasante del AVE que permitirá una salida directa de los trenes hacia Castelló y evitará que la estación central funcione como un fondo de saco. La que con los socialistas en la Moncloa era su reivindicación estrella, que rediseñaría la trama ferroviaria de la ciudad y liberaría suelo para el Parque Central de Valencia, se ha transformado ahora con el PP en el gobierno en "una inversión brutal" en un momento de crisis. Barberà, al parecer, también ha aceptado abaratar la futura estación central que diseñó el arquitecto César Portela, aceptando así una importante revisión a la baja de su proyecto ferroviario para la ciudad.

D) ABC:

10/01/2013 Las obras del Parque Central arrancarán en enero de 2014

La sociedad confía en que las máquinas estén trabajando en la zona Russafa-Malilla a principios de año

E) EL PAIS, cronológicamente ordenadas:

27/02/2013 "Hay que repensar el Parque Central de Valencia"

Los arquitectos David Estal, José Manuel Vidal y Josep María Sancho proponen una revisión del proyecto

26/02/2013 Aula Ciutat debate sobre el futuro del Parque Central de Valencia

Los arquitectos José Manuel Vidal y Josep María Sancho debatirán sobre el proyecto, moderados por David Estal

19/02/2013 El PSPV propone 92 millones más de cargas en el Parque Central

Calabuig propone 2015 como fecha límite para Estación Central y el eje pasante ferroviario

10/01/2013 Once hectáreas de Parque Central para Russafa y Malilla. CRISTINA VÁZQUEZ

Las obras de la primera fase del proyecto empezarán a principios de 2014 y durarán dos años si se cumple el calendario

03/12/2012 El Parque Central se hace esperar. CRISTINA VÁZQUEZ

El PAI se aprobará en diciembre y el proyecto se demora sobre lo previsto

23/10/2012 Parque Central 'en un tres y nores'. DAVID ESTAL / RAMÓN MARRADES SEMPERE

Las vías de ferrocarril no son un impedimento para crear espacio público, al contrario, pueden ser un atractivo en el paisaje urbano

12/09/2012 El Parque Central arranca en un año con un jardín junto a Russafa. CRISTINA VÁZQUEZ Valencia

Barberá asegura que la zona no afectada por el uso ferroviario podría licitarse en un año

22/09/2010 La estación y el final del túnel del AVE se harán con inversión privada La sociedad Parque Central resolverá en diciembre la financiación

27/01/2009 El AVE cambiará las estaciones de Valencia

El futuro ferroviario de la ciudad amplía y transforma la red urbana de cercanías

12/01/2009 El Parque Central, en barbecho

El gran jardín de Valencia 'duerme' en un cajón mientras avanza la obra del AVE

24/12/2008 Parque Central arranca con un crédito de 300 millones

El préstamo pagará el soterramiento de vías y la estación

24/10/2008 Antiguos directores y trabajadores tratan de salvar Macosa del derribo

La plataforma busca apoyos para preservar la memoria industrial de Valencia

23/09/2008 El plan del Parque Central aboga por peatonalizar el entorno de la estación

16/09/2008 Las naves de Macosa serán derribadas para las obras del AVE en Valencia

28/08/2008 Valencia saca a exposición la urbanización del parque central

05/02/2008 Los vecinos insisten en un Parque Central sin rascacielos

02/02/2008 Un proyecto y cuatro decisiones

02/02/2008 La mayor operación urbanística de Valencia supera el último escollo

El acuerdo sobre la Estación Central desbloquea la llegada del AVE

30/11/2007 La memoria industrial condenada

La antigua Macosa, el parque de Artillería y tres fábricas serán derribados en el plan del Parque Central de Valencia para hacer edificios de viviendas

12/10/2007 cara. Parque Central

12/10/2007 El retraso de la nueva estación de Valencia condiciona la llegada en túnel del AVE

La falta de acuerdo sobre el diseño obliga a preparar una alternativa en superficie para 2010

26/07/2007 El Parque Central se diseñará tras una consulta pública

La sociedad de las tres administraciones adjudica el estudio del jardín de Valencia

05/06/2007 Valencia Parque Central consultará a los ciudadanos sobre el diseño del proyecto

Licita un concurso sobre las necesidades que debe cumplir la futura superficie ajardinada

03/05/2007 La candidata, dispuesta a un cara a cara con Rita Barberá

27/04/2007 El Parque Central saldrá a concurso y el diseño de la futura estación se replanteará

El Gobierno logra que el proyecto estratégico de Valencia se abra a nuevas propuestas

14/04/2007 Parque Central: la ciudad, las cercanías y la LAV

31/03/2007 El AVE llegará a Valencia en 2010 al margen del futuro del Parque Central

El Gobierno asegura que, si no está hecho el soterramiento, estacionará en superficie

27/03/2007 Urbanismo aprueba el Parque Central sin colegios suficientes

01/03/2007 Territorio aprueba el Parque Central sin el informe del agua

27/02/2007 Territorio ve prescindible el dictamen del agua para el Parque Central de Valencia

26/02/2007 La CHJ rechaza el Parque Central por no tener datos de Territorio para evaluarlo

El organismo acusa al Consell de obstaculizar los informes preceptivos de agua

28/06/2006 Rubio pide que las naves de Ribes en el Parque Central sean de uso público en 2007

27/06/2006 El AVE no tendrá estación en la Ciudad de las Artes y su trazado evitará el centro histórico

Barberá supedita la altura de los edificios del Parque Central a la inversión del Gobierno

18/06/2006 Fiesta por un Parque Central sin rascacielos

La Plataforma per Russafa se manifiesta por un entorno verde y exige inversión en el barrio

17/06/2006 La declaración de impacto permite licitar en pocos meses el acceso del AVE a Valencia

Fomento ultima el trazado alternativo al eje pasante que atravesaba el casco histórico

16/06/2006 García Antón condiciona el tren Gandía-Dénia a obras del Gobierno

27/05/2006 Valencia aprueba tras 17 años soterrar las vías y un proyecto de Parque Central con cuatro rascacielos

El plan sólo recibe el apoyo del PP y la oposición critica la falta de dotaciones públicas

26/05/2006 Rubio critica que los propietarios privados del Parque Central no paguen nada en concepto de plusvalía

25/05/2006 El Parque Central tendrá más suelo público pero baja al 20% las VPO

22/04/2006 El PSPV propone cambios del plan para quitar torres del Parque Central

05/03/2006 La falta de propósito estratégico ensombrece la eficacia urbanística del Parque Central

El proyecto no ha definido usos ni prevé desarrollar sus periferias en vías de marginalización

23/02/2006 Rubio critica que la Esfera Armilar no es prioritaria para Valencia

21/02/2006 Camps ignora el desafío de los zapatistas y advierte de que las listas se harán cuando toque

El presidente pacta con Barberá construir la Esfera Armilar en el Parque Central

30/01/2006 Por la vía del AVE

Los planes de la reordenación ferroviaria de Valencia y el Parque Central avanzan a la sombra de negociaciones y polémicas

17/01/2006 Grau critica a Fomento por los reparos al plan del Parque Central

04/10/2005 ABRE LA PARADA DE METRO QUE CONECTARÁ CON LA FUTURA ESTACIÓN CENTRAL

22/06/2005 El PSPV plantea una alternativa al plan del Parque Central con más espacios públicos y dotaciones

21/06/2005 EU pide eliminar las torres del futuro Parque Central y aumentar las dotaciones y las viviendas protegidas

06/06/2005 Luz verde para Sociópolis

El proyecto urbanístico para La Torre trata de completar un eje verde para Valencia con Viveros y el Parque Central

14/05/2005 Barberá envía policías a los vecinos para retirar pancartas

29/01/2005 El PP aprueba su proyecto del Parque Central con más VPO, aunque mantiene las torres

Barberá desoye la oferta del Gobierno de poner más dinero para reducir la edificabilidad

28/01/2005 El Gobierno pagará 100 millones para sacar las torres del Parque Central y aumentar la VPO

El equipo de Rita Barberá lleva hoy al pleno un planeamiento con bloques de 25 alturas

21/12/2004 El Gobierno quiere vivienda social y más zona verde en el Parque Central

El consejo nombra a Martínez Ciscar gerente de la sociedad pública

20/12/2004 La sociedad Parque Central nombrará hoy a su gerente

26/11/2004 Los proyectos de urbanización de Valencia, de la costa y los campos de golf protagonizan Urbe

El Ayuntamiento presenta en la feria el Parque Central y las torres de Calatrava

25/11/2004 Barberá amplía al puerto el diseño de la apertura de Valencia al mar

El planeamiento del Parque Central prevé torres de más de 20 alturas junto al jardín

24/11/2004 Rubio propone un Parque Central sin edificios y crear un barrio en la zona industrial

08/11/2004 Cemento en el pulmón verde

Los planes del PP para el Parque Central de Valencia han pasado de menos de 2.000 viviendas a barajar cerca de 5.000

05/11/2004 El plan del Parque Central disparará el coste de los pisos, según Rubio

04/11/2004 EU denuncia que Barberá permite la especulación en el entorno del Parque Central

16/07/2004 El Consell insiste a Fomento para que amplíe el túnel del AVE a cercanías

06/02/2004 Los vecinos de Valencia exigen un Parque Central sin torres de pisos y con equipamientos públicos

Las asociaciones desconfían de la promesa de Barberá de soterrar la vía del AVE

14/01/2004 Concurso de ideas: el caso del Parque Central

14/05/2003 La Plataforma pel Ferrocarril alega contra el impacto del AVE y pide un túnel bajo Valencia para cercanías

11/04/2003 La sociedad del Parque Central arranca sin fechas para el proyecto

09/04/2003 El PSPV pide que el AVE entre soterrado en Valencia y que el túnel bajo el casco urbano incluya las cercanías

02/04/2003 El Consell constituye la sociedad que coordinará el futuro Parque Central

29/03/2003 Un túnel de 3,7 kilómetros permitirá al AVE atravesar el centro de Valencia

Fomento prevé que Valencia reciba 13 millones de viajeros anuales en 2025

28/03/2003 El acceso del AVE a Valencia tendrá 15 kilómetros de largo

Fomento saca a información pública el tramo, presupuestado en 804 millones

22/03/2003 De la rueda maciza a la alta velocidad

La COPUT rescata y amplía su antiguo proyecto de museo del transporte, que se ubicará en el futuro Parque Central

05/03/2003 Ojo al parque

La operación para soterrar las vías del tren en Valencia despierta una mezcla de preocupación y esperanza en los vecinos

04/03/2003 Rubio exige el soterramiento de la vía en todo el casco urbano y menos viviendas en el Parque Central

01/03/2003 La oposición rechaza el interés especulativo en el Parque Central

PSPV, EU y Grupo Mixto se abstienen en la votación del convenio de Barberá

28/02/2003 Vecinos y oposición critican el convenio del Parque Central de Valencia y desconfían de que se cumpla

27/02/2003 El cuarto convenio del Parque Central de Valencia prevé 800 millones sin concretar plazos

Fomento, Generalitat y Ayuntamiento crearán una sociedad para gestionar el proyecto

24/11/2001 Barberá sólo gastará 200 millones en 2002 en el Parque Central

El presupuesto de Valencia será de 102.150 millones de pesetas

24/10/2000 Nuevo retraso del plan del Parque Central de Valencia

14/07/2000 Rita Barberá sitúa la conclusión del Parque Central de Valencia en cinco o seis años

"Voluntad de desbloqueo e impulso a distintos proyectos vitales". Éste ha sido el espíritu de la alcaldesa de Valencia, Rita Barberá, y el Ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, ayer en Madrid. Durante la reunión se trataron los proyectos sobre el Parque Central; el soterramiento del AVE en su entrada a Valencia. Sin embargo, no fijaron ningún compromiso en las fechas. La alcaldesa cree que el Parque Central estará listo en cinco o seis años.

03/05/2000 El Consell inicia las expropiaciones necesarias para el Parque Central

04/04/2000 La plataforma del Parque Central presenta 6.000 alegaciones al AVE

La plataforma de asociaciones vecinales del Parque Central de Valencia, Alfafar, Sedavi y Benetusser anunció ayer la presentación de cerca de 6.000 alegaciones al trazado del AVE Madrid-Valencia

27/01/2000 El Consell estudia atravesar el casco histórico de Valencia con dos o cuatro túneles ferroviarios

El proyecto de la Estación Central de Valencia, que pretende convertir la actual Estación del Norte, ahora en fondo de saco (con una sola entrada), en una infraestructura pasante, prevé atravesar el casco histórico de la ciudad mediante túneles. El Consell todavía no sabe si serán dos (uno por cada sentido) o cuatro, para compaginar el ancho europeo y el español. Lo que está claro es que el plan prevé el aterramiento de la línea bajo la calle de Federico García Lorca desde el Bulevar Sur (para permitir convertir la playa de vías en el ansiado Parque Central).

