

1. EL ENTORNO

¿DÓNDE ESTAMOS?

Bétera está situada en la vertiente sur de la Sierra Calderona, a 15 km de Valencia y a 23 km del mar Mediterráneo, en la zona limítrofe con la huerta valenciana. Tiene una superficie con ligeras ondulaciones, alcanzando los 156 metros sobre el nivel del mar en su punto más alto. Es atravesado de noroeste a sureste por el barranco de Carraixet.

Tiene un microclima propiciado por su situación geográfica entre el mar y la sierra. Es el más suave de la comarca, teniendo como vientos dominantes el de Levante y el de Poniente y lluvias que aparecen principalmente en otoño y primavera.

LATITUD: 39° 35' 31.23" N,

LONGITUD: 0° 27' 46.59" W

UTM: 4385551 717859 30S

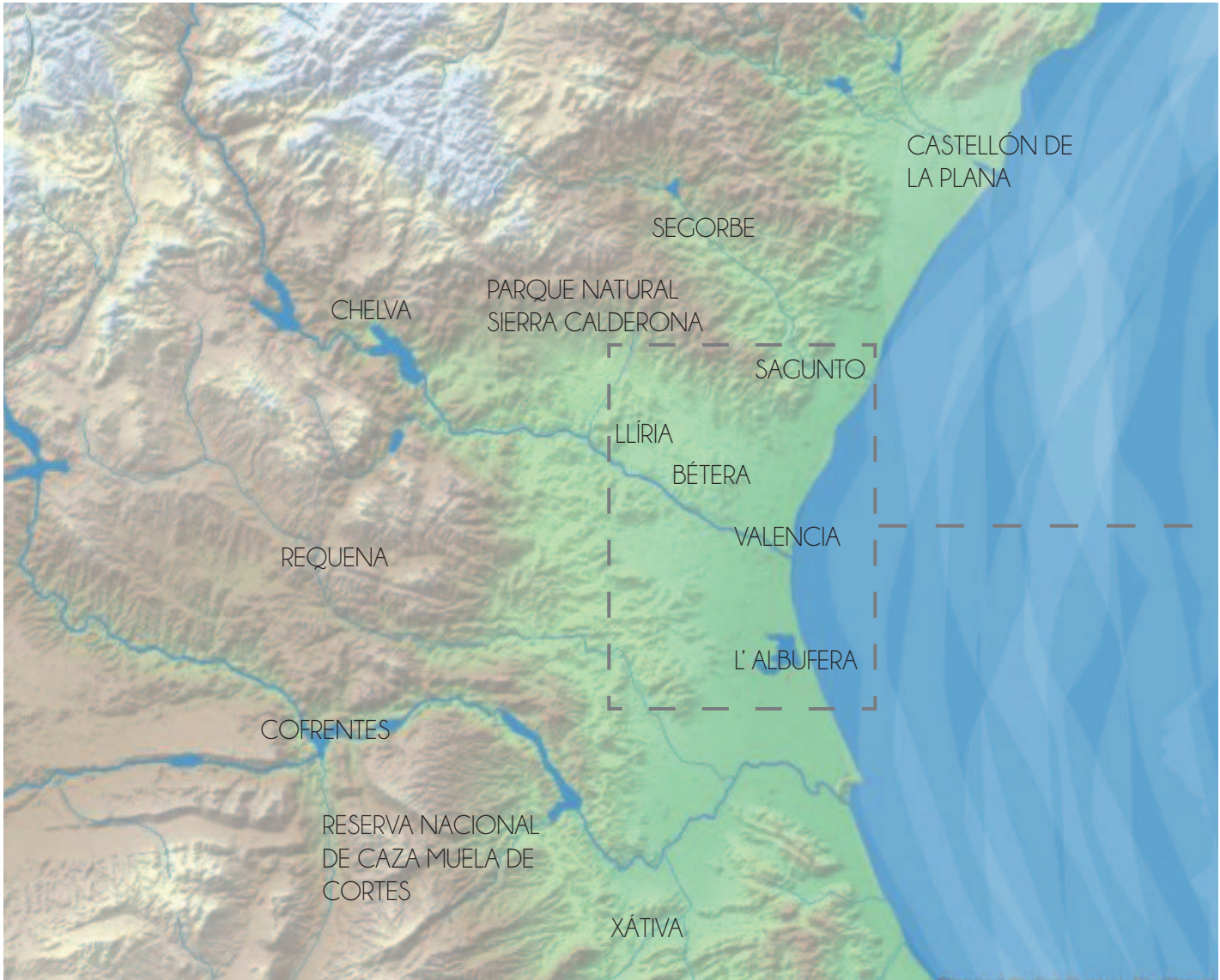
ALTITUD: 125 msnm

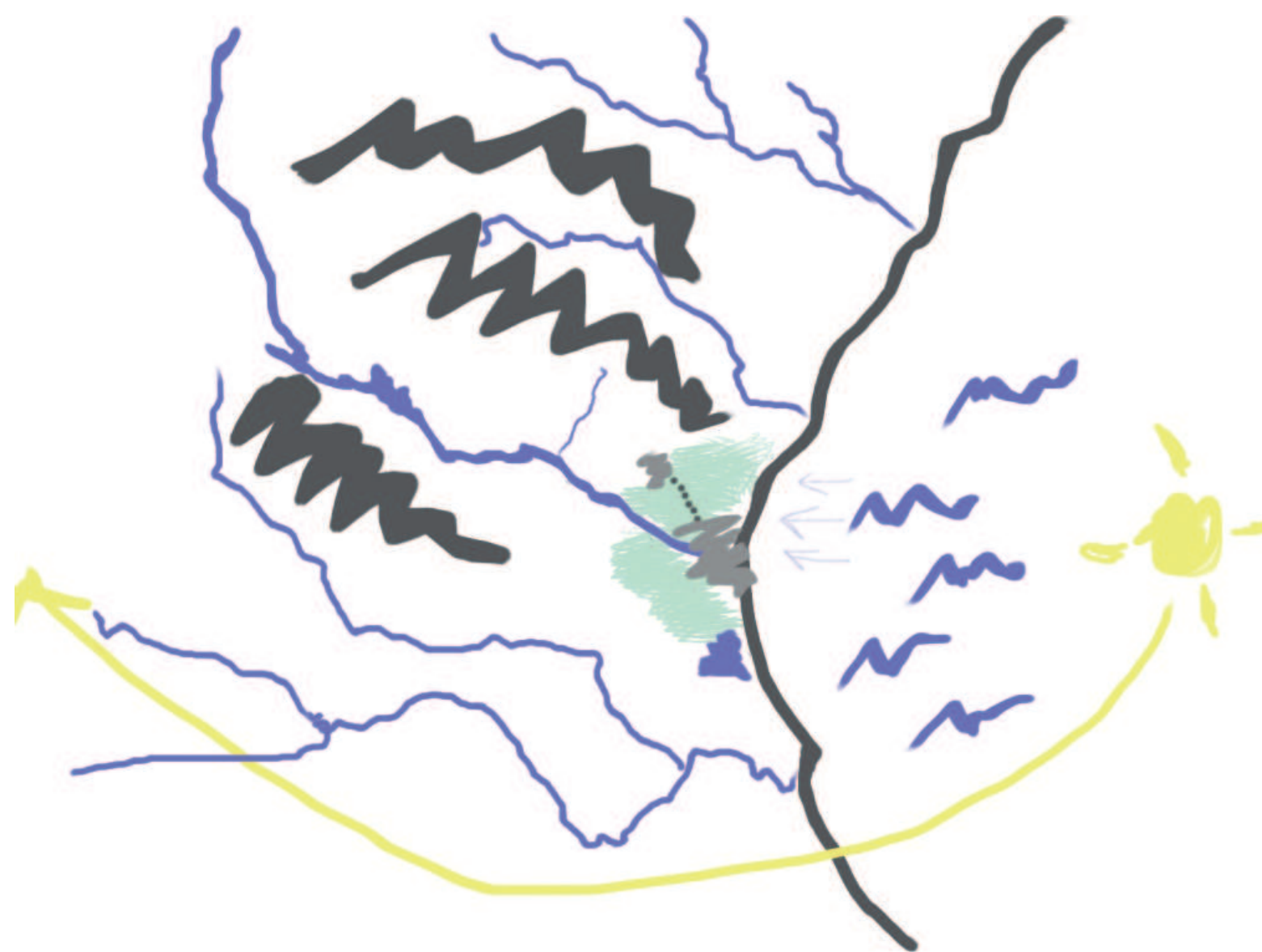
DISTANCIA A VALENCIA: 14,4 km

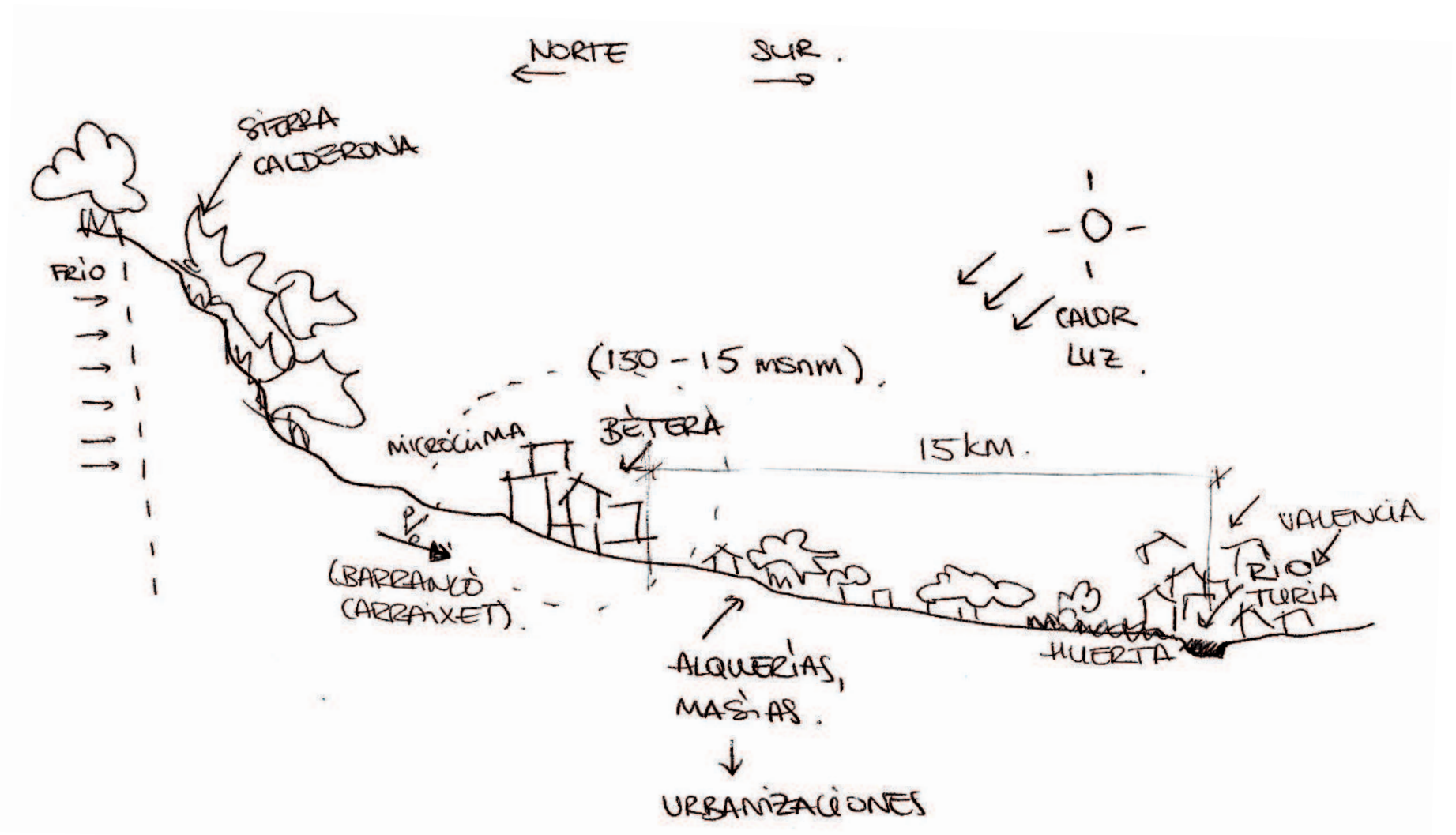
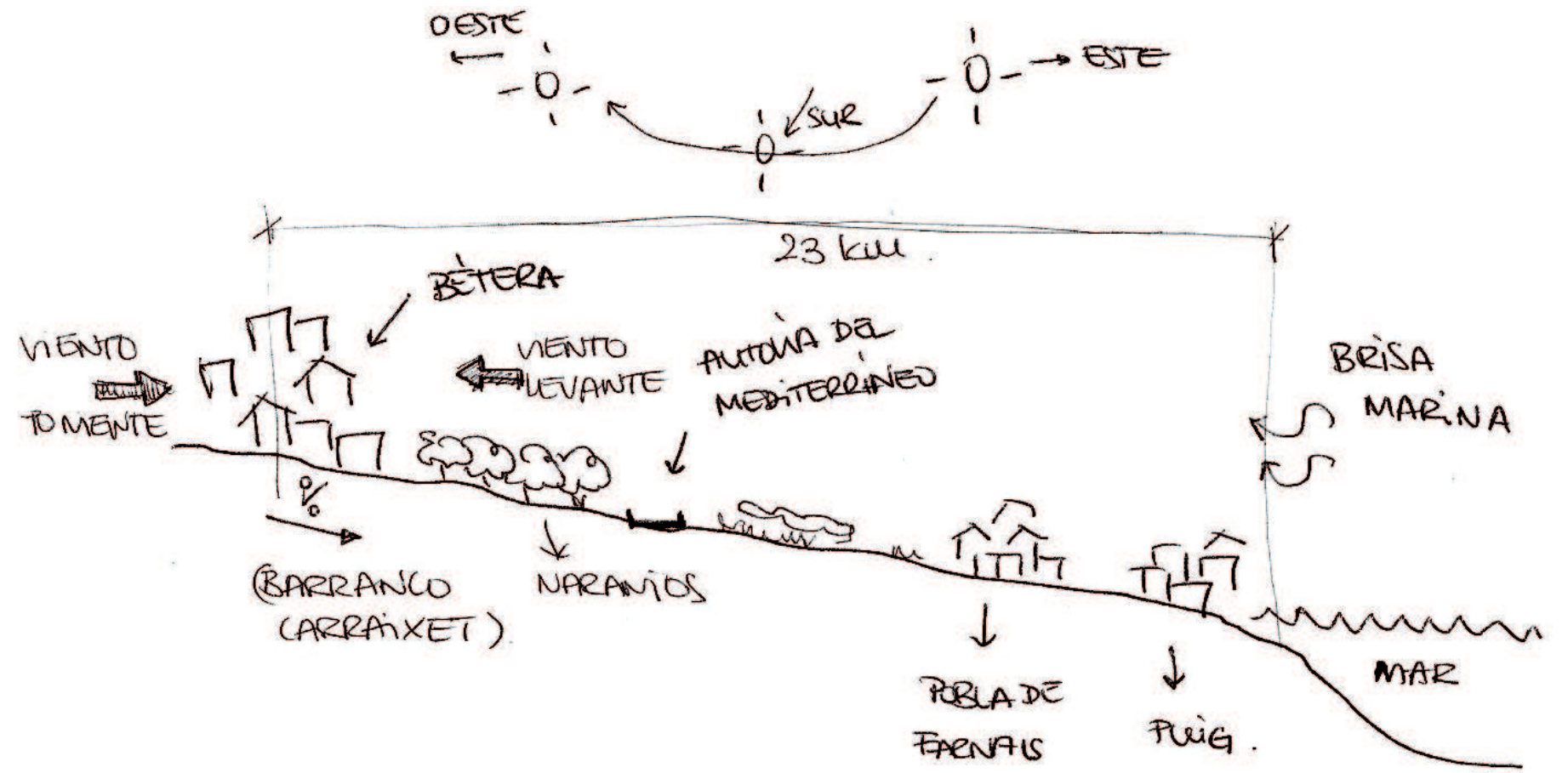
SUPERFICIE: 75,7 km²

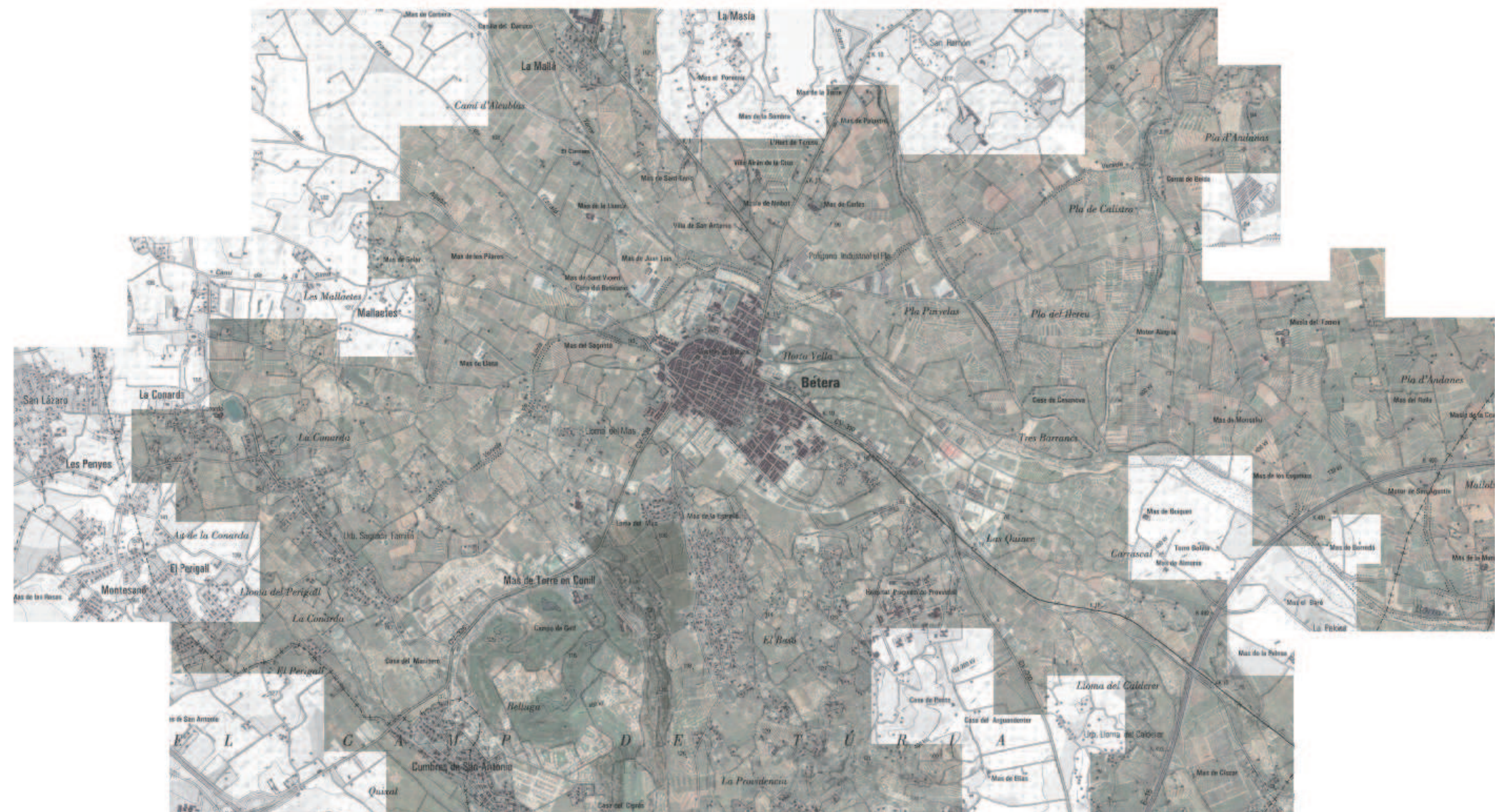
POBLACIÓN(2011): 21.512 hab

DENSIDAD: 284,17 hab/km²











Yacimiento de L'Horta Vella.

BREVE HISTORIA DE BÉTERA

Bétera es un pueblo que posee tres yacimientos arqueológicos que dan prueba de su larga historia. Sus primeros habitantes fueron los iberos, en el siglo VI aC. Testimonio de ello son la muralla con las calles y casas que había en su interior.

En la zona de la huerta se ha encontrado una villa romana, la villa de l'Horta Vella. Destacan de ella las instalaciones de baño en distintas estancias y a temperatura variables: natatio, frigidarium y caldarium. Esta villa a mediados del siglo V fue reconvertida en granja por los visigodos, quienes utilizaron las termas como almazara.

Existen también restos árabes, como la torre Bofilla situada a 3,5 km del centro de Bétera, perteneciente a una alquería musulmana cuya población continuó tras la conquista

cristiana. Se trata de un asentamiento que surge de las necesidades defensivas de la taifa de Valencia en el siglo XIV.

En el siglo XIX su población era fundamentalmente agraria y se construyeron numerosas masías señoriales en su huerta. En el siglo XX sufrió la crisis económica de después de la Primera Guerra Mundial y en los años 30 la CNT, de orientación anarco-sindicalista, adquirió gran poder. En 1933 tuvo lugar una insurrección anarquista sofocada por la Guardia Civil y durante la Guerra Civil española permaneció leal a la República.

A finales del siglo pasado sufrió un fuerte crecimiento urbanístico tanto del casco urbano como de los demás núcleos de población del término municipal.



Estación Intermodal en Bétera_ PFC taller 4
Profesores: Vicente Corell_ Eduardo de Miguel

_CARENCIAS DE BÉTERA

Tras el análisis de la localidad observamos que tiene una carencia importante de espacios públicos de calidad. La escasez de plazas y zonas verdes supone un reto para el proyecto, ya que supone la necesidad de suplir esta carencia.

No se trata únicamente de construir un gran espacio público, sino también tratar de cerrar la cicatriz que supuso el ferrocarril en el sur de Bétera. Debe renovar y dotar de contenido a la antigua estación y su entorno, hoy en día un lugar semiabandonado y con problemas en la circulación. La renovación de la estación podría suponer en la zona mayor afluencia de gente, llenando de vida la zona y eliminando, quizás, el entorno semi-industrial de la zona para transformarse en viales comerciales en los que primen los viandantes. Se trata, por tanto, de construir un lugar para estar, pasear, llegar, salir, que permita disfrutar de la ciudad y logre la cohesión en el lugar. Que deje de ser un lugar de paso sin contenido, para llegar a ser un lugar de reunión.

Uno de los problemas más complejos a los que nos enfrentamos es el de las circulaciones. Uno de los límites de la parcela es la carretera de acceso a Bétera, con tráfico intenso y aceras estrechas. Actualmente el acceso del bus y el acceso al aparcamiento es un punto conflictivo. La relación de la parcela con el suroeste del pueblo es prácticamente inexistente.

Es, por lo tanto, necesidad imprescindible reorganizar las circulaciones. Hay que ordenarlas y dar prioridad a los accesos peatonales que permitan mayor confluencia de gente. También, debido a los desniveles de la parcela, será prioridad del proyecto garantizar la accesibilidad para personas con movilidad reducida y la accesibilidad de ciclistas. Las circulaciones se mejorarán tanto en la dirección longitudinal como la transversal, para facilitar la relación del pueblo con la estación y al mismo tiempo facilitar la intermodalidad de la misma. Todo esto sin perder de vista la posibilidad de permanecer también en la plaza.

_ SUS ESPECIES VEGETALES Y AGRICULTURA

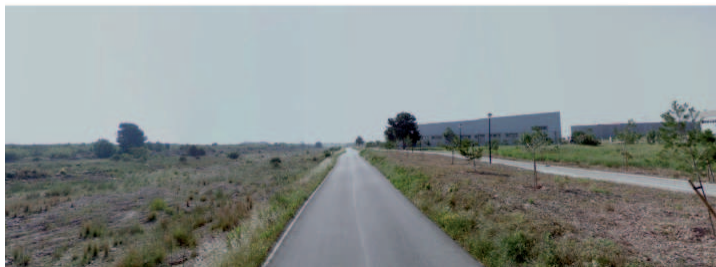
Bétera, geográficamente es un lugar de transición, de cambio y así se manifiesta también en su agricultura. Es limitrofe con la huerta valenciana y hasta finales del siglo XX tuvo una agricultura principalmente de secano. Los cultivos tradicionales que todavía hoy se pueden encontrar en el municipio son: el olivo, la vid y el algarrobo. El regadío fue aumentando su presencia desde la introducción de cultivos rentables y con el desarrollo de métodos de impulsión de agua. Uno de estos cultivos es el naranjo, al que se comenzó a dedicar la mayor superficie posible. También se introdujeron cultivos hortícolas en zonas tradicionalmete de secano.

La escasez de lluvias y la falta de aguas superficiales del término da lugar a un paisaje predominante de secano. En los años 70, la agricultura en Bétera aún era mayoritariamente de secano. El algarrobo es la planta por excelencia, hasta el punto de crecer silvestre. La vid es el cultivo de secano más rentable, pero se suele plantar con una distancia entre cepas de más de 2 metros para que las raíces puedan acceder a las reservas de humedad.

Con la perforación de pozos y manantiales se aumentó considerablemente la zona regada a lo largo de todo este último siglo. El naranjo, el cultivo de regadío más importante, ha sustituido casi totalmente a los demás cultivos, ya que ofrece como ventajas su fácil mecanización y seguridad económica.

Hoy en día podemos observar que gran parte de las parcelas agrarias están siendo abandonadas en la localidad y que la agricultura ya no es la base económica como lo fue años atrás.

_BEATRIZ GIMENO FRONTERA



Imágenes del entorno próximo de Bétera y estado actual de aglunos cultivos.



El regadío de Bétera en los años 60. Marcado con círculos los pozos de extracción de agua. *Geografía agraria de Bétera*, Elvira Navarro Galindo

Superficie en Ha.	Provincia de Valencia Ha.	Municipio de Bétera Ha.
Total del territorio	1.076.229'00	7.567'70
Regadío { Riego de pie	79.764'00	91'50
Riego elevado	50.370'00	1.190'14
Total regadío	130.134'00	1.281'36
Secano	331.312'00	3.940'00
Total terreno cultivado	461.446'00	6.503'00
Porcentaje del terreno cultivado respecto a la superficie total	42'87 %	69'00 %
Porcentaje del regadío respecto al total del terreno cultivado	28'20 %	24'52 %
Porcentaje del regadío respecto a la superficie total	12'09 %	16'20 %
Porcentaje del riego de pie respecto del regadío total	61'29 %	7'18 %
Porcentaje del riego elevado respecto al regadío total	38'71 %	92'77 %

Comparativa de tipos de cultivo en Valencia y Bétera en los años 60. *Geografía agraria de Bétera*, Elvira Navarro Galindo

_ EL ENTORNO DESDE LA PARCELA



2. EL TRENET

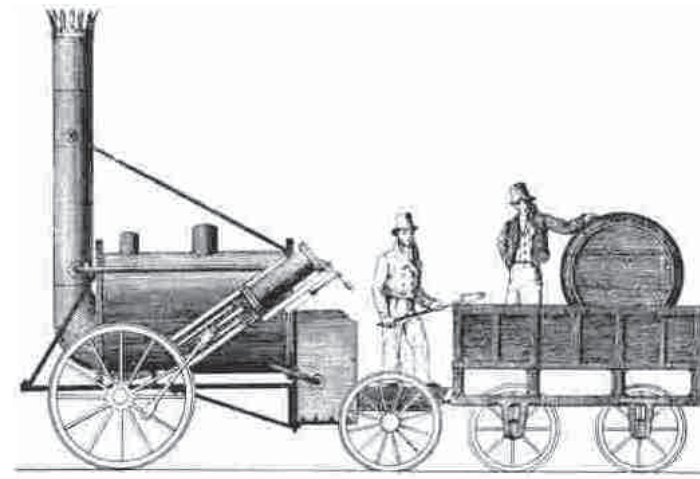


La red ferroviaria atravesaba poblaciones como Godella, Rocafor o Bétera, donde el territorio se había poblado de numerosas alquerías, masías y casas de campo de familias que iban a pasar allí el verano y el otoño. La descripción que se realiza en la época de la línea de Valencia a Bétera hace referencia a estas colonias de verano:

“De algún tiempo a esta parte, la colonia valenciana ha crecido de una manera notable y se han construido muchas casas de campo, algunas de ellas elegantes y lujosas, que embellecen aquella alegre campiña. Una hay que ofrecerá siempre especial y simpático interés a todos los amantes de las letras y de la poesía: la Caseta blanca del laureado poeta José Aquirre y Matiol, convertida hoy en confortable y hermosa residencia, con su esbelta torre árabe y su primorosa capilla gótica”.

Almanaque de Las Provincias, 1892.





LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL:

En el s. XVIII se produce un avance en el desarrollo técnico y en los materiales de construcción. El hierro tendrá una función fundamental tanto en la ingeniería, como en la manera de concebir la arquitectura.

Una de las primeras obras de ingeniería será el puente de Coalbrookdale (1777-1779) de A. Darby III y T.F. Pritchard, donde se utilizó por primera vez el hierro visto.

Además, surgen nuevas tipologías y usos de edificios, como por ejemplo, las estaciones de tren, que se interpretan como “portal de la ciudad”. En ellas se cuidará mucho tanto la función como la estética.



Ferrocarril (del latín ferrum, hierro, y carril):

_1. Camino con dos carriles de hierro paralelos, sobre los cuales ruedan los trenes.

_2. tren. (medio de transporte)

_3. Conjunto de instalaciones, vehículos y equipos que constituyen este medio de transporte.