21/01/2000 Parque Central, años robados

15/11/1999 Un AVE sin "hido" en Valencia

15/11/1999 Una reserva de suelo de lujo

09/11/1999 Noguera asegura que Barberá es ya el hazmerreír con el Parque Central

11/10/1999 El consejero de Obras Públicas asegura que el Parque Central de Valencia será una realidad en siete años

03/07/1999 Retraso del Parque Central

02/04/1999 La oposición municipal de Valencia considera vacío el acuerdo sobre el Parque Central

El documento de cooperación sobre el futuro de la red ferroviaria de Valencia que debe liberar la parcela del Parque Central y que fue firmado el pasado miércoles por el ministro de Fomento, el presidente de la Generalitat, la alcaldesa de Valencia y el presidente de Renfe sólo fue "la ocasión para una foto" según la oposición municipal que lo considera falto de contenido. Rafael Rubio, concejal socialista, aseguró que el "documento" no supone ningún compromiso, no establece con claridad la participación del Ayuntamiento en la factura final y no entraña mejoras sobre el convenio que el Ministerio de Obras Públicas presentó en 1994 y que fue rechazado entonces por Rita Barberá.

01/04/1999 Arias-Salgado considera "una necesidad urgente" el AVE entre Valencia y Madrid

Rafael Arias-Salgado, ministro de Fomento, aseguró ayer que el tren de alta velocidad (AVE) entre Valencia y Madrid es "una necesidad urgente" dentro del mapa de infraestructuras ferroviarias del Estado. El ministro, que acudió a Valencia para firmar un documento que distribuye la responsabilidad sobre los estudios previos del futuro Parque Central de la capital, aseguró también que los resultados de la reciente cumbre de la Unión Europea celebrada en Berlín aseguran la financiación de "parte" del proyecto, cuyo coste estimó en unos 400.000 millones de pesetas.

23/12/1998 Valencia tendrá tres estaciones cuando se haga el Parque Central

02/10/1998 Valencia y el siglo XXI

18/09/1998 Barberá usa un turno de réplica en las Cortes para arrogarse el protagonismo sobre el Parque Central

El soterramiento de las vías del tren en Valencia para levantar el Parque Central de la capital es una de las eternas promesas electorales de la alcaldesa Rita Barberá. Después de más de siete años en el cargo no se ha producido ningún movimiento al respecto, pero Barberá parece considerar el parque como un asunto personal. Una propuesta de resolución de Unión Valenciana instando al Consell a obtener un compromiso del Gobierno para impulsar las obras provocó una extemporánea intervención de Barberá que violó un pacto de la Junta de Portavoces.

12/09/1998 García-Antón y Barberá revisan con Fomento el Parque Central

04/09/1998 Zaplana pide a Cascos fondos presupuestarios para el Parque Central, el AVE y el ciclo hídrico

20/08/1998 JOSEP SORRIBES» ECONOMISTA "Sin Parque Central, el crecimiento de Valencia aislará los barrios del sur"

14/07/1998 Barberá dice que el Parque Central puede tener solución técnica antes de fin de año

05/06/1998 El Ayuntamiento de Valencia prevé construir cinco aparcamientos

26/05/1998 La arquitecta ganadora del Thyssen planea una red viaria bajo el Parque Central

20/05/1998 Ciutat Vella, vía Zúrich

27/04/1998 El Colegio de Arquitectos y el Ayuntamiento harán un concurso para la plaza de la Reina...

Hace pocos días se conoció el fallo del concurso para aportar ideas para el futuro Parque Central.

24/04/1998 Obras Públicas prevé que la financiación del Parque Central se cierre antes de finales de 1998

Hace apenas dos días el presidente de la Generalitat, Eduardo Zaplana, auguraba un futuro esperanzador para las grandes obras pendientes en Valencia tras reunirse con la alcaldesa, Rita Barberá. Ayer, el consejero de Obras Públicas, José Ramón García Antón, fue más lejos que el presidente del Consell y vaticinó que antes de fin de año habrá acuerdo en la forma de financiación del Parque Central que discuten las tres administraciones implicadas y auguró que se concretará un proyecto que soterrará las vías. Sin embargo, obvió los plazos para su ejecución.

4.6 ANUNCIOS DEL BOE

(BOE de 01/04/2009 - Sección V)

Anuncio de la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A., por el que convoca licitación del contrato de obra "Ejecución de las obras del Proyecto de demolición de edificios industriales en el ámbito Valencia Parque Central (Finca Catastral 5203803). C/ San Vicente Mártir C/V C/ Fernández de Mesa Valencia". Expediente 08/11. (Referencia BOE-B-2009-10402)

(BOE de 01/04/2009 - Sección V)

Anuncio de la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A., por el que convoca licitación del contrato de obra "Ejecución de las obras del Proyecto de demolición de edificios industriales en el ámbito Valencia Parque Central (Finca Catastral 5203801). C/ San Vicente Mártir C/V C/ La Almudaina. Valencia". Expediente 08/10. (Referencia BOE-B-2009-10403)

(BOE de 01/04/2009 - Sección V)

Anuncio de la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, S.A., por el que convoca licitación del contrato de servicios "Apoyo a la Dirección de Obra relativa a la ejecución de las obras de los Proyectos de demolición de edificios industriales en el ámbito Valencia Parque Central (Fincas Catastrales 5203801 y 5203803) situadas en la Calle San Vicente Mártir nº 269(A) y 273". Expediente 08/12. (Referencia BOE-B-2009-10404)

(BOE de 21/09/2007 - Sección V)

VALENCIA PARQUE CENTRAL ALTA VELOCIDAD 2003, S. A. (Referencia BOE-B-2007-227157)

(BOE de 20/09/2007 - Sección V)

VALENCIA PARQUE CENTRAL ALTA VELOCIDAD 2003, S. A. (Referencia BOE-B-2007-226097)

(BOE de 20/09/2007 - Sección V)

VALENCIA PARQUE CENTRAL ALTA VELOCIDAD 2003, S. A. (Referencia BOE-B-2007-226098)

(BOE de 20/09/2007 - Sección V)

VALENCIA PARQUE CENTRAL ALTA VELOCIDAD 2003, S. (Referencia BOE-B-2007-226099)

(BOE de 30/05/2007 - Sección V)

VALENCIA PARQUE CENTRAL ALTA VELOCIDAD 2003, S. (Referencia BOE-B-2007-129198)

(BOE de 22/05/2007 - Sección V)

VALENCIA PARQUE CENTRAL ALTA VELOCIDAD 2003, S. (Referencia BOE-B-2007-122151)

(BOE de 19/05/2007 - Sección V)

VALENCIA PARQUE CENTRAL ALTA VELOCIDAD 2003, S. (Referencia BOE-B-2007-120099)

(BOE de 19/05/2007 - Sección V)

VALENCIA PARQUE CENTRAL ALTA VELOCIDAD 2003, S. (Referencia BOE-B-2007-120100)

CAPITULO 5 ALTERNATIVAS AL PROYECTO ACTUAL

5.1 CONTEXTO

La posibilidad de desarrollar el espacio urbano que constituye el ámbito del "Parque Central" obliga a una nueva ordenación urbana que incorpora los conceptos más actuales en el ámbito de la comunicación, descanso y actualización. Ideas para la nueva creación que establece una estructura de orden que permita la incorporación en un futuro de nuevas modificaciones adaptadas a las necesidades urbanas.

La idea del Parque Central, es buena, ya que permite dar continuidad a la ciudad utilizando a la naturaleza, intentemos no desvirtuar lo natural, creando formas artificiosas y económicamente desaconsejables en el momento de gran crisis económica.

Observando los bosques y montes que nos rodean, podríamos solucionar sin grandes esfuerzos económicos un gran parque, reversible, característico y autóctono, que potenciaría la cultura y los hábitos, las costumbres del pasado.

Integrando la propia trama urbana de la ciudad con el parque gracias a la creación y prolongación de nuevos viales que podrían evocar los caminos y senderos tan típicos en los pueblos. Intentando evitar vallados o muros que enclaustran los jardines. Esto hará posible la creación de un nuevo tejido urbano en la zona que nos atañe, ligando barrios como Eixample, Russafa, Arrancapins, la Raiosa, Jesús, Malilla, San Marcelino.

Diseñando un sistema de espacios libres y equipamientos beneficiosos para los valencianos donde la sostenibilidad debe ser prioritaria, recuperando y almacenando el agua de las escorrentías de la lluvia por medio de pozos de drenaje y fuentes, usándola posteriormente para el regadío del parque, bien distribuida con la creación de acequias y canales internas de agua dentro del parque.

El uso de iluminación de bajo consumo y la colocación de paneles solares que puedan abastecer una parte o el total de la energía eléctrica necesaria en el parque, también la posibilidad de almacenar la energía en

con el paso de los trenes una vez construida la estación y su paso subterráneo, podría ser interesante (realmente desconozco esta posibilidad).

La reutilización de algunos materiales de elementos constructivos del recinto, de los adoquines, de traviesas de las vías, del balasto de sustentación de los raíles, que confieren el color característico que usándose en los caminos y senderos recordaría que algún día el ferrocarril dominaba este terreno,

La accesibilidad es sencilla porque no existen barreras arquitectónicas ni naturales, el parque, podría ser totalmente plano en sus caminos y senderos, reservándose los desniveles para áreas determinadas fuera de los percorsi de comunicación entre barrios. También en las equipaciones normalmente antiguos almacenes o fábricas, diseñadas en una planta, favorecen la reutilización de las naves una vez restauradas y asignada la función que mejor le corresponda.



Figura 34 (RP) Atardecer en la Albufera de

La biodiversidad natural y la ecología son parte importantísima para el buen funcionamiento general del parque, para la creación de un ambiente agradable mediante la elección de los elementos naturales como las piedras, la tierra, el agua y los árboles y plantas intentando la colocación de un elevado número de especies autóctonas o bien adaptadas a la climatología de Valencia.

Un buen estudio de los hábitats naturales y las posibilidades que ofrece la topografía de un terreno y un buen uso de los elementos nombrados anteriormente, así como materiales de origen local, todos ellos necesarios para crear los diferentes lugares dentro del parque.

Intentamos representar los lugares maravillosos que vemos en documentales, o leemos en los libros o vemos en nuestros viajes o fotografías de un amigo, pero el arte de crear un paisaje natural no se limita a eso, por ejemplo un área en abandono puede evocar determinadas sensaciones sin tener que recurrir a grandes invenciones o fantasías.

Un parque que no necesite mucho mantenimiento, donde una parte de él lo realice la propia naturaleza, la absorción de hojarasca por parte del suelo en algunas áreas apropiadas y otra parte no tan rápida en su transformación con la creación de zonas para almacenaje de restos verdes que tras un proceso sencillo se convierte en fertilizante de buena calidad.

La creación del parque permitirá una comunicación total entre los barrios y el nodo de transporte supondrá la unión del ferrocarril, el metro y la facilidad de acceso desde determinadas calles de uso exclusivamente peatonal y las vías ciclistas internas del mismo.

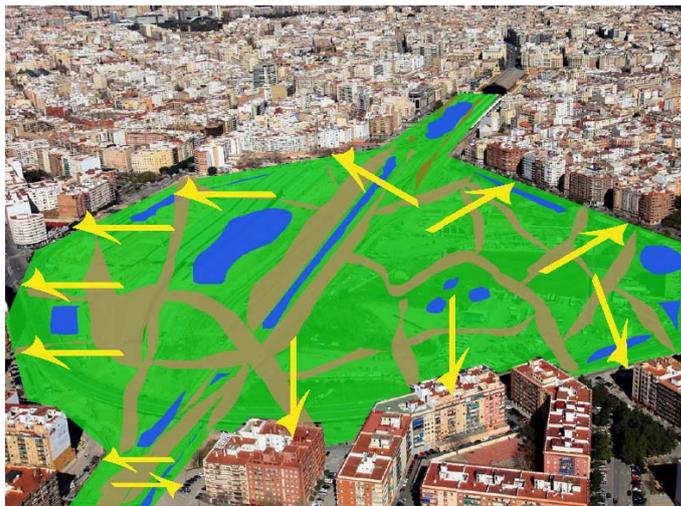


Figura 35 Esquema representativo de la posible permeabilidad entre barrios, gracias a los caminos y senderos formados en el parque

5.2 NECESIDAD CIUDADANA – COMUNICACIÓN

¿Qué necesitamos las personas? Nos necesitamos los unos a los otros para sobrevivir, para amar, para alimentarnos, para reír y disfrutar de la vida. En definitiva, todos son actos de sociedad, de compartir, de ayudar, de expresar y sentir alegría.

Valencia, que presume de ser la tercera capital de España, no debería desentenderse de sus habitantes. Sus moradores necesitan sentirse a gusto, que su ciudad les proteja y les brinde la oportunidad de prosperar, de vivir sintiéndose útiles, trabajando y disfrutando de la vida. Pero en los últimos tiempos, era más importante lo que dijeran fuera, crear trascendencia mundial, a lo que pensase el propio pueblo valenciano, que en definitiva es el que la sufre, el que habita en ella.