LOS CARRILES:

La primera evidencia de un sistema de transporte sobre carriles data del siglo VI a.C. y se encuentra en el camino de Diolkos. Se trataba de plataformas empujadas por esclavos que eran guiadas por unas hendiduras talladas en la piedra.

Existen testimonios de ferrocarriles y funiculares en Europa tras la Alta Edad Media. Matthaus Lang realiza una descripción de una línea que circulaba por carriles de madera, accionada mediante una cuerda de cáñamos. Esta línea continua funcionando, aunque han sido sustituidos los materiales.

A partir de 1550 se generalizó el uso de este sistema de transporte en las minas europeas, donde se utilizaban para trasladar el mineral del interior.

En 1768 se fabricó el primer carril de hierro. Estaba compuesto por un cuerpo interior de madera forrado de chapa. En 1790, en Reino Unido, se utilizaron los primeros carriles de acero completo. En 1803, al sur de Londres, se inauguró el primer ferrocarril público tirado por caballos.

En 1820 la invención del hierro forjado permitió afrontar algunos de los problemas que planteaba el hierro y en 1857 los carriles comenzaron a hacerse de acero.

LA MAQUINARIA:

La creación de locomotoras de vapor que arrastraran los trenes por las líneas fue favorecida por el desarrollo del motor de vapor.

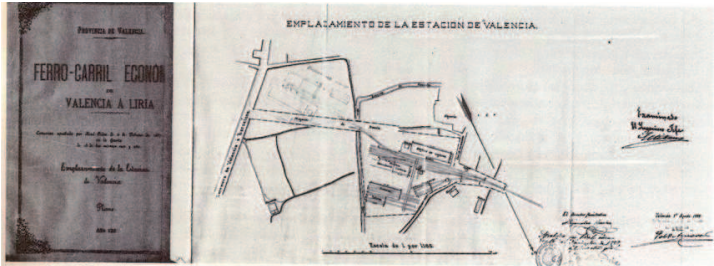
En 1769 James Watt patentó la primera, pero se trataba de motores muy pesados que generaban poca presión. Trevithick, en 1804, presentó la primera locomotora capaz de arrastra un tren, pero ésta rompió los railes de chapa de hierro.

A partir de entonces se comenzó a diseñar y fabricar distintos tipos de locomotoras, que tras el éxito obtenido llevaron a la creación de la primera compañía constructora de locomotoras de vapor y que su uso se generalizara por todo el mundo.

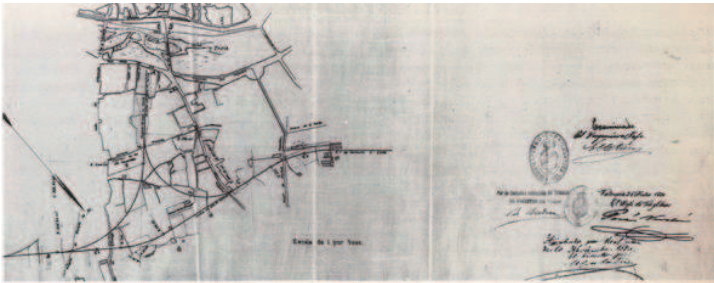
En 1838 comenzaron las pruebas con trenes eléctricos capaces de alcanzar 6,4 km/h. El primer ferrocarril con suministro eléctrico utilizaba alimentación por un tercer rail. Esta nueva técnica fue usada en las grandes ciudades para construir líneas de metro urbanas. Los tranvías se hicieron comunes en ciudades medias, convirtiéndose en su único medio de transporte público.

Tras la II Guerra Mundial, el mantenimiento de los motores a vapor se encareció y hubo un desarrollo de los motores de combustión interna, lo que llevó a locomotoras diésel más baratas y potentes.

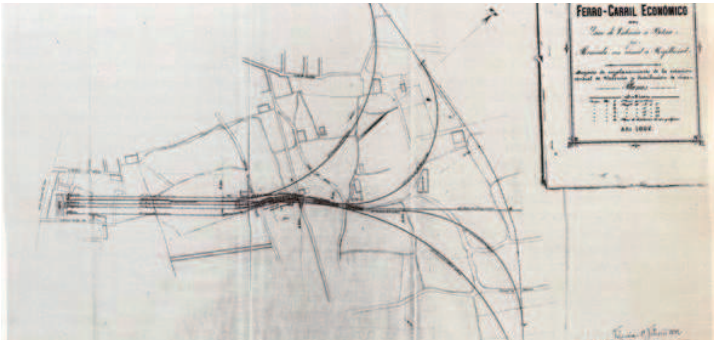
A lo largo de los 70 comenzó una mayor automatización y una reducción de los costes de operación.



Proyecto de emplazamiento de la estación de Marchalenes, 1867,ing. Alejandro Barber. Primera estación de la Sociedad Valenciana de Tranvías para el Ferrocarril Económico de Valencia a LLiria.



Proyecto de emplazamiento de la estación central de Valencia, 1890, J. Verdú, con la indicación de los terrenos que ocuparía la futura estación y su enlace con la estación de Marchalenes.



Proyecto de emplazamiento de la estación central de Valencia y distribución definitiva de las vías, 1892, Vidal Pérez. En este proyecto se reduce la capacidad del edificio de viajeros que se había proyectado en 1890.



Antiguo billete del trenet para el recorrido de Rafelbuñol a Meliana. Su coste era de 0,60 ptas.

Estación Intermodal en Bétera_ PFC taller 4
Profesores: Vicente Corell_ Eduardo de Miguel

2 septiembre 1885: El Ayuntamiento adjudicó al ingeniero D. Juan Navarro Reverter, en pública subasta, las líneas de tranvías, La Diagonal y la Circunvalación, que aportó la Sociedad Valenciana de Tranvías.

24 noviembre 1886: Se aprueba por Real Orden con percepciones el proyecto de ferrocarril económico de Valencia a Liria.

6 febrero 1887: Se aprueba la concesión definitiva del ferrocarril económico de Valencia a Liria y que fue adquirido por la Sociedad Valenciana de Tranvías.

1 agosto 1887: Proyecto de emplazamiento de la estación de Valencia. Reseña. (Marchalenes) realizada por el ingeniero Alejandro Barber y aprobada por R. O. Del 16 noviembre 1887.

3 agosto 1887: Comenzaron las obras de construcción de este ferrocarril (ferrocarril económico de Valencia a Liria).

22 mayo 1888: Se terminó en tramo hasta Paterna.

6 junio 1888: Se abrió el servicio de público al tramo de Valencia a Paterna, siendo la inauguración oficial el día 10 del mismo mes.

20 abril 1889: Se inauguró la línea desde Valencia a Liria.

Se pide la concesión de una vía férrea que enlace la capital y su puerto del Grao con Bétera y Rafelbuñol, proyectado por José Verdú Martín.

1 agosto 1887: Proyecto de emplazamiento de la estación de Valencia. Reseña. (Marchalenes) realizada por el ingeniero Alejandro Barber y aprobada por R. O. Del 16 noviembre 1887.

3 agosto 1887: Comenzaron las obras de construcción de este ferrocarril (ferrocarril económico de Valencia a Liria).

22 mayo 1888:

6 junio 1888: Se terminó en tramo hasta Paterna.

20 abril 1889: Se abrió el servicio de público al tramo de Valencia a Paterna, siendo la inauguración oficial el día 10 del mismo mes.

26 julio 1890: Se inauguró la línea desde Valencia a Liria.

4 agosto 1891: Se pide la concesión de una vía férrea que enlace la capital y su puerto del Grao con Bétera y Rafelbuñol, proyectado por José Verdú Martín.

13 agosto 1891: Empezaron las obras de construcción de este ferrocarril hacia Bétera.

30 agosto 1891: Inauguración tramo Burjasot Bétera.

26 febrero 1892: Proyecto de emplazamiento de la estación del Grao y distribución de vías. Por la dirección facultativa: Facundo de los Rios y Potilla. Aprobado por R. O. Con una prescripción el 14 septiembre de 1891.

17 marzo 1893: Se abre el servicio público de Valencia a Alboraya.

2 mayo 1893: Proyecto de supresión de 490 m de vía comprendidos entre las curvas de entrada del Grao y Bétera en la línea directa de Valencia al Grao. Realizada por el jefe de Vía y Bras D. Leopoldo Ramírez. Aprobado con prescripciones el 18 julio de 1893.

27 julio 1893: Se inaugura el tramo de Alboraya a Museros.

18 noviembre 1893: Se inaugura la línea completa de Valencia a Rafelbuñol.

1900: La compañía General de tranvías fue adquirida por una entidad francesa de Lyon que formó La Compagnie Générale de Tramways Électriques de Valence; que realizaron en sus líneas la tracción eléctrica.

_BEATRIZ GIMENO FRONTERA



Estación Intermodal en Bétera_ PFC taller 4
Profesores: Vicente Corell_ Eduardo de Miguel

1917: La sociedad Valenciana de tranvías, a través de su representante D. José M.º Villalonga y del representante de la compañía francesa “Compagnie Générale de Tramways Eléctriques de Valence” D. Alberto Mathieu, consiguieron la unificación de ambas, lo cual dio origen a la Compañía de Tranvías y ferrocarriles de Valencia.

1918: Se empezó a dotar de tendido eléctrico la línea de Grao, continuando con las de Bétera y Rafelbuñol (hasta 1925).

1922 Se inauguró la doble vía de Empalme que llega a Llíria y Bétera.

1986 Se inicia la construcción de un túnel que pasase bajo Valencia para unir las antiguas líneas que discurrían entre Castellón de la Ribera y la estación de Jesús con la que comunicaba la ciudad con Llíria y Bétera.

Finalmente, se decidió gestionar los ramales de Bétera y Llíria como una única línea.

Por tanto, la línea 1 de la red de metro y tranvía proviene de las líneas de València-Jesús a Villanueva de Castellón, y de Valencia-Pont de Fusta a Bétera y Llíria

Trazado de las líneas en 1923.



BÉTERA.



MASÍAS.



SEMINARIO.



MONCADA.



ROCAFORT.



GODELLA.



BURJASSOT-GODELLA.