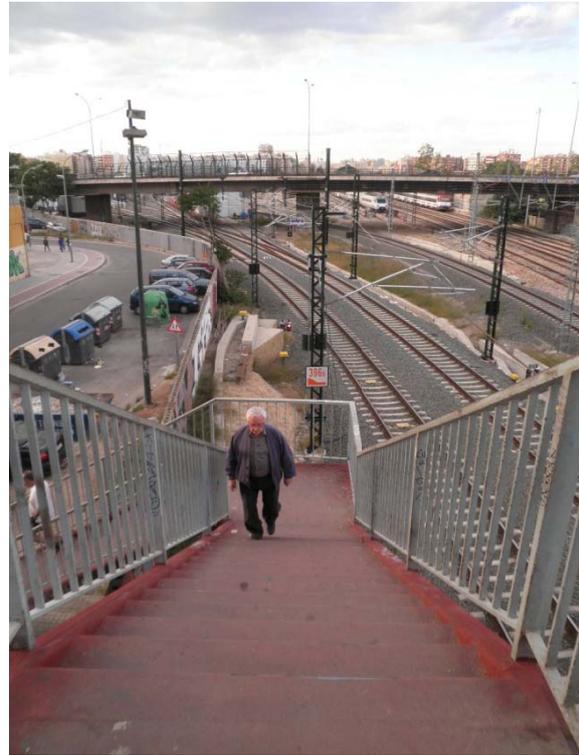


Figura 36 (RP) Pasarella de Malilla, un paso incomodo para solventar el obstáculo de las vías

Se ha construido innecesaria y desmesuradamente: Ciudad de las Ciencias, Fórmula 1, instalaciones de la Copa del América (mayoritariamente para turistas), Palacio de Congresos, Parque de Cabecera... El oscurantismo oficial sobre su coste real llega al punto de que no existen datos oficiales definitivos sobre lo gastado en estas infraestructuras. No obstante, de acuerdo con estimaciones publicadas en los medios de comunicación podemos hablar de un montante en torno a los XXXXXXXX millones de euros.



Figura 37 (RP) Resignación de los ciudadanos

En estas condiciones resulta imprescindible un análisis crítico de la gestión urbanística desarrollada lo largo de los últimos años y la necesidad real de algunas de esas infraestructuras.

Centrándonos en el Parque Central, ¿por qué hace treinta años que nos llevan prometiendo un parque? ¿Qué nos proporcionaría ese fantástico proyecto? ¿Se debe ejecutar el proyecto actual? ¿Es necesario construir más viviendas en una zona saturada de construcción y en una ciudad con miles de viviendas vacías o a mitad construir?



Figura 38 (RP) Flora Mediterránea. Sostenibilidad asegurada

¿La cantidad de VPO proyectada es suficiente? ¿La posición de las VPO esta menospreciada? ¿Es considerada la opinión del ciudadano?

Todas estas preguntas centran el debate ciudadano en torno a este futuro desarrollo urbanístico. Cuando uno visita otras ciudades puede conocer fórmulas que permiten compatibilizar la trama urbana con zonas verdes como parques, jardines y jardines botánicos -zonas periféricas con interés paisajístico- donde se respire aire más limpio. Son espacios que llenan, dan tranquilidad,

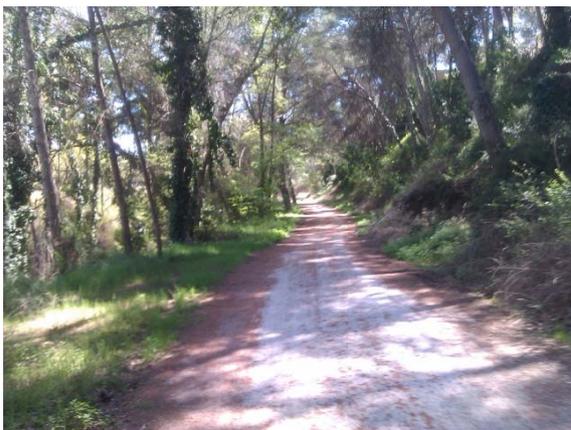


Figura 39 (RP) Sendero situado en el Cauce del Río Turia

dan vida, color, luz... Incluso en ciudades grandiosas y con un tráfico mucho más intenso que en la ciudad de Valencia. Y sobre todo, son puntos de encuentro ciudadano, zonas de ocio y tranquilidad, de paso, importantísimos en el desarrollo de los niños, los mayores, de alivio para los animales domésticos. Quizás para muchos sea la única opción de

encontrarse con la naturaleza en la urbe. Es el lugar más importante en una ciudad.

Un buen parque crea buen ambiente y mejora la calidad de vida. En Valencia los hay: el jardín del Río Turia, es un buen ejemplo de lo saludable que es un parque, una zona verde, un área de descanso aislada de la monótona ciudad, del tráfico, de los ruidos, de la contaminación o del estrés. Tantas cosas que hacen que muchas personas intenten salir de la ciudad cuando tienen vacaciones, o los fines de semana. Pero no todo el mundo tiene esa oportunidad. Hay gente que no puede viajar, no puede salir de la ciudad a su apartamento en la playa o chalet en las afueras. Para ellos, su único contacto con la naturaleza es un jardín o un parque público cerca de casa. Ahí es donde influyen las grandes superficies ajardinadas o naturales inmersas en las ciudades, zonas que aportan tranquilidad y posibilidades de evadirse de lo cotidiano, que nos permiten trasladarnos adonde queramos gracias a esa paz que transmite un paisaje.



Figura 40 y 41 (RP) Magníficos ejemplos que nos pueden inspirar como la Alambra de Granada

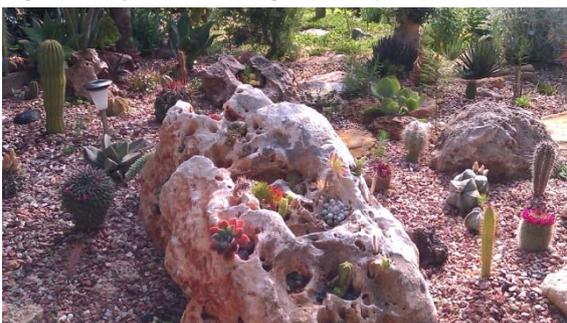


Figura 42 (RP) Jardín Familiar. Predominan las plantas crasas, cactus y aromáticas. Bien adaptadas a la climatología de Valencia (Izq.)



Figura 43 (RP) Pequeña exposición floral en un Jardín privado en la ciudad de Bergen en Noruega (der.)

5.3 CLIMA Y VEGETACIÓN

CLIMA:

Hemos visto como paisajes formalistas se han impuesto a la diversidad natural, la recuperación de áreas abandonadas y la creación de parques en la periferia de las ciudades se imponen a la naturaleza salvaje que conquista rápidamente y de una forma elegante dichas áreas. Paisajes verdaderamente naturales y sostenibles, que nos acercan de alguna manera a otra época, cuando el gran desarrollo de las ciudades olvido de alguna manera los pueblos para trabajar en las industrias y fabricas hoy en día condenadas a la demolición, perdiendo parte del patrimonio industrial y constructivo, materiales, técnicas y soluciones que ya no usamos, que poco a poco se van olvidando.



Figura 44 y 45 (RP)La Albufera de Valencia

La climatología de la ciudad de Valencia es de clima mediterráneo, la curiosa posición respecto a Europa, las aguas tranquilas del Mar Mediterráneo y la orografía singular de la península Ibérica, muy montañosa y escarpada, con una elevada meseta natural situada en el centro del país que le confieren las características que requiere un clima tan bondadoso, donde los inviernos son suaves, oscilando entre los 5ª C y las 20º C y en verano la temperatura puede llegar a ser más difícil, pudiéndose alcanzar los 40º C en los días más caluros, pero gracias a los vientos que proceden del mar y una buena disposición de fuentes y jardines que nos aportan el frescor necesario en dichas jornadas.

Las precipitaciones en Valencia son irregulares, pasando de ser años realmente secos, donde la cantidad es escasa y puede llegar a la racionalización ocasional e incluso al aumento de los impuestos para usos excesivos del agua.

En contra posición años como el actual 2013, sin escasez alguna de lluvia y con los pantanos y ríos con máximos caudales, donde sin la previsión oportuna pueden desbordar e invadir las zonas de evacuación y escorrentías, como las ramblas, barrancos y antiguos cauces de ríos, donde el agua arrastra y arrasa con todo lo que encuentran a su paso, causando verdaderos accidentes que incluyen víctimas mortales y grandes pérdidas económicas y naturales en algunas desafortunadas ocasiones.

Podemos distribuir mayoritariamente las precipitaciones en primavera y otoño, sin ser algo realmente indiscutible. La Gota Fría es un fenómeno meteorológico particular, causado por la brusca bajada de temperaturas en otoño y causando lluvias torrenciales.

LA VEGETACIÓN:

Los Bosques Mediterráneos de Valencia podemos considerarlos como húmedos o secos, aunque también podríamos clasificarlos como de terrenos silíceos o calcáreos, son una gran oportunidad que ofrece una alta gama de vegetación y flora, con múltiple floración distribuida por todas las estaciones del año.



Figura 46 Algunas flores autóctonas de la Comunidad Valenciana

La vegetación arbórea varía mucho con respecto a estas zonas pudiendo encontrar en zonas más secas las carrascas y coníferas como pinos, cipreses y de hoja ancha como alcornoques, robles y encinas en zonas de montaña, también álamos, chopos, sauces y fresnos en humedales y ríos.

Las zonas bajas de secano colonizadas por arbustos y plantas como las gramíneas, el enebro, la murta, el baladre, el lentisco, el tomillo, la aliaga, el romero, el palmito. Mientras que las riberas de los ríos y barrancos predominan helechos, los juncos, cañas, las zarzas, el baladre por citar algunas de las especies más representativas.

5.4 PROPUESTA GENERAL

Nos planteamos ya en la segunda década del nuevo siglo, sustanciales problemas que nos llevan a reflexionar sobre nuestras ciudades, donde la velocidad aumenta día tras día y la necesidad de comunicación en grandes poblaciones es muy importante.

Las nuevas tecnologías y los transportes, la preservación de la cultura y el patrimonio, la integración social, la economía, la productividad, los recursos, el medio ambiente. Muchos factores influyentes para el devenir de una ciudad, obligaciones imprescindibles de los poderes administrativos.

Normalmente los políticos olvidan aquellos factores que más afectan al ciudadano, todos los esfuerzos suelen ir dirigidos a beneficiar a los poderes económicos como las grandes compañías, los bancos, los políticos y familias bien posicionadas.



Figura 47 y 48 (RP) Centros Florales, crean armonía y transmiten relajación. Parque Berlín

¿Por qué no realizamos lo que necesitamos? La ciudad transcurre e implica cambios continuos, necesita progresar y ver cuáles son las exigencias del ciudadano que la habita, plantear diseños urbanos que se adapten a las exigencias del ciudadano, no de los poderes, que tienden a magnificar las obras. Se van levantando grandes infraestructuras que endeudan a las ciudades poco precavidas. Lanzadas al vacío detrás de un engaño, de una facilidad de posesión, de un querer demostrar superioridad en vez de mostrar cultura y educación, priman los referentes americanos, sociedades que crean

grandes desigualdades sociales, peldaños muy marcados, que recuerdan a la edad media con la nobleza, la burguesía y el pueblo.

El nuevo planeamiento y el nuevo proyecto deberían concebirse de un modo distinto a anteriores proyectos, de acuerdo a los avances de la sociedad actual, los intereses y comodidades, introduciendo conceptos de movilidad y ergonomía, paisajismo, integración y relaciones sociales, en la concesión de generosas zonas verdes.



Figura 49 (RP) La tranquilidad en los parques resulta imprescindible. Parque en Ámsterdam

La continuidad de las avenidas también se presenta imprescindible puesto que mejoraría globalmente la circulación urbana, al encontrarse la ciudad separada de norte a sur por la Estación del norte y las vías. Concediendo prioridad a los viandantes y vehículos sin motor sobre los vehículos de motor, en la creación de nuevas calles y las zonas ajardinadas.



Figura 50 (RP) La diversidad arbórea, anima el paisaje. Jardín Torrigiani en Florencia

También se otorgaran edificios dotacionales. Equipamientos públicos que amplíen con generosidad los existentes actualmente: centros educativos y deportivos, talleres artesanales, centros culturales, huertos escuela para incentivar la colaboración entre vecinos.

Considerando innecesaria la construcción de nuevos bloques de viviendas. Priorizando en cualquier caso, la creación de VPO sobre el resto de tipologías residenciales.

Para El diseño de senderos y caminos a través del parque podemos imaginar una elección más bien precisa del arbolado, de las plantas y arbustos que podamos colocar, estudiando minuciosamente las tipologías de arboles caduca o perene según se busque proporcionar protección a la intemperie, evitando los rayos directos del sol y parte del agua de la lluvia en las tormentas, o mayor claridad en épocas de invierno donde el frio y la incidencia solar es mucho menor.