BURJASSOT.



EMPALME.



MARXAENES.



BENIMACLET.



LA CARRASCA.



LA CADENA.



LAS ARENAS.



EL GRAO.

_BEATRIZ GIMENO FRONTERA



BÉTERA.



BÉTERA.



PSIQUÍATRICO.



MASÍAS.



SEMINARIO.



MONCADA.



MASSARROJOS.



ROCAFORT.



CODELLA.



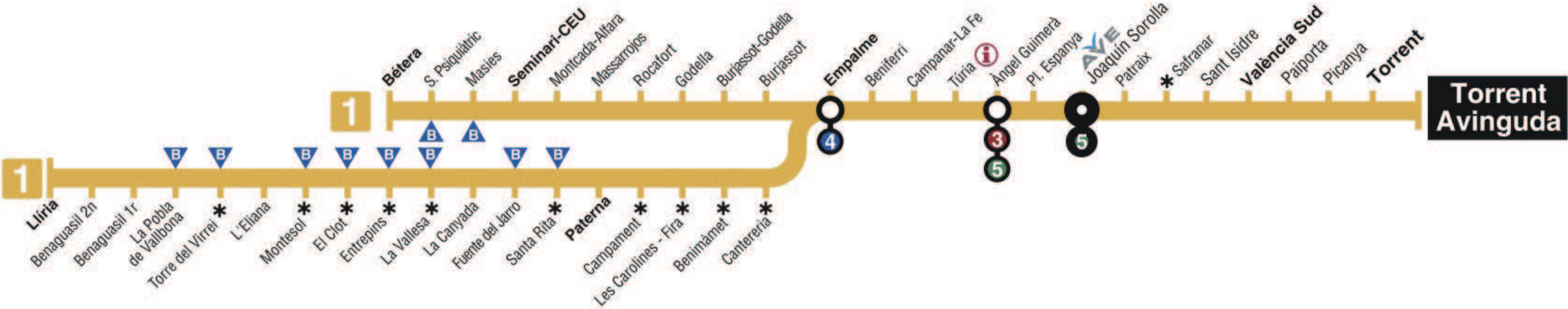
BURJASSOT-GODELLA.



BURJASSOT.



EMPALME.

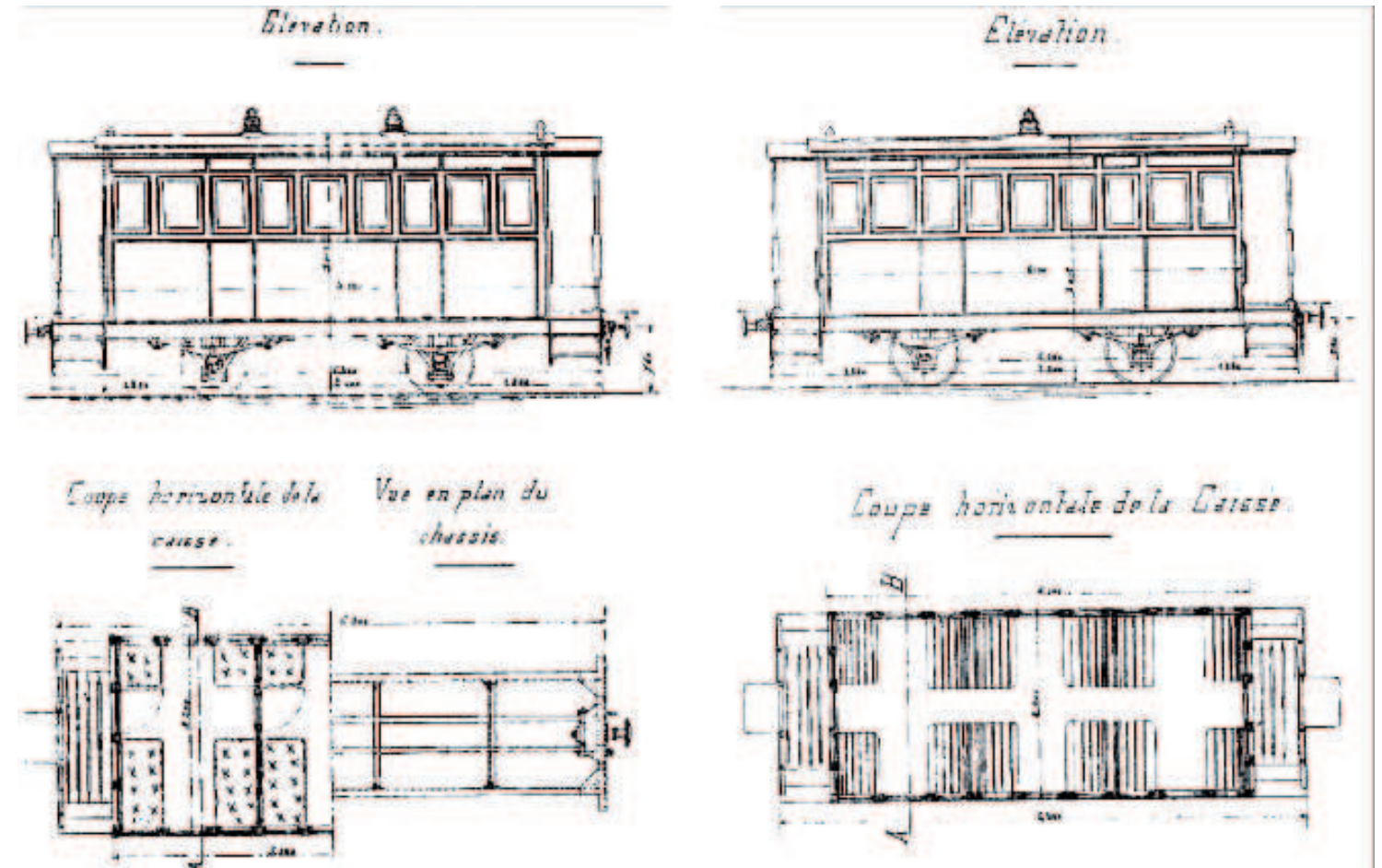


LOS VAGONES Y ESTACIONES

“Hubieron estaciones de primera, segunda y tercera clase, y hubieron viajeros de primera, segunda y tercera clase, desde el inicio del ferrocarril.”

En función de su importancia, la afluencia de viajeros y mercancías se establecía la clasificación de las estaciones. También, los viajeros eran clasificados, con billetes que les daban acceso, a distintas salas de espera y distintos tipos de vagón.

Los vagones se clasificaban en función del lujo, la comodidad y la capacidad. Los de primera eran lujosos y cómodos, con doce sillones separados entre sí; los coches de segunda tenían un diván y capacidad para 20 viajeros; los de tercera, capacidad para 24 personas sentadas. De la memoria de Obras Públicas de 1890 se extrae que el 70% de la recaudación provenía de usuarios de tercera.



Ejemplos de vagones de 1° y 2° clase, 1887.
Societe Anonyme des Ateliers de construction Malines-Belgique.

3. EL LUGAR



Railroad sunset, E. Hopper

En la construcción de nuevas líneas de ferrocarril era habitual que fuera realizado, por el ingeniero, un proyecto tipo para cada una de las categorías de las estaciones de la línea. Como consecuencia de esta repetición, se produjo una estandarización de las estaciones, característica de la línea.

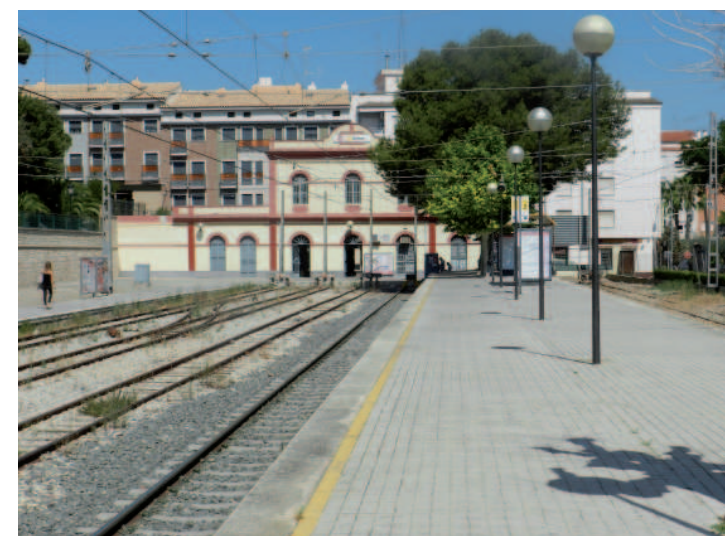
Se trata de un tipo de arquitectura sencilla y funcional, tanto en su estructura como en la distribución de sus elementos. Su composición es modular basada en vanos y en una modulación clásica y severa.