Planteo por tanto en la creación de caminos más anchos, laterales diversos, uno más boscoso y denso, formado básicamente por especies de hoja caduca, que en los meses cálidos se pueblan de hojas y proporcionan grandes sombras y en invierno las pierden y muestran sus ramas al desnudo, y otro lateral con arbolado más sencillo de menor porte, pudiéndose dar color con jacarandas y esbeltez con las palmeras (siguiendo las pautas ofrecidos por la señora Alcaldesa), también propongo la creación en determinadas zonas de caminos paralelos de distintas características, pudiendo ser un camino amplio y boscoso acompañado de otro sendero mucho menor adyacente con una vegetación mas colorista y soleada. Con todo esto intento buscar una armonía del ser humano con la naturaleza que le rodea, la creación de este lugar debe conseguir que nos sintamos a gusto en cualquier situación dentro del parque.

Muy variadas actividades se pueden realizar en un parque como descansar, jugar, comunicarse, hacer ejercicio y actividades deportivas, aprender y conocer la naturaleza, el desarrollo en general de los niños no lo entendemos sin un parque cerca, el simple hecho de contemplar el parque la vegetación, la relajación que transmite, el cambio de color, pasando de la vida en tonalidades grises y "personas grises", como denominaba Momo protagonista del libro homónimo escrito por Michel Ende, a zonas donde predomina el verde pero la diversidad y la mutación de colores es constante con el paso de los días. Haciendo olvidar la monótona y acelerada vida, que a veces puede ser la vida en una ciudad, Punto bastante filosófico, el cual ayuda a reflexionar un poco.

Conceptos diferenciados como humanidad y Naturaleza, que en la actualidad deberíamos de intentar unificar. La creación desde un punto cero de un gran parque como este, nos da la oportunidad de aproximarlos, por

medio del entramado de caminos, sendas y disposiciones vegetales que acompañen y distraigan al peatón en el transitar hacia su destino o en la contemplación armónica de los lugares que pueda ofrecer el parque.

Se deben establecer unos principios de diseño que se adecuen a los procesos naturales existentes en una ciudad, similares a los ecosistemas cercanos y muy diferentes de unas ciudades a otras.

El clima de una ciudad debe ser estudiado independientemente, la observancia de antiguos y asentados parques dentro de la ciudad estudiada, debe ser referencia obligada para la comprensión de los factores más determinantes en la adaptación de la vegetación a la climatología de dicha urbe.

Cada situación urbana es muy diferente y no se debe suponer absolutamente nada en la realización de un parque, copiando o intentando reproducir paisajes y lugares de diferentes ciudades, lo cual no garantiza el éxito y sobre e todo, no le confiere en absoluto una personalidad propia.

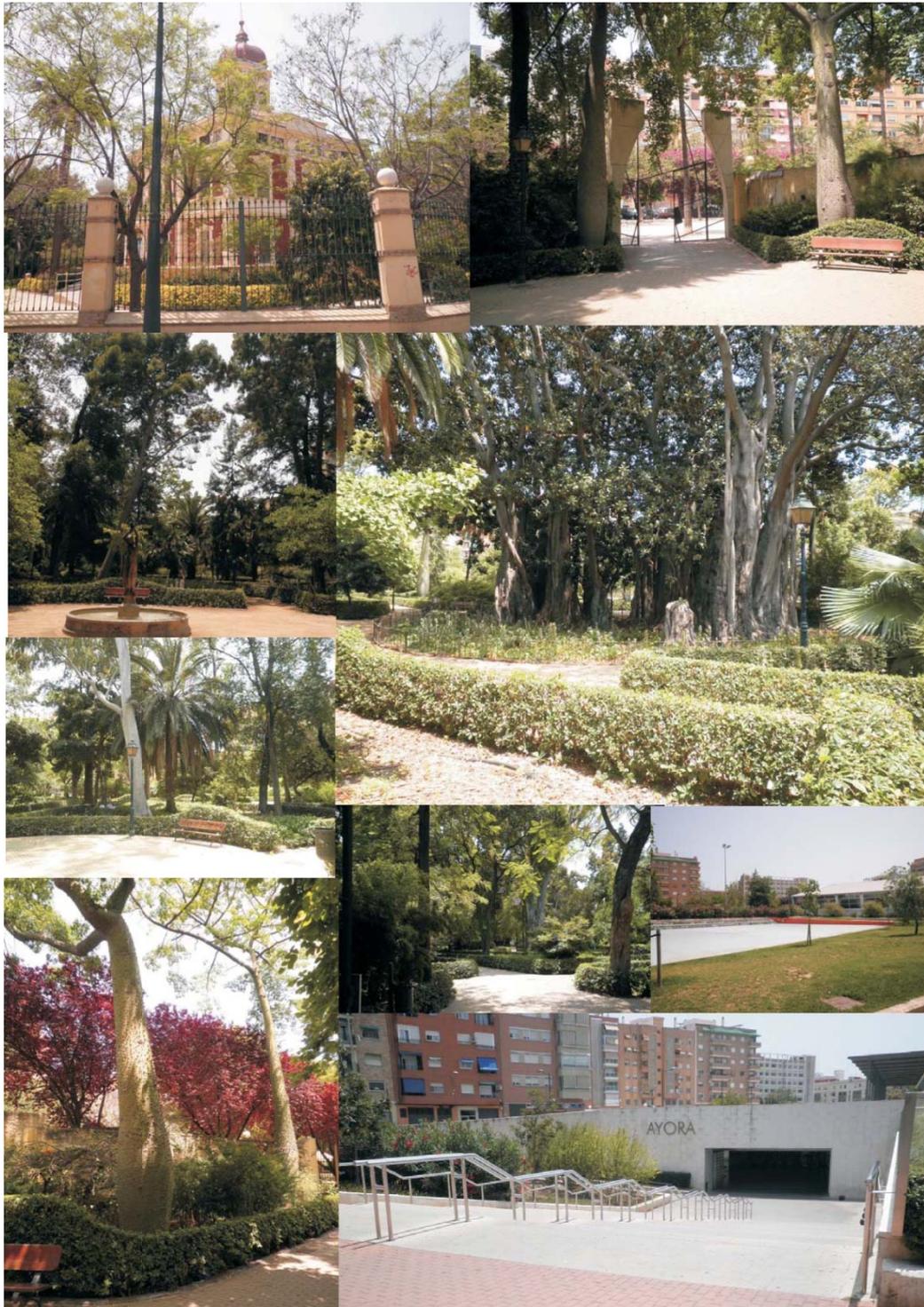


Figuras 51, 52 y 53 Jardín del Palacio de Congresos, parque joven en la ciudad bien adaptado

5.5 JARDINES DE VALENCIA

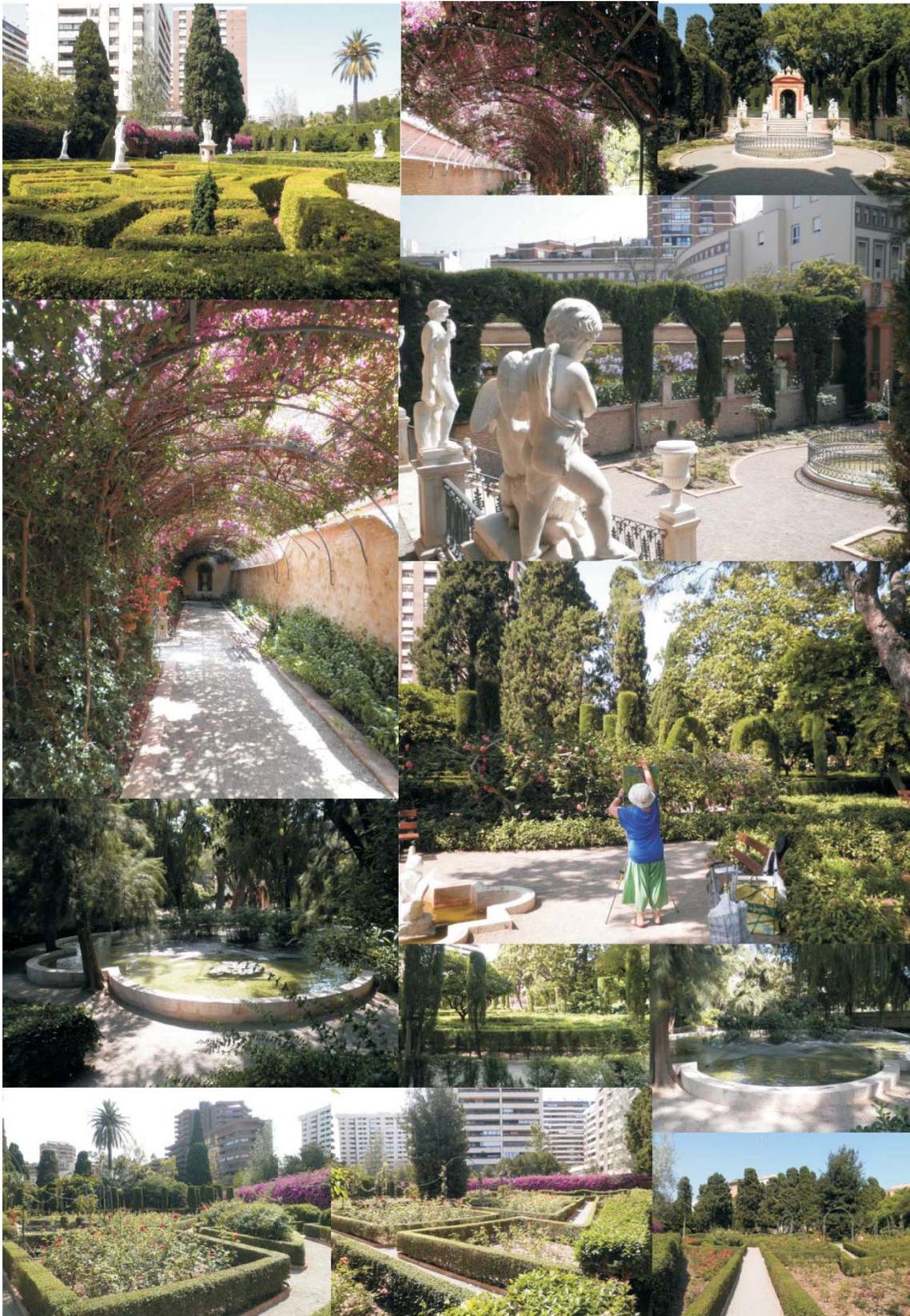
A continuación hare un recorrido por los parques y jardines más representativos en la ciudad de Valencia como Viveros, jardines de Ayora y Monforte.

1-JARDIN DE AYORA (Imagen 5.4.1)



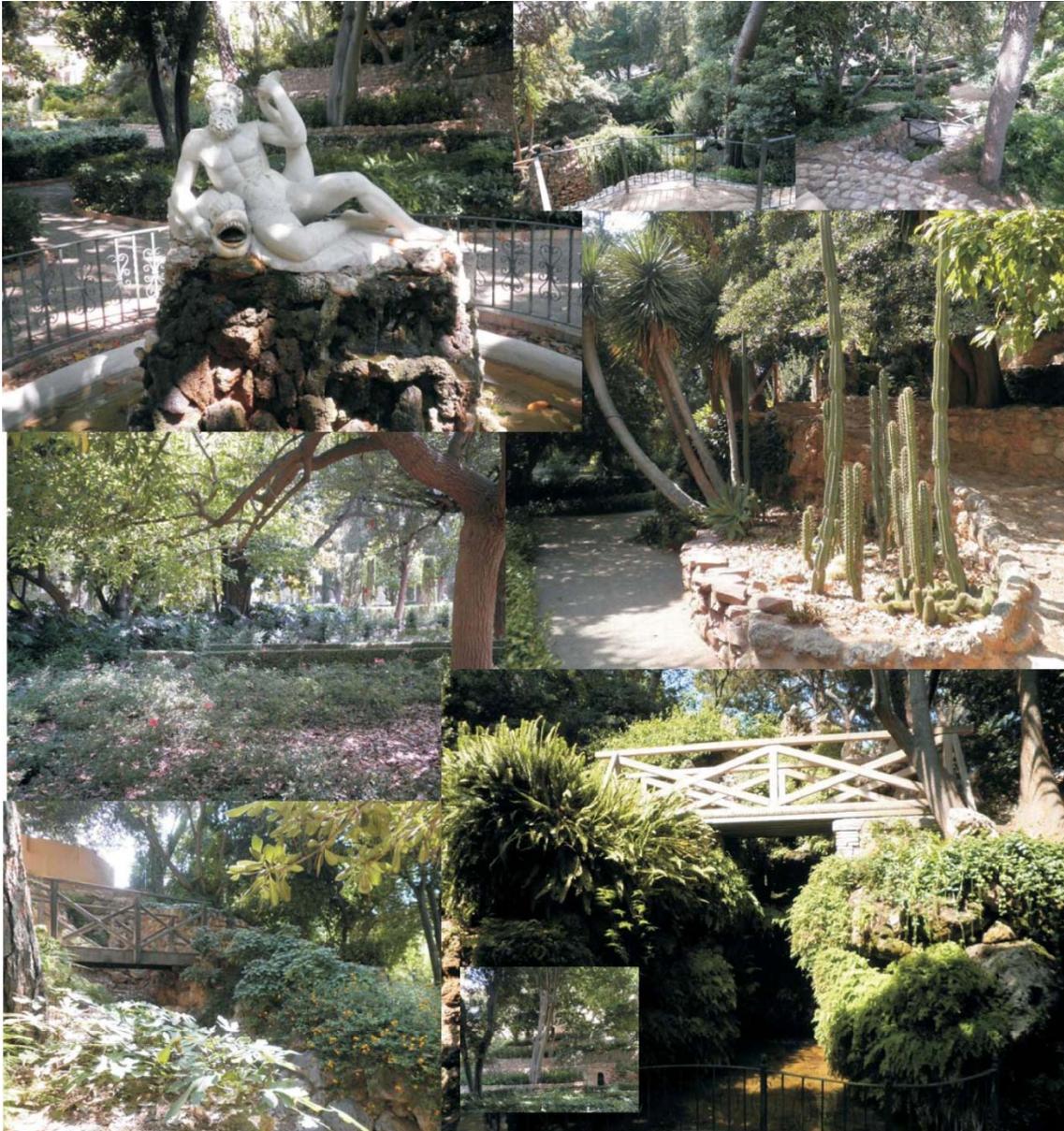
Parque que combina una parte moderna con un precioso jardín histórico