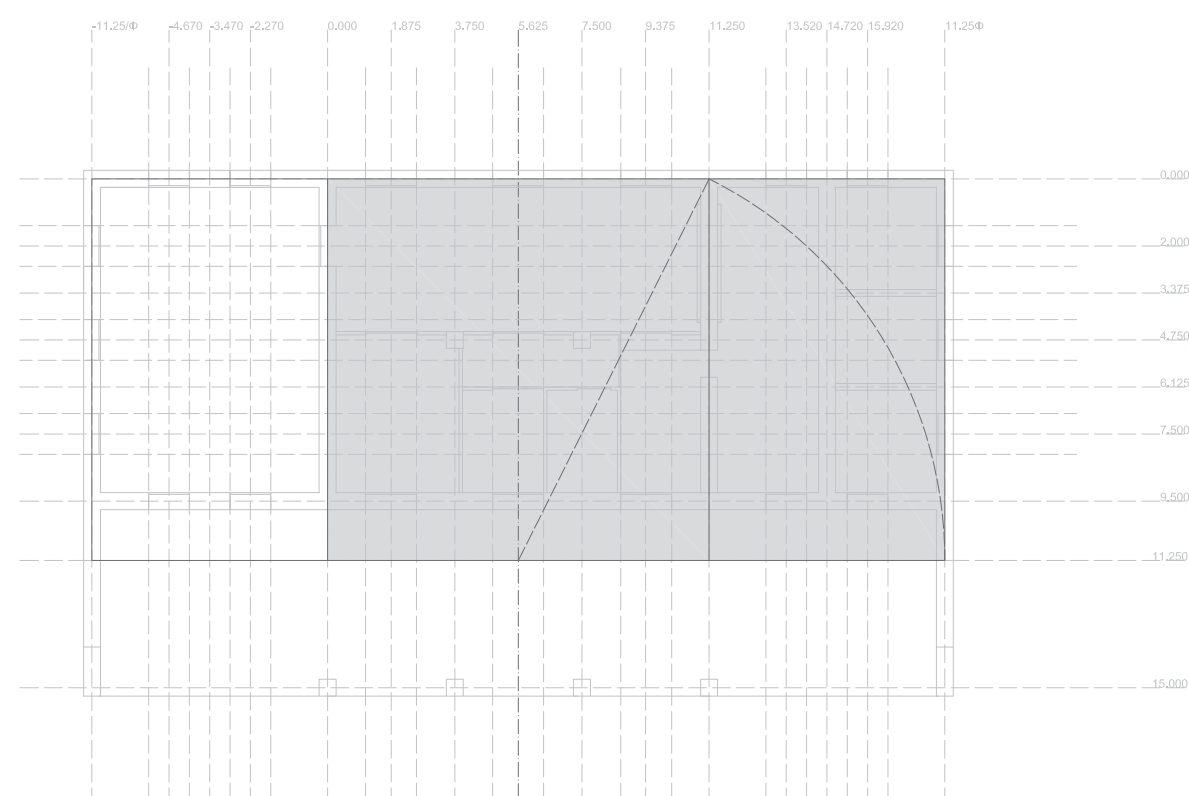
Hubo un primer proyecto de modelos de estación realizado por Alejandro Barber en 1887 para la línea Liria-Valencia. En 1890, el jefe de Vías y Obra, José Verdú, proyecta los modelos de estación, apeaderos, casetas de guardia y retretes, para las líneas: Valencia- Grao, Valencia-Bétera y Valencia Rafelbuñol.

La estación Central de Valencia (Pont de Fusta) contará con un proyecto especial por ser la única estación de primera clase.

Estas estaciones representan el concepto estándar de la estación. Las más abundantes serán las de tercera clase, dándole identidad propia a la red del Trenet. Se caracterizan por el arco de medio punto, moldurado, que las dota de cierta visión clásica.

Son estos signos de identidad los que dotan a estas estaciones de valor histórico y patrimonial, porque son reflejo de una sociedad, de un momento y de un carácter propio de la línea del Trenet.





El edificio de las estaciones de 2º clase, como es el de Bétera, era de planta rectangular. Contaba con dos alturas: en planta baja estaba el vestíbulo, despacho y facturación de equipajes, salas de espera para las distintas clases, despachos del jefe de estación y el telegrafista, taquilla de billetes, habitación para Vía y Obras y dos dormitorios; la planta superior estaba destinada a la vivienda del Jefe de Estación y Telegrafista.

Se dotaba a la estación de un andén de 5 m de ancho que se cubría con una marquesina de cinc ondulado, apoyada sobre 4 columnas de fundición.

Se trata de una fachada tripartita clásica. La proporción entre cada uno de los cuerpos del edificio es la proporción áurea; es decir, las dimensiones del edificio se basan en el número de oro, número atribuido a la divinidad y a la perfección.

Por tanto, se dota a un edificio, aparentemente vulgar y sencillo, de un contenido artístico e intelectual, que demuestra que las estaciones de 2º clase fueron diseñadas desde el conocimiento de la arquitectura y las matemáticas, y que no son copias vacías de lo clásico que imitan sus molduras y arcos.

“Los sentidos se deleitan con las cosas que tienen las proporciones correctas.”

Santo Tomás de Aquino

EL NÚMERO DE ORO.

Detrás de la obra de grandes artistas y arquitectos, desde Vitrubio a Le Corbusier, pasando por Da Vinci, se encuentra una pauta geométrica de armonía insuperable. Un simple número, que se manifiesta tanto en la naturaleza como en el arte, es capaz de dotar de belleza y perfección. Por ello, recibe el nombre de número de oro y a la proporción que lo utiliza: proporción divina o áurea.

Fue un hallazgo de la Grecia clásica y su documentación se inicia en *Elementos de Geometría* de Euclides, escrito entorno al año 300 a.C.

Se trata de un número irracional que se representa con la letra griega *phi* Φ . Este número se puede definir como:

$(1+\sqrt{5})/2 \approx 1.6180339887.$

EL RECTÁNGULO ÁUREO.

“ *Dize se ser dividida una línea recta con razon extrema y media quando fuere que como se ha toda a la mayor parte, assi la mayor a la menor*” se puede leer en la traducción castellana de la tercera definición que encontramos en *Elemento de Geometría, Libro VI, de Euclides*.

Es decir, se dice que una recta está dividida en media y extrema razón, cuando la longitud de la línea total es a la de la parte mayor, como la de esta parte mayor es a la de la menor.

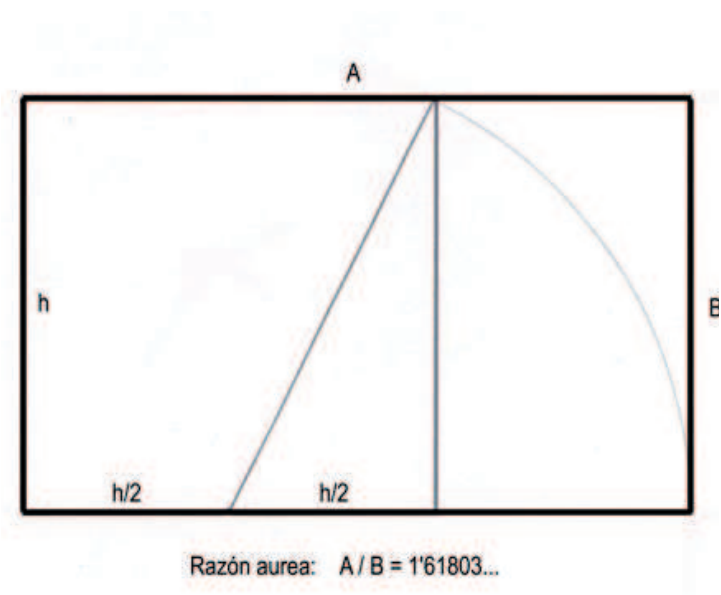
Basándonos en esta proporción se puede construir el rectángulo áureo, cuyo lado más largo es el resultado de multiplicar el corto por 1.618.

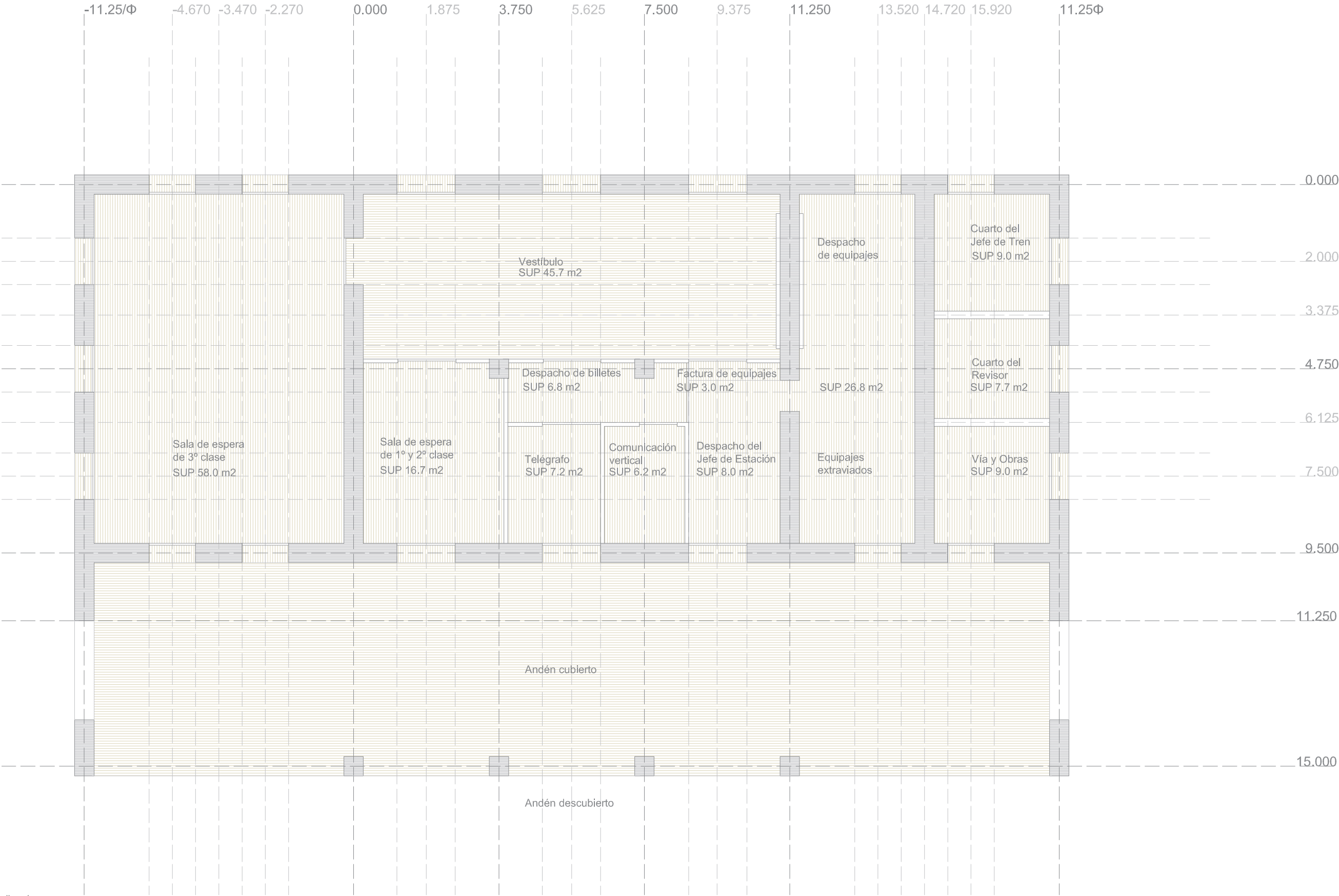
LA BELLEZA SUPEDITADA A LA CIENCIA:

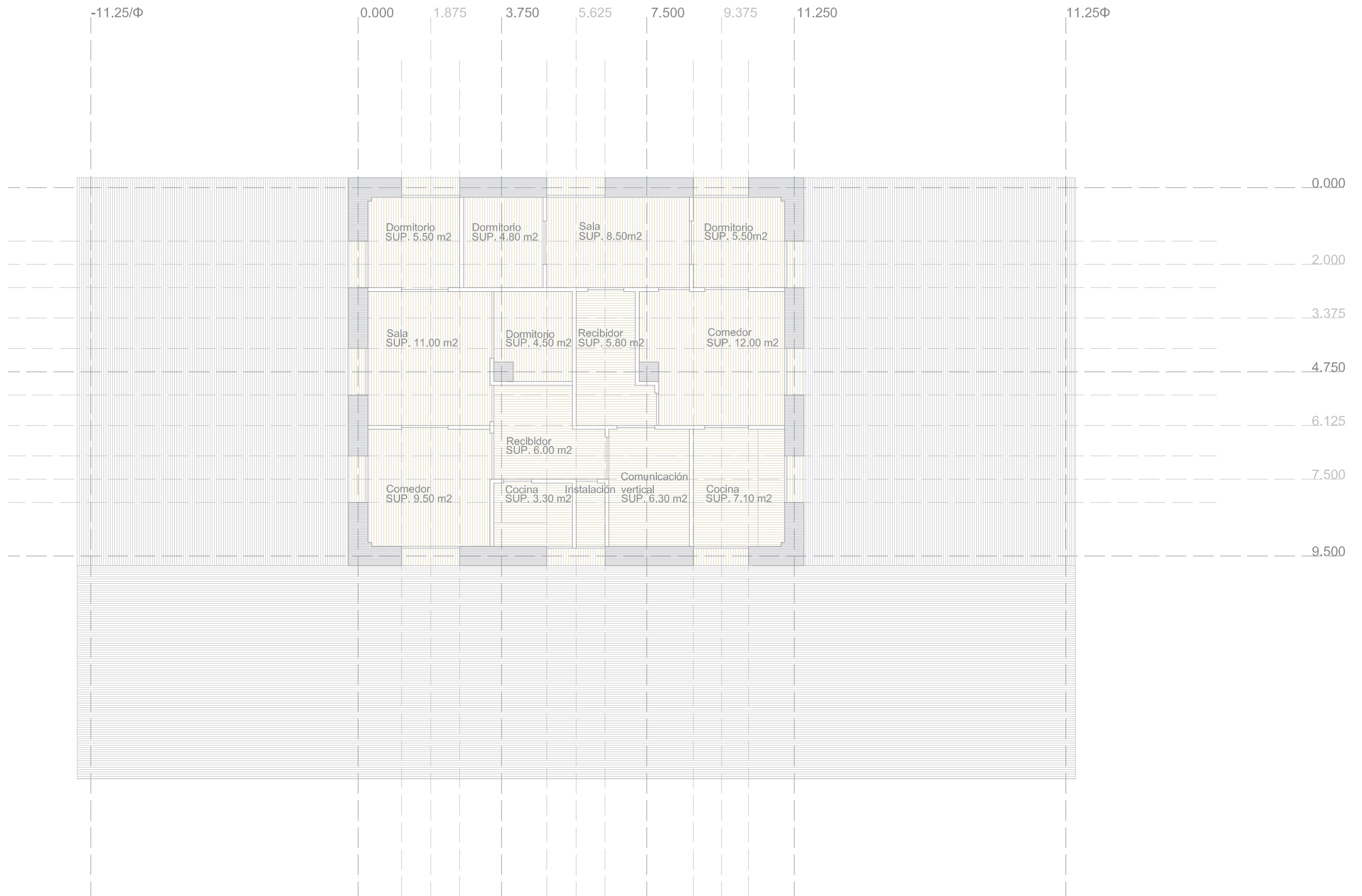
El inventor de la psicología física, el alemán Gustav Fechner (1801-1887), realizó un estudio estadístico en el que pidió a personas sin experiencia artística que escogieran el rectángulo que más les agradase entre varios (incluyendo el cuadrado).

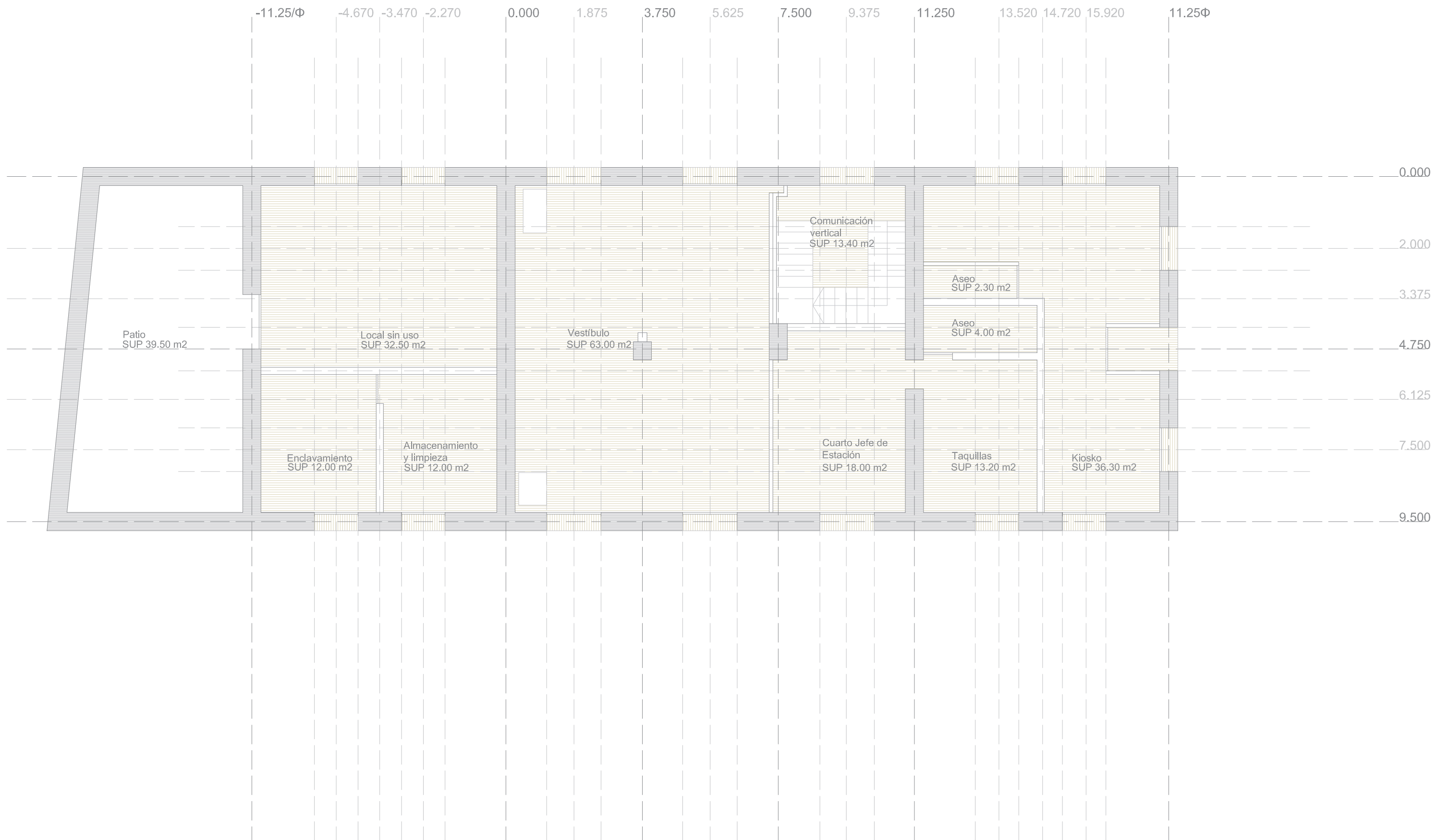
El rectángulo áureo y otras variantes muy próximas fueron las elegidas por la mayoría.