2-JARDIN DE MONFORTE (Imagen 5.4.2.1)



Gran exponente del jardín Romántico de la ciudad de Valencia, gran variedad de ambientes y sensaciones en un espacio realmente reducido

Figuras escultóricas, fuentes, montaña belvedere, rosalada, jardín de cactus y suculentas, porche de buganvillas, la diversidad es increíble en este parque (Imagen 5.4.2.2)



Un magnifico magnolio representativo de lo que fueran los grandiosos y desaparecidos Jardines del Real. El arbol descansa junto a los jardines de Monforte (Imagen 5.4.2.3)

3-JARDIN DE VIVEROS (Imagen 5.4.3.1)

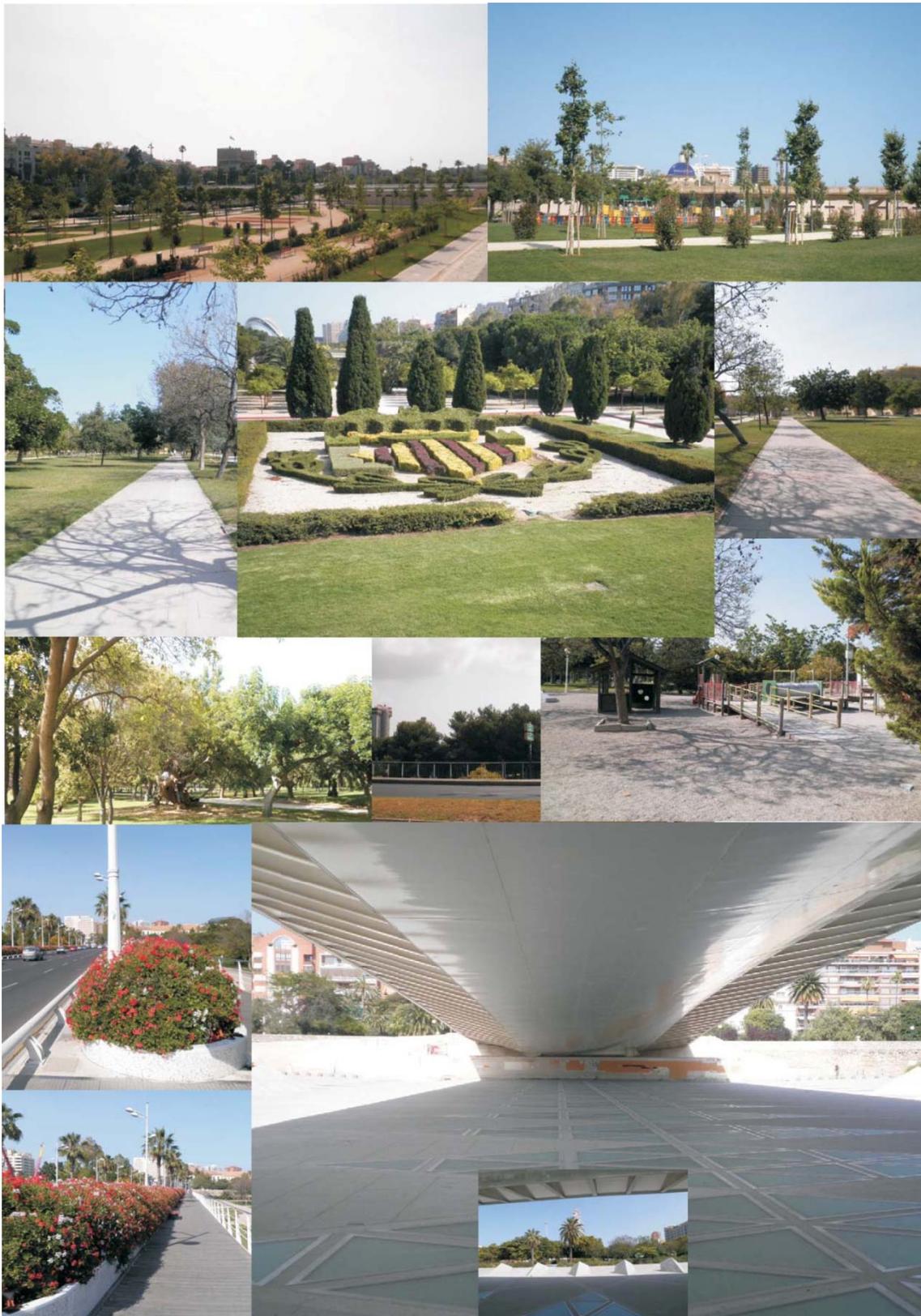


Gran parque en la ciudad, con grandes avenidas y calles peatonales internas, plazas muy adecuadas para realizar espectaculos publicos al aire libre, conciertos, areas de juegos para niños y jovenes, circuitos, las primeras imágenes son de la típica rosalada



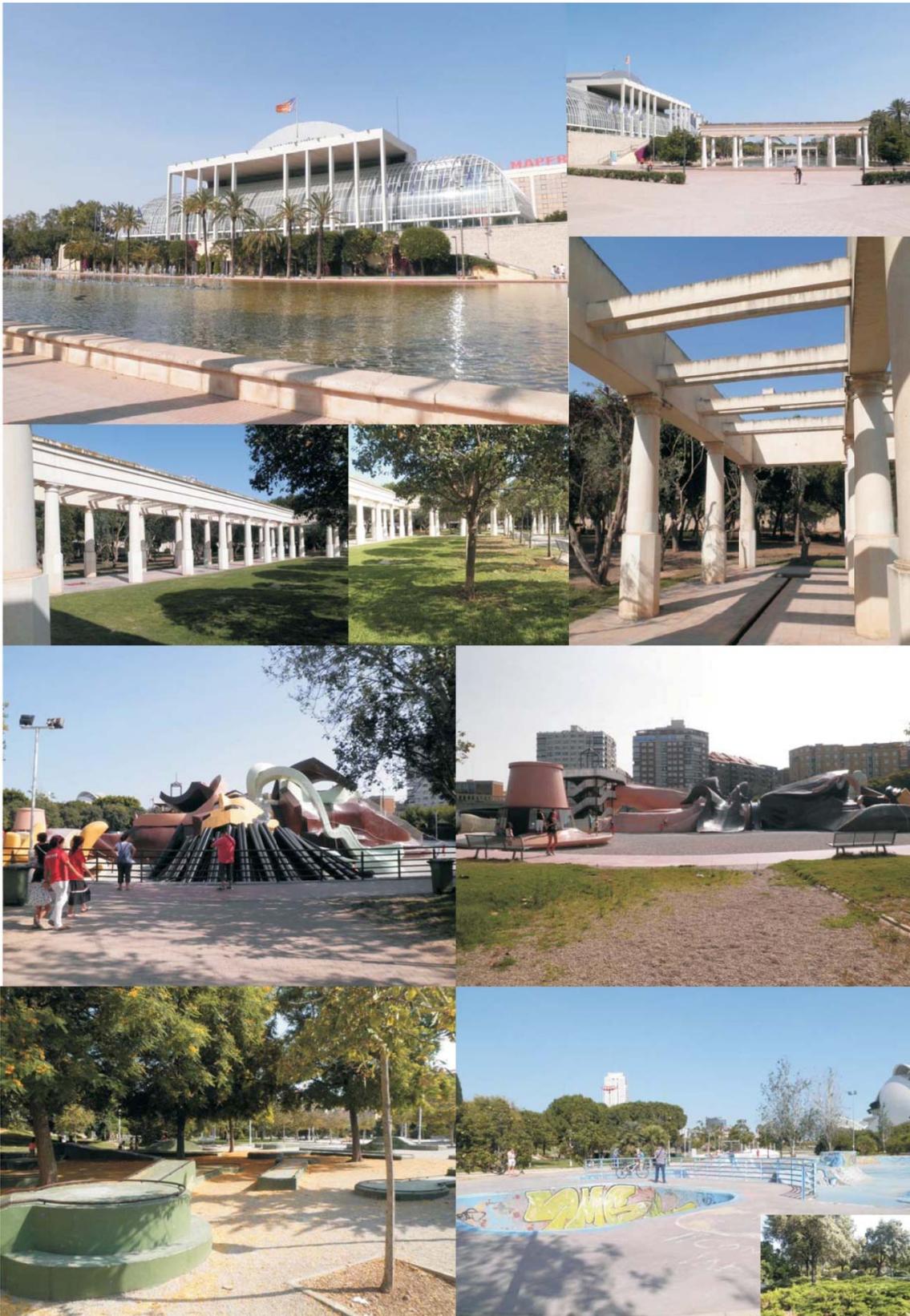
Es un parque de grandes dimensiones, diferentes ambientes y grandes areas de descanso (Imagen 5.4.3.2)

4-JARDINES DEL ANTIGUO CAUCE DEL RIO TURIA (Imagen 5.4.4.1)



Los jardines del antiguo cauce del río Turia son uno de los lugares más sociables de toda Valencia, la gente hace deporte, juegan, realizan actividades y actos culturales, pasean y descansan, o simplemente lo cruzan y lo admiran.

5-RIO TURIA - PALAU DE LA MUSICA (Imagen 5.4.4.2)



Muchas zonas en un gran parque de mas de 7 km de longitud, en ellos pistas de atletismo y campos de futbol, beisbol, rugby, parques de toboganes, bicicletas y patines, para los perros, minigolf, bares, claustros estilo griego...

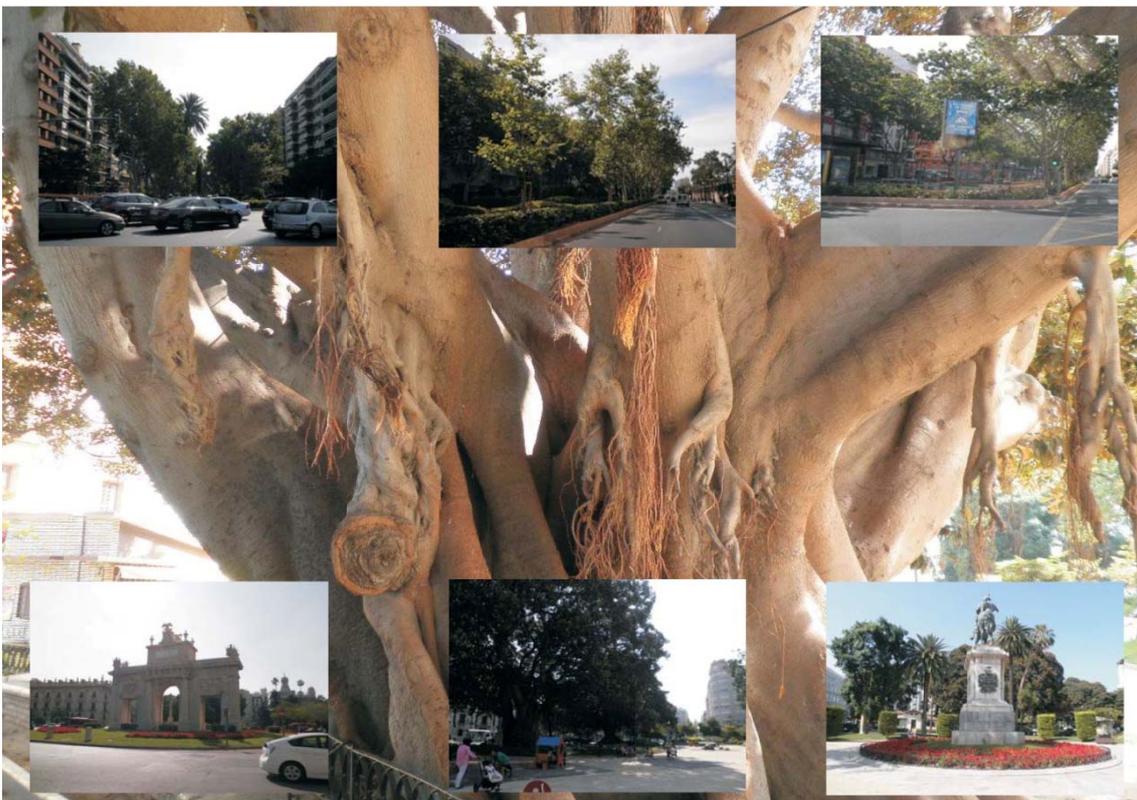
6-RIO TURIA - CIUDAD DE LAS CIENCIAS (Imagen 5.4.4.3)



Jardines bastante actuales en la ciudad, restando las grandes areas de cespedes, gran uso de vegetacion autoctona con predominancia de aromaticas, bonitas visuales paisajisticas y entretenicos caminos de agua

7-MEDIANAS EN GRANDES AVENIDAS

Mediana de la avenida Blasco Ibañez, buenos diseños y sombras en una zona necesariamente sombreada en épocas calurosas



Zona de la Grandes Vías, Puerta del Mar y Parterre (Imagen 5.4.5)

ZONAS VERDES EN VALENCIA

He intentado mostrar algunos de los parques y jardines que considere mas importantes en la ciudad, dejando sin reportaje a otros tan importantes como el jardin Botanico, en el Rio Turia, el Parque de Cabecera con el Biopark, Parques de Benicalap y Marchalenes...

En el mapa intento mostrar la gran importancia del futuro parque en un area, algo alejada de los parques del antiguo cauce del Rio Turia, gran columna vertebral verde de Valencia, aportandole una gran cantidad de nuevos metro de zonas verdes a la ciudad de Valencia.



En el proximo apartado, muestro una original, barata, simple y bonita solucion a una situación similar de integración de unas antiguas vias de ferrocarril atravesando una ciudad como es Nueva York.

5.5 HIGHLINE NEW YORK. UNA ACTUACIÓN DIFERENTE

“Nueva York, brotando flores en las antiguas vías del Highline

Abandonado durante décadas, se ha transformado en un parque público

Desde estrellas de Hollywood con pasiones ecologista de primera dama con un pulgar

verde, de las

batallas

extravagantes para

la defensa del

medio ambiente

para un orgánicas

artículos para el

hogar jardín, actitud

que está



caracterizando el inicio de este milenio. Ya se trate de moda o compromiso consciente no es demasiado importante. Al final lo que cuenta es el resultado: para crear conciencia y mejor para la Tierra. Se da la circunstancia de que el lugar se convertirá en una buena manera de hacer crecer un poco de verde, con la vegetación natural (o no) que se arrastra para arriba en los techos, paredes de concreto y vertical cúbicos en ciudades de todo el mundo.



En Nueva York, acaba de inaugurar un largo y estrecho parque, suspendido en un reflejo del cielo en el West Side de Manhattan. Fue un ferrocarril construido en los años 30: durante medio siglo trenes han consumido los rieles que se extienden desde el trigésimo quinto a 22 cuadras, llevando carga y pasajeros. Cuando el alcalde Rudolph Giuliani decidió demoler comités formados de ciudadanos decididos a protegerla, percibiendo el potencial de un Decompilable infraestructura industrial. Pero sólo cuando los fundadores de los Amigos de la High Line, Robert Hammond y Joshua David, visitaron el lugar y lo encontraron ocupado por una jungla urbana espontánea, decidieron convertirlo en un parque público.



Dos millas de hierba, musgo, árboles y arbustos de él, el se habla más espacio verde en la Gran Manzana han hecho y muchos de ellos se encuentran en el amor. Para obtener el actual alcalde Michael Bloomberg en la reconstrucción y la asignación resultante de los fondos también debe contribuido celebridades como Edward Norton, Glenn Close, Kevin Bacon y Diane von Furstenberg. David Bowie, para apoyar la causa, ha editado hace dos años, la organización del Festival de High Line, con música en vivo y exposiciones de arte.

El proyecto, con un costo de 170 millones de dólares, fue confiada al arquitecto paisajista



holandés Piet Oudolf y en el local de estudio Diller Scofidio + Renfro, después de una carrera con decenas de participantes. Las mejores ideas han sido recogidas en el libro "Diseño de la High Line", comisariado por y disponible en Amazon. Cada tres cuadras hay un ascensor de cristal que conduce a la elevación, incluyendo bancos, campos y la instalación de arte

permanente cerca del edificio del Mercado de Chelsea. Y la vista es impresionante tramo del río Hudson, que separa la isla de Nueva Jersey.

El objetivo es crear un espacio público que es un parche de vegetación flotante y vivos que invaden los espacios entre los rascacielos (y en los rascacielos: el hotel estándar está literalmente atravesado por el ferrocarril). Hay muchos ejemplos en el mundo de los otros jardines "secretos" nacidos de las cenizas de antiguas rutas de transporte industriales: los Plataies Promenade en París, en el XII Arrondissement, a 4,5 km de largo, o el hermoso Puente de las Flores, Shelburne Falls, cerca de la en Massachusetts, que es el hogar de más de 500 variedades de flores, enredaderas, arbustos, siempre en la floración, los tulipanes en abril hasta los crisantemos en octubre.

Comités de reapropiación de los proyectos ecológicos y sostenibles urbanas reurbanización están apareciendo por todas partes un árbol puede tomar el lugar de hierro y cemento." ²³

²³ RAFFA, Cristian. Ecología in città. www.luxury24.ilssole24ore.com. Imágenes obtenidas en las páginas web: www.google.com y <http://en.academic>

CAPITULO 6 CONCLUSIONES

Valencia- Parque central. Nos encontramos con el que quizá sea el proyecto de mayor impacto y controversia en cuanto a la remodelación urbanística de una de de las ciudades más importantes de España. No sólo porque la gran infraestructura que requiere, ni por la gran superficie que ocupará el parque, ni por la consecuencia de acercar barrios marginales al centro, si no porque esta enorme obra se enmarca en un contexto en el que la crisis económica y con una sociedad más crítica que nunca, que debido a los recortes, a la corrupción al mal hacer de los políticos, no va a perdonar un fallo en la gestión, e implantación de lo que los valencianos consideran como algo suyo.



Figura 54 Ordenación actual según la Generalitat Valenciana. www.gva.es

La opacidad política, la confusión y guerra mediática, obligan al ciudadano a abstraerse, a sentirse fuera de las decisiones, nos hemos acostumbrado a aceptar las cosas como se las imponen, creemos que nuestra opinión que no sirve para nada, el sistema esta creado para que no pensemos, solo aceptemos lo que ellos deciden. Nada más lejos de la realidad, el individuo como tal, es insignificante, pero forma parte de un todo, posiblemente el más poderoso en una ciudad, el pueblo. Olvidado y menospreciado, se manipula a voluntad de forma civilizada, con leyes que imponen unos, que cambian otros, que vuelven a cambiar los primeros, un círculo vicioso que no acarrea nada positivo para una sociedad. Se fomentan

así el conflicto entre los ciudadanos, las guerras de clases, las desigualdades, las envidias, posiblemente aumentan todas las cosas malas que una sociedad debería evitar para su buen funcionamiento y prosperidad.

Se están creando grupos, coaliciones de diversa índole en las ciudades, grupos que en algunos casos, se forman para proteger o protestar las decisiones de las Autoridades, que generalmente no escuchan lo que los más afectados opinan, grupos como "Salvem el Cabañal" o "Salvem l'horta" e iniciativas como "Aula Ciutat" que en estos meses realizó un debate sobre el futuro del Parque Central de Valencia, con las colaboraciones de los arquitectos José Manuel Vidal y Josep María Sancho donde debatieron sobre el proyecto, moderados por David Estal, son muy positivas y beneficiosas para una ciudad, una ciudad que necesita escuchar a sus habitantes, por que los políticos no los escuchan.

Cuando hablamos de un proyecto urbanístico que pretende remodelar un alto porcentaje de superficie del área metropolitana de una de las ciudades más importantes de España, es algo serio, no vale cualquier cosa, tendrá un gran impacto socio-ambiental, hablaremos de un antes y un después en la tercera ciudad Española por población.

Pero si el proyecto lo situamos en un contexto social, político y económico, claves que enmarcamos, ya inmersos en la mayor crisis económica que vivimos desde los años de dictadura, tanto a nivel estatal como Europeo.

Se debería realizar un proyecto acorde con la sensibilidad actual, sin dejar de mirar al futuro, sin grandes pretensiones galácticas y ostentosas, y donde haya un cambio cualitativo de la ciudadanía, donde deberían primar la comodidad del pueblo, las comunicaciones, los servicios, la creación de pequeños negocios y mercados, las zonas verdes boscosas o no, que oxigenen la zona más seca de la ciudad, la falta de jardines y fuentes, que ayudarían a refrescar esta ciudad, que en épocas calurosas, en las que es imposible caminar, debido al exagerado bochorno, calima y ausencia de vientos y brisas marinas, que no llegan al centro de la ciudad de ninguna manera, imposibilitados por el urbanismo y las concentraciones constructivas actuales,

que impiden la llegada de viento o incluso calientan dichas brisas en su trayecto hacia el interior de la ciudad.

Próximas actuaciones previstas, la fase 1 que incluye la realización del triángulo que forman la playa de vías, la calle Filipinas y el puente de Giorgeta junto a la avenida de Peris y Valero:



Figura 55 Triángulo de actuación de la primera fase de ejecución del parque

SIMPLE ANALISIS VOLUMETRICO DE LA SITUACIÓN FUTURA DEL ÁREA CON LA
NUEVA ESTACIÓN Y LOS RASCACIELOS

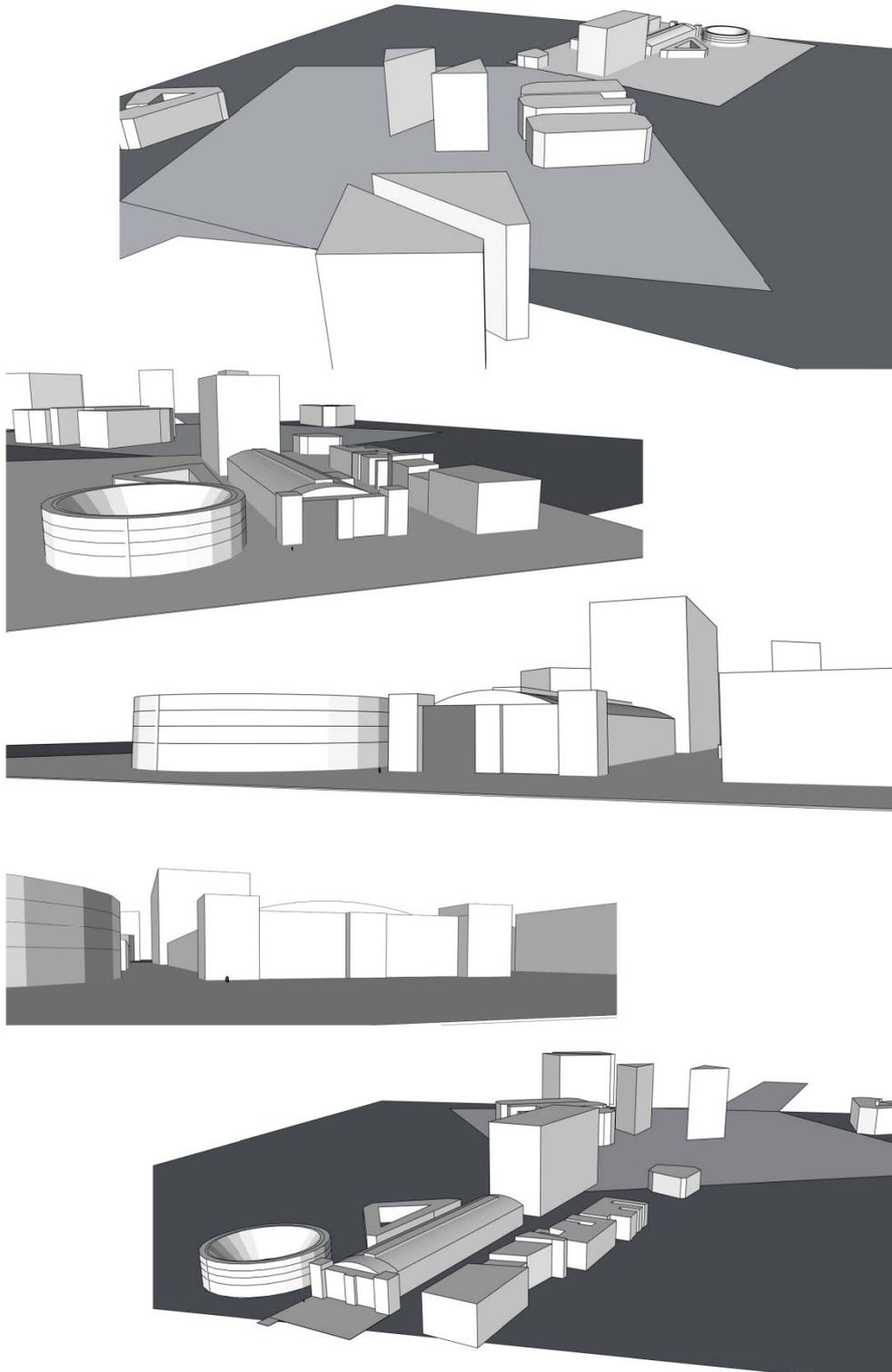
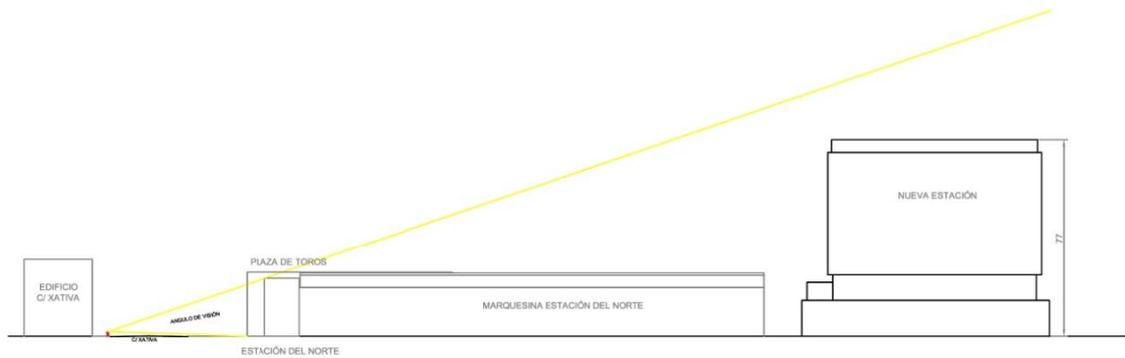


Figura 56 (RP) Imágenes realizadas para el análisis de visuales con la futura estación Central y el Parque Central y sus "rascacielos"

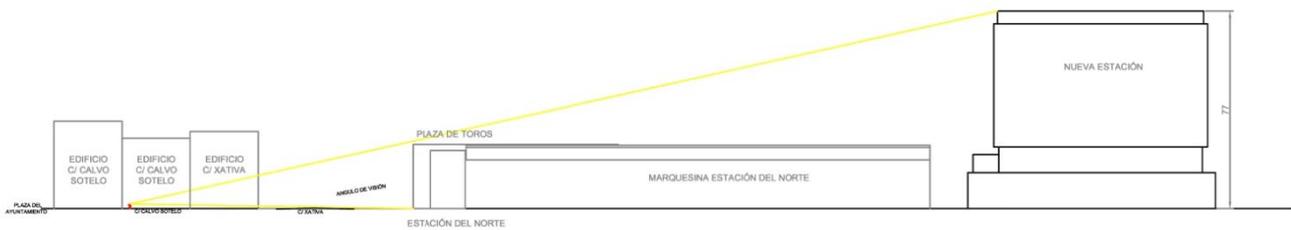
ANÁLISIS VIRTUAL DE LA SITUACIÓN FUTURA DE LA ESTACIÓN.



ANÁLISIS VISUAL DESDE EL FRENTE DE LAS ESTACIONES. ALZADO



ANÁLISIS VISUAL DESDE EL LADO OPUESTO A LA ESTACIÓN DE LA CALLE XATIVA



ANÁLISIS VISUAL DESDE EL INSTITUTO LUIS VIVES EN LA CALLE CALVO SOTELO

NOTA Y AGRADECIMIENTOS DEL AUTOR

Me gustaría agradecer en primer lugar a mi **familia** y a los **profesores**, el apoyo que me han brindado y la confianza que depositaron en la finalización de mis estudios, en segundo lugar, al **Ayuntamiento de Valencia** y a la **Generalitat Valenciana**, por la cantidad de información relacionada con el Parque Central que podemos obtener, verdaderamente muy extensa y cercana al ciudadano.

Para finalizar mis agradecimientos, me gustaría nombrar a mis **amigos**, unos por su confianza y apoyo. Y otros, en particular a; **Vicente, Víctor y Nuria**, ya que realicé este documento gracias a su colaboración desinteresada, formados todos en diferentes áreas de conocimiento. Con esto tengo la voluntad de proporcionar otra mirada diferente que me ayudó a generar mi proyecto final de grado, en la modalidad científico-técnico tema: TALLER40 **EL PAISAJE CULTURAL. PATRIMONIO Y MEDIO AMBIENTE** curso 201272013.

El espacio de **tiempo** para la realización de mi proyecto ha sido muy limitado, en prácticamente dos meses lo materialicé, desde que decidiera el tema del proyecto. La extensa información existente y la grandiosidad del proyecto fueron factores clave para la realización de este. Sin poder llegar a profundizar al máximo desgraciadamente.

La **incertidumbre** y los nervios causados por los exámenes y el resultado de los mismos (escribo esto, sin saber si lo podré presentar), son un factor muy a tener en cuenta en el resultado final.

Esperamos que la información pueda resultar útil y complementaria a la existente, para seguir trabajando en una planificación territorial y urbanística que de verdad redunde en la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía y en un desarrollo sostenible del territorio.

Muchísimas gracias por esta oportunidad que sería **finalizar** mis estudios universitarios de Ingeniería de Edificación, en la Universidad Politécnica de Valencia. Fue un placer para mí, poder investigar y conocer de alguna manera todo lo relacionado con el Parque Central, un lugar que con el esfuerzo de todos podría ser un placer para el ciudadano de Valencia.

BIBLIOGRAFÍA

- AYUNTAMIENTO DE VALENCIA. Conocer Valencia a través de su Arquitectura. Ed. Ayuntamiento de Valencia. (1996)
- AYUNTAMIENTO DE VALENCIA. El libro de la Ciudad. Ed. Ayuntamiento de Valencia. (1983)
- AYUNTAMIENTO DE VALENCIA. La Valencia de los noventa. Una ciudad con futuro. Valencia. Ed. Ayuntamiento de Valencia. (1987)

- ALONSO, J., GARCÍA HEREDIA, A., GÓMEZ LOPERA, F. La huerta de Valencia y el crecimiento de sus asentamientos urbanos: Historia de una incongruencia. Actas de las VIII bienal de la Real Sociedad Española de historia natural. Pamplona: Ed. Real sociedad Española de Historia Natural. (1987)

- ÁLVAREZ, Javier (director), MONTON, Albert (guion), VIADEL, J., VICENTE CASTERA, Ferrán (Fotografía) Taller de Audiovisuales UV (Producción ejecutiva). Valencia y el ferrocarril (videograbación). 5 Miradas. Edición Taller de Audiovisual de la Universidad de Valencia (2011)

- ÁLVAREZ, Javier (director), VIADEL, J. Vicente (Fotografía) FRANCÉS, Miquel (Producción ejecutiva). Parque Central de Valencia (videograbación). 5 Miradas. Edición Taller de Audiovisual de la Universidad de Valencia (2011)

- BOIRA MAIQUES, Josep V. Las Grandes Vías (texto impreso) Caminos de Tierra, caminos de Hierro. Editor: Valencia parque Central, D.L. (Paterna 2011)

- BORJA, Jordi, MUXÍ, Zaida, eds. Urbanismo en el Siglo XXI: Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona Edición: UPC (Barcelona 2004)

- CALVINO, Italo. Le Città Invisibili. Edición Oscar Mondori. (1972)

- FERNÁNDEZ-PACHECO SÁNCHEZ, M^a Isabel, Domínguez García, Isabel. Divulgación PGOU 1988 y 2010 (UR2 10-11A 03). Los PGOU de Valencia, una visión global. Ed. (2010)

- GAJA DÍAZ, Fernando, BOIRA MAIQUES, Josep Vicent. Planeamiento y realidad Urbana en la Ciudad de Valencia (1939.1989) Ed. (1994)

- GAJA DÍAZ, Fernando. Intervención en Centros Históricos de la Comunidad Valenciana. Edición Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. Generalitat Valenciana (2001)

- GAJA DÍAZ, Fernando. Revolución Informacional: Crisis Ecológica y Urbanismo. Edición Universidad Politécnica de Valencia (ref. 2005.4160)

- FERRER PEREZ, J.A. Estructura metropolitana de L'Horta de Valencia. I Congreso Europeo de Ordenación del Territorio. Valencia: Universidad politécnica de Valencia, 1988.

- GARCIA HEREDIA, A; GOMEZ LOPERA, F. Insuficiencias de la Ordenación Territorial en el Área Metropolitana de Valencia. Una consecuencia entre otras: la ciudad que se devora a sí misma. Ponencia al I Congreso Internacional de Ordenación del Territorio. Valencia: ed. Universidad Politécnica de Valencia. Valencia. 1988.

- HOUGH, Michael. Naturaleza y Ciudad Planificación Urbana y Procesos Ecológicos, Edición: Gustavo Gili, S.A. (Barcelona 1998)

- Revista Paisa. Exposición concurso Parque Central de Valencia (nº febrero 2011)

- PÉREZ IGUALADA, Javier. La ciudad de la edificación abierta. Valencia, 1946-1988. (Valencia 2005)

- PUNCEL CHORNET, Alfonso. Artículo: Valencia: opciones, desorden y modernidad, o la ciudad que se devora a sí misma. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Nº 47 (1 de septiembre de 1999)

- SERRANO ALBERCA, José Manuel. El derecho de propiedad, la expropiación y la valoración del suelo. 3ª Edición (2009)

- SIMO, Trinidad. Valencia Centro Histórico (Guía Urbanística y de Arquitectura) Ed. Instituto Alfonso el Magnánimo (1983)

-TABERNER PASTOR, Francisco. Valencia entre el ensanche y la reforma interior. Ediciones Alfons el Magnanim. Institución Valenciana de estudios e investigación (Valencia 1987)

-V.V.A.A. Ciudad para la Sociedad del siglo XXI. Edición: Miguel Arraiz García. Icaro (Colegio territorial de Arquitectos de Valencia) Autores: Jordi Boja, José M^a Ezquiaga, Manuel Gausa, Peter Hall, Josef Paul Kleihues, Salvador Rueda, Fernando de Terán, José Martínez Sarandeses Y Vicent Verdu. (Valencia 2001)

INDICE DE FIGURAS

-Figura 6 VIDAL CERVERÓ, Adrián 1986	
http://buhocratas.files.wordpress.com/2012/10/valencia.jpg	3
-Figura 7 (Realización Propia RP) Puente Giorgeta– tránsitos, hacia estación del Norte	3
-Figura 8 (RP) Paisaje Metálico en el barrio de Malilla	4
-Figura 9 (RP) Naves Leñeras situadas junto a la calle Filipinas	4
-Figura 10 (RP) Nave proyectada por el Arquitecto Demetrio Ribas, situadas junto a las Naves Leñeras	4
-Figura 6 Primera Estación del Norte de Valencia. www.adif.es	7
-Figura 7 Foto de Archivo. Estación del Norte en construcción (1907)	8
-Figura 8 DEMETRIO RIBES MARCO	8
-Figura 9 Foto de Archivo. Estación del Norte en construcción.	
Estaciones Históricas. Estación del Norte 1910 (Valencia)	9
-Figura 10 Estaciones Históricas. Estación del Norte de Valencia	9
-Figura 21 Estación del Norte en funcionamiento 1950	10
-Figura 12 Postal nº 22 Locomotora de vapor tipo" Mallet" haciendo maniobras en Valencia. Historia del Ferrocarril en España.	11
-Figuras 13 y 14 Plano topográfico de la Ciudad de Valencia (1852)	
Taberner Pastor, Francisco. Valencia entre el ensanche y la reforma	11
-Figura 15 Valencia tras el bombardeo de la Estación del Norte y del barrio de Ruzafa durante la Guerra Civil Española, en 1937	12

-Figura 16 Imagen de Archivo. Panorámica de las vías con la Estación del Norte al fondo. www.flickr.com	12
-Figura 17 PGOU 1946. www.gva.es	18
-Figura 18 PGOU 1966. www.gva.es	21
-Figura 19 PGOU 1988. www.gva.es	24
-Figura 20 PGOU 1988	29
-Figura 21 Cruce de Vías. Mar de vías en Valencia	31
-Figura 22 (RP) Aérea abandonada bajo el puente de Giorgeta	31
-Figura 23 (RP) Pasarela desde edificio Iturbi (Izq.) Vista inferior del Puente Giorgeta (Der.)	32
-Figura 24 (RP) Túnel de conexión de las Grandes Vías (Izq.) Vista interior del paso Peatonal (Der.)	32
-Figura 25 Mapa de viales del área de la Estación del ferrocarril. Posición de los dos pasos Túnel Gran Vía, Puente Giorgeta y área del Parque	33
-Figura 26 Cartografía de Valencia. Generalitat Valenciana	33
-Figura 27 Highline New York	34
-Figura 28 Highline New York	34
-Figura 29 (RP) Parque del Retiro (Madrid)	35
-Figura 30 (RP) Panorámica de las vías desde el Bulevar Sur	35
Algunas imágenes aéreas obtenidas el día 22-5-2013 www.bing.com	37
Posición de las zonas del reportaje fotográfico	38

Posición en la zona del Bulevar Sur	39
Posición en la zona de la calle San Vicente Mártir	42
Posición en las zonas de Ruzafa y Malilla	45
Posición en la zona de las Estaciones del Norte y de Joaquín Sorolla	53
-Figura 31 Definición del área del parque así como también la futura estación de trenes	59
1º Propuesta Concurso: IDOM ING. Y ARQ. S.A., SAHA HADID LIMITED	62
2º Propuesta Concurso: SENER ING Y SISTEMAS S.A., SDAD GESTION DE PROYECTOS GESTEC S.A., WEST & URBAN DESING & LANDSCAPE	63
3º Propuesta Concurso: ROGERS STIRK HARBOUR & PARTNERS S.L, AREAS ING. Y ARQUITECTURA S.L.	64
4º Propuesta Concurso: 4º GUSTAFSON PORTER LIMITED, BORGOS PIEPER LIMITED, NOVA ING Y GESTION S.L., GRUPOTEC SERVICIOS DE ING S.L. (proyecto ganador, análisis posterior)	65
5º Propuesta Concurso: AI CEQUIP S.L., FOA FOREIGN OFFICE ARCHITECTS, GRUPO ING S.A., ARQ AGRONOMIA SLP	66
-Figura 32 Millenium Park en Chicago	68
-Figura 33 Parque Marina Baysands en Singapur	68
-Figura 34 (RP) Atardecer en la Albufera de Valencia	90
-Figura 35 Esquema representativo de la posible permeabilidad entre barrios	91
-Figura 36 (RP) Pasarella de Malilla, un paso incomodo para solventar el obstáculo de las vías	92
Figura 37 (RP) Resignación de los ciudadanos	92
-Figura 38 (RP) Flora Mediterránea. Sostenibilidad asegurada	93

-Figura 39 (RP) Sendero situado en el Cauce del Rio Turia	93
-Figura 40 y 41 (RP) La Alambra de Granada	94
-Figura 42 (RP) Jardín Familiar. Predominan las plantas crasas, cactus y aromáticas. (Izq.)	94
-Figura 43 (RP) Exposición floral en la ciudad en Noruega (der.)	94
-Figura 44 y 45(RP) La Albufera de Valencia	95
-Figura 46 Algunas flores autóctonas de la Comunidad Valenciana	97
-Figura 47 y 48 (RP) Centros Florales, Parque Berlín	98
-Figura 49 (RP) Parque en Ámsterdam	99
-Figura 50 (RP) Jardín Torriggiani en Florencia	99
-Figuras 51, 52 y 53 Jardín del Palacio de Congresos	101
-Figura 54 Ordenación actual según la Generalitat Valenciana	114

INDICE DE IMÁGENES

CAPITULO 2

(Imágenes 2.1) Cartografía del siglo XIX 16

CAPITULO 3

(Imágenes 3.1) Algunas imágenes aéreas obtenidas el día 22-5-13
en la página web: <http://www.bing.com> 37

REPORTAGE FOTOGRÁFICO 38

BULEVAR SUR

Imagen 1 Vista hacia barrio de Malilla 40

Imagen 2 Imagen de las vías 40

Imágenes 3 y 4 Antigua fábrica de Cerveza abandonada 40

Imágenes 5 y 6 Zona de salida del túnel del AVE en dirección a la
estación de Joaquín Sorolla 41

Imágenes 7 y 8 La vegetación autóctona viste de forma elegante
la zona intermedia de las vías 41

Imágenes 9 y 10 Salida en primer término del túnel del tren
de alta velocidad AVE 41

SAN VICENTE

Imágenes 1 y 2 Antiguas Naves de Macosa. C/ San Vicente Mártir 43

Imagen 3 y 4 La zona de San Vicente posee varia edificaciones en
ruinas también alguna se encuentra ocupado 43

Imagen 5 y 6 Una zona olvidada hace tiempo 43

Imagen 7 y 8 Gran Solar en la Calle San Vicente, zona
chabolista (izquierda) antigua fábrica de harinas (derecha) 44

Imagen 9 y 10 Un solar contiguo a las vías del tren. Barrio de Malilla al fondo (izquierda)	44
Imagen 11 y 12 Antigua fábrica de cervezas "Damm" (izquierda) La Cruz Cubierta situada en la calle San Vicente (derecha)	44

MALILLA Y RUZAFÁ

Imagen 1 y 2 Pasarela metálica de comunicación entre el barrio de Malilla (iz.) con la zona de c/ San Vicente y Av. Giorgeta (der.)	46
Imagen 3 y 4 Diversas vistas del un área en el barrio de Malilla	46
Imágenes 5 y 6 Paso obligado para multitud de ciudadanos Afectados	46
Imágenes 7 y 8 Visión del mar de vías a ambos lados de la Pasarela	47
Imágenes 9 y 10 Puente de Giorgeta vista desde Malilla	47
Imágenes 11 y 12 Vista del puente de Giorgeta desde debajo. Zona comúnmente usada como aparcamiento	47
Imagen 13 y 14 Zona habilitada como parking publico en las Inmediaciones del puente	48
Imagen 15 y 16 Puente de Giorgeta visto desde el edificio Iturbi	48
Imagen 17 y 18 Paso del tren bajo la pasarela y el puente de Giorgeta	48
Imagen 19 y 20 Vistas de las vías desde la pasarela de Malilla	49
Imagen 21 y 22 Vistas de las vías desde la pasarela de Malilla	49
Imagen 23 y 24 Vistas de las vías desde la pasarela de Malilla	49
Imagen 25 y 26 Zona de abandono y vegetación espontanea, sirve como aparcamiento bajo el puente de Giorgeta	50

Imagen 27 y 28 Zona de abandono con basuras, escombros y vegetación espontanea entre la calle Filipinas el puente de Giorgeta	50
Imagen 29 y 30 Camino que comunica Malilla con Ruzafa	
Llegando a calle Filipinas, aparcamiento de autobuses privados	50
Imagen 31 y 32 Diversas zonas en calle Filipinas en abandono	51
Imagen 33 y 34 Naves Leñeras, se conservaran y restauraran	
Habilitando como equipaciones tras la realización de la fase 1	51
Imagen 35 y 36 Aparcamiento y oficinas perteneciente a los servicios ferroviarios, al fondo Nave de Demetrio Ribes (iz.)	
Vías de tren desde la zona de la imagen anterior	51
Imagen 37 y 38 Nave Industrial abandonada, de Demetrio Ribes.	
Restaurada en la fase 1 del Parque Central	52
Imagen 39 y 40 Nave Industrial de Demetrio Ribes, vista desde el camino de conexión entre Malilla y calle Filipinas	52

ESTACIONES

Imagen 1 y 2 Fachada y lateral del edificio principal de la Estación del Norte	54
Imagen 3 y 4 Plaza de Toros contigua a la Estación del Norte, referencia arquitectónica e histórica de la ciudad de Valencia	54
Imagen 5 y 6 Marquesina de protección de la estación, gran ejemplo de arquitectura metálica de principio de siglo XX	54
Imagen 7 y 8 Aparcamiento de la estación, entrada c/ Pelayo	55
Imagen 9 y 10 Zona de aparcamiento y parada de autobús de comunicación entre las estaciones del Norte y Joaquín Sorolla	55
Imagen 11 y 12 Instalaciones ferroviarias, almacenaje, control de trenes...	55

Imagen 13 y 14 Nueva estación de trenes de alta velocidad (AVE) de Joaquín Sorolla	56
Imagen 15 y 16 Aparcamientos privados del AVE (izquierda) Parada de taxis en la estación Joaquín Sorolla	56

CAPITULO 4

Imágenes del capítulo 4.1 Concurso	62-66
Imágenes del capítulo 4.3 tablas	69-72
Imágenes del capítulo 4.4 DISEÑO DEL PARQUE CENTRAL	73-78

CAPITULO 5

(Imagen 5.4.1) JARDIN DE AYORA	102
(Imagen 5.4.2.1) JARDIN DE MONFORTE	103
(Imagen 5.4.2.2) JARDIN DE MONFORTE	104
(Imagen 5.4.2.3) ANTIGUOS JARDINES DEL REAL	104
(Imagen 5.4.3.1) JARDIN DE VIVEROS	105
(Imagen 5.4.3.2) JARDIN DE VIVEROS	106
(Imagen 5.4.4.1) JARDINES DEL ANTIGUO CAUCE DEL RIO TURIA	107
(Imagen 5.4.4.2) RIO TURIA - PALAU DE LA MUSICA	108
(Imagen 5.4.4.3) RIO TURIA – CIUDAD DE LAS CIENCIAS	109
(Imagen 5.4.5) MEDIANAS Y GRANDES AVENIDAS	110
Imágenes del punto 5.5 obtenidas en las páginas web: www.google.com y http://en.academic.ru/dic.nsf/enwiki	112-113

ANEXO DOCUMENTAL

Documentos incluidos en DVD adjunto

01- DOCUMENTOS PGOU - PAI – PRI

06050 T2 PRI A4 1 MEMORIA MAYO 2006 PLANEAMIENTO URBANISTICO

101103 DOCUMENTO DE SINTESIS 2010

ANEXOS MEMORIA 1-4 PAI 2012

ANEXOS MEMORIA 5-7 PAI 2012

DOC20091126125811PPT_PU_0713 PLIEGO

FOLLETO LR DEMOLICION NAVES MACOSA

MEMORIA PAI (2012)

PRI A4-1 PARQUE CENTRAL

VP MEMORIA INFORMATIVA REVISION PLAN GENERAL 1988 (PGOU 2008)

VP MEMORIA JUSTIFICATIVA (PGOU 2008)

02- PLANOS PAI

0814 GESTION URBANISTICA DESARROLLO Y EJECUCION

060501 T2 PRI O1 ESTRUCTURA URBANA

DOC20091126125811PPT_PU_0713 13 (2006)

DOC20091126125811PPT_PU_0713 14 (2006)

TOMO1 HOMOLOGACION I-1 EMPLAZAMIENTO

TOMO2 PRI PARQUE CENTRAL I-2 FOTO AEREA

03-PCV GUSTAFSON PORTER PROYECTO

01 GENERALES PARTE 1

01 MEMORIA DESCRIPTIVA

02 INFORME DE DISEÑO DE LA ZONA SUR

03 INFORME DE DISEÑO DEL PARQUE CENTRAL

ANEJO 01 ORDENACION QUE SE DESARROLLA

ANEJO 02 CONDICIONES GEOGRÁFICAS E INSTITUCIONALES
DE LOS TERRENOS AFECTADOS

ANEJO 03 INFORMACIÓN TOPOGRÁFICA

ANEJO 04 ESTUDIO GEOLÓGICO-GEOTÉCNICO

ANEJO 05 CLIMATOLOGÍA E HIDROLOGÍA

ANEJO 06 REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEJO 07 INVENTARIO PRELIMINAR DE CONSTRUCCIONES

ANEJO 08 INVENTARIO PRELIMINAR DE PLANTACIONES EXISTENTES

ANEJO 09 SERVICIOS EXISTENTES, DESVÍOS Y REPOSICIONES_PARTE 1

ANEJO 09 SERVICIOS EXISTENTES, DESVÍOS Y REPOSICIONES_PARTE 2

ANEJO 12 DIMENSIONAMIENTO DE FIRMES Y PAVIMENTOS

ANEJO 13 SEÑALIZACION

ANEJO 14 PROGRAMA DE LOS TRABAJOS

ANEJO 15 ESTUDIO DE GESTION DE RESIDUOS

ANEJO 21 JUSTIFICACION DE PRECIOS

ANEJO 28 ACTUACIONES EN NAVE MACOSA Y NAVE LEÑERA

ANEJO 29 RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROYECTO
PRESUPUESTO

04-PCV GUSTAFSON PORTER TRIPTICOS

20110125ELPEPUNAC 5 PES

MONOGRAFICO VPC CAST

MONOGRAFICO VPC CAST

PRESENTACION

VCP FINALBOARD 1 2R EXPOSICION

VCP FINALBOARD 3 4R EXPOSICION

VCP FINALBOARD 5 6R EXPOSICION

05- PCV GUSTAFSON PORTER PLANOS

01 GENERALES PARTE 2

02 PLANTAS DE DISTRIBUCIÓN

03 SECCIONES GENERALES

04 TOPOGRAFÍA ACTUAL

05 DEMOLICIONES

08 COTAS VIALES Y ACERAS

20 MOBILIARIO URBANO

06- DOCUMENTOS OFICIALES VOE - ADIF

0814_091215_ANUNCIO_LICITACION_DOUE

0814_100105_ANUNCIOLICITACIONDOCV

2000_PDF_CAP6_212 CENSO DE ACTIVIDADES AÑO 2000

070326_BOP_EDICTO_CTV_H_PRI

070515_DOGV_RESENA_APROBACION

070628_BOPV_CORRECCION_ERRORES_H_PRI

120529_NP_INTERCAMSISIDRE

DOCUMENTO_DE_SINTESIS

P_CENTRAL VER SOCIABILIDAD 2000

UR2 10-11 I 03 ANALISIS PGOUS

VALENCIA PARQUE CENTRAL - PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

ANALISIS DEMOGRAFICO DISTRITOS

Documentos obtenidos en las páginas web:

www.valenciaparquecentral.es

www.gva.es