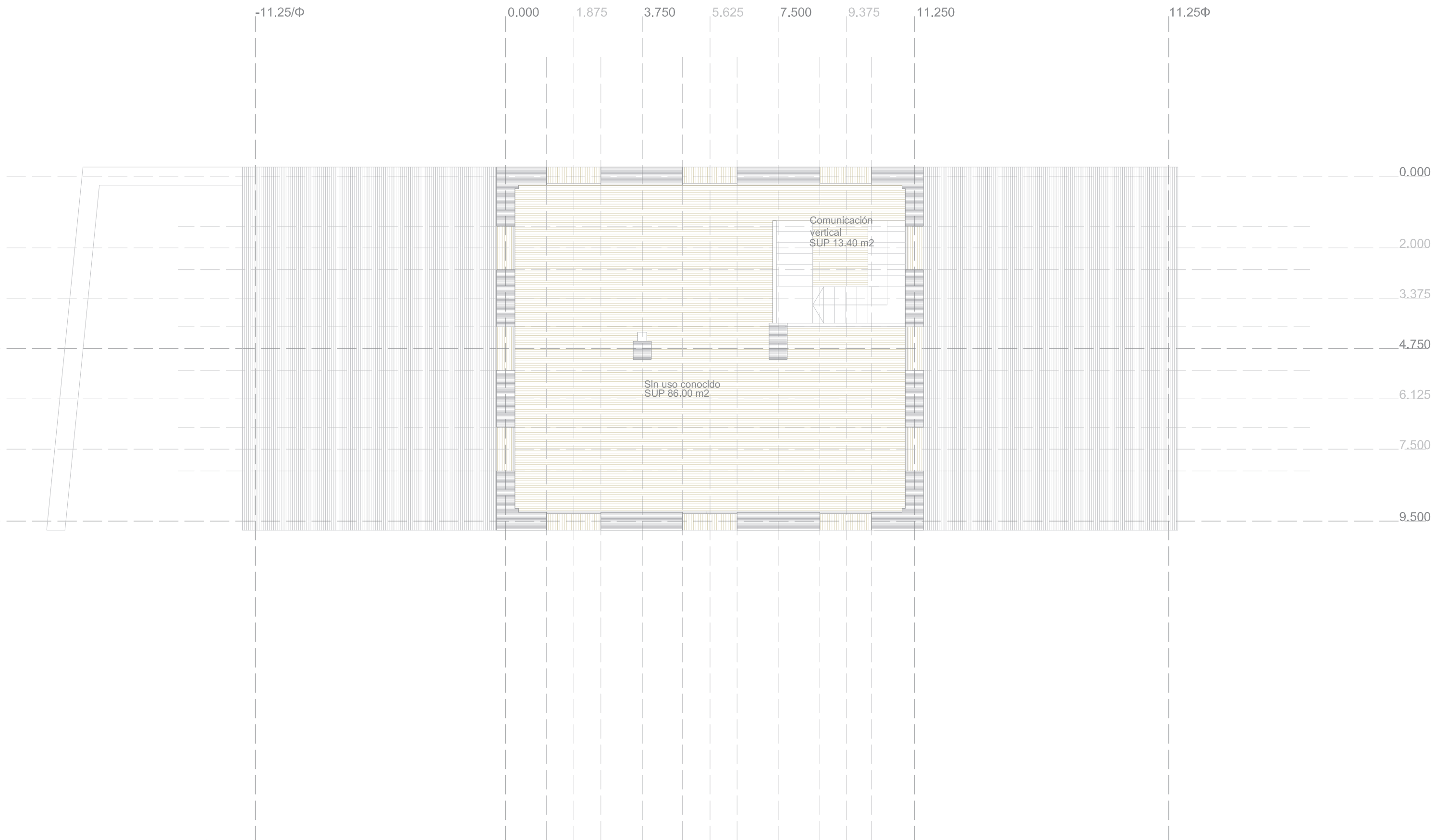
Fechner concluyó: “ para que un objeto sea considerado bello desde el punto de vista de la forma debe haber entre la parte menor y la mayor la misma relación que entre la mayor y el todo”. La ciencia daba, por fin, crédito a la belleza y perfección de la divina proporción.

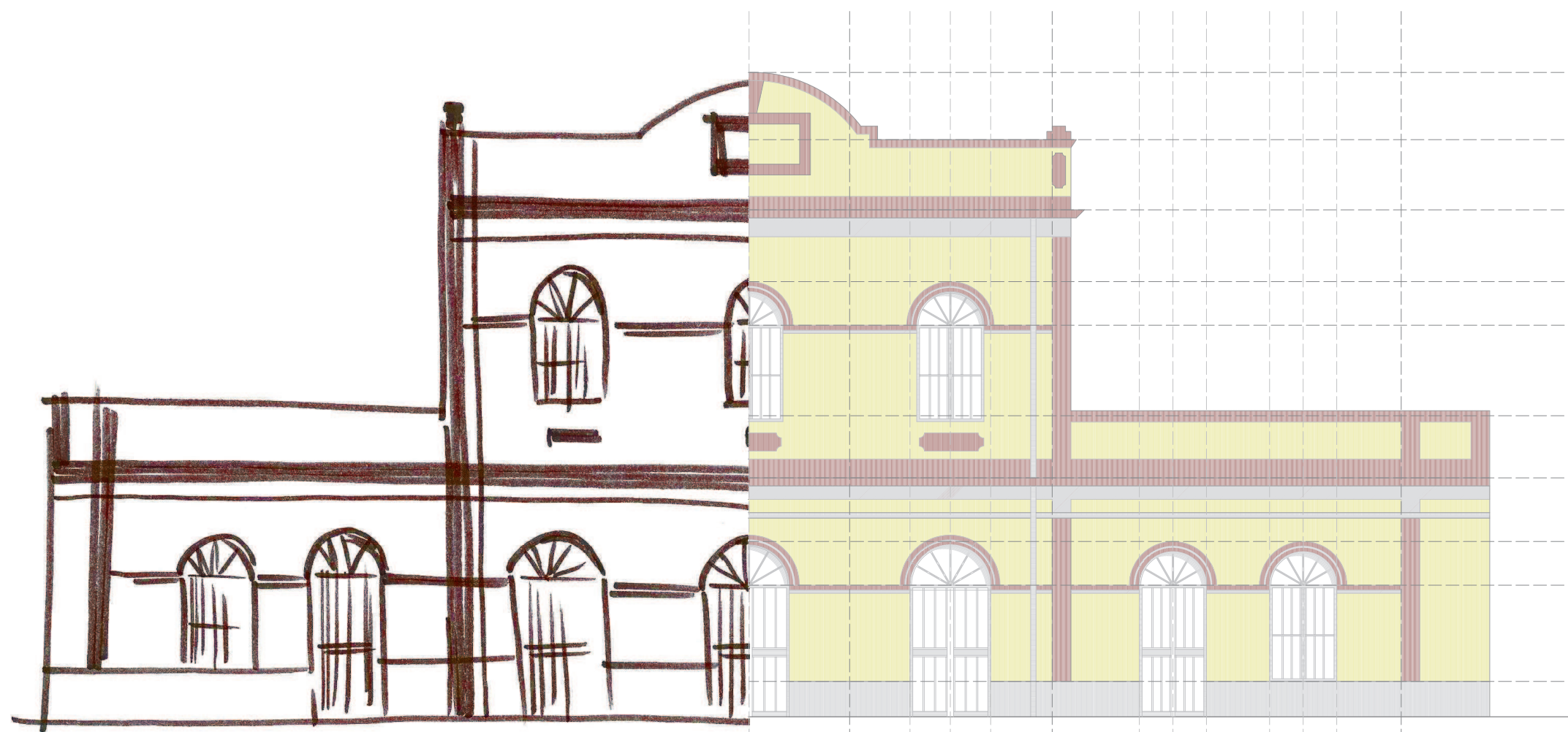


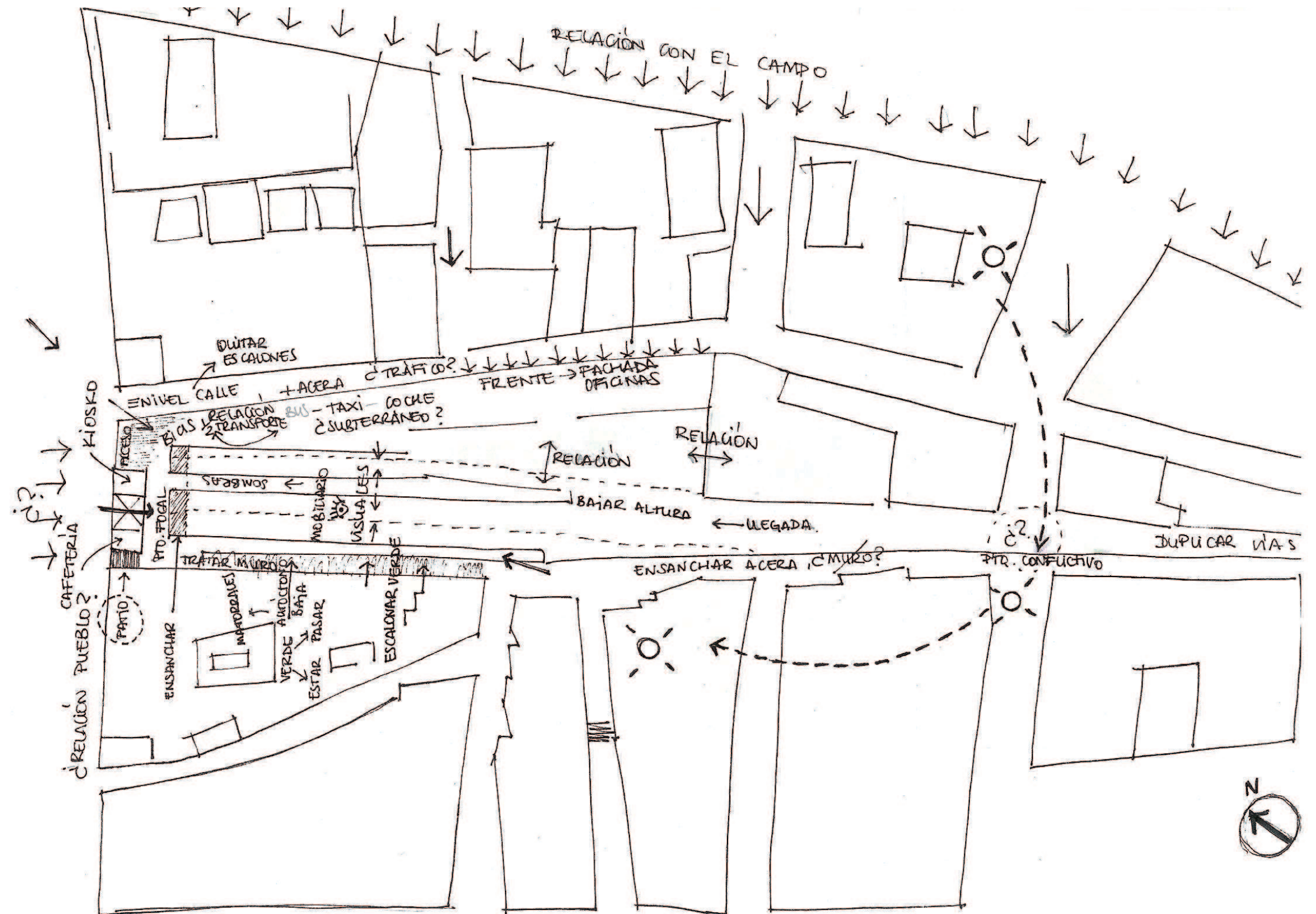


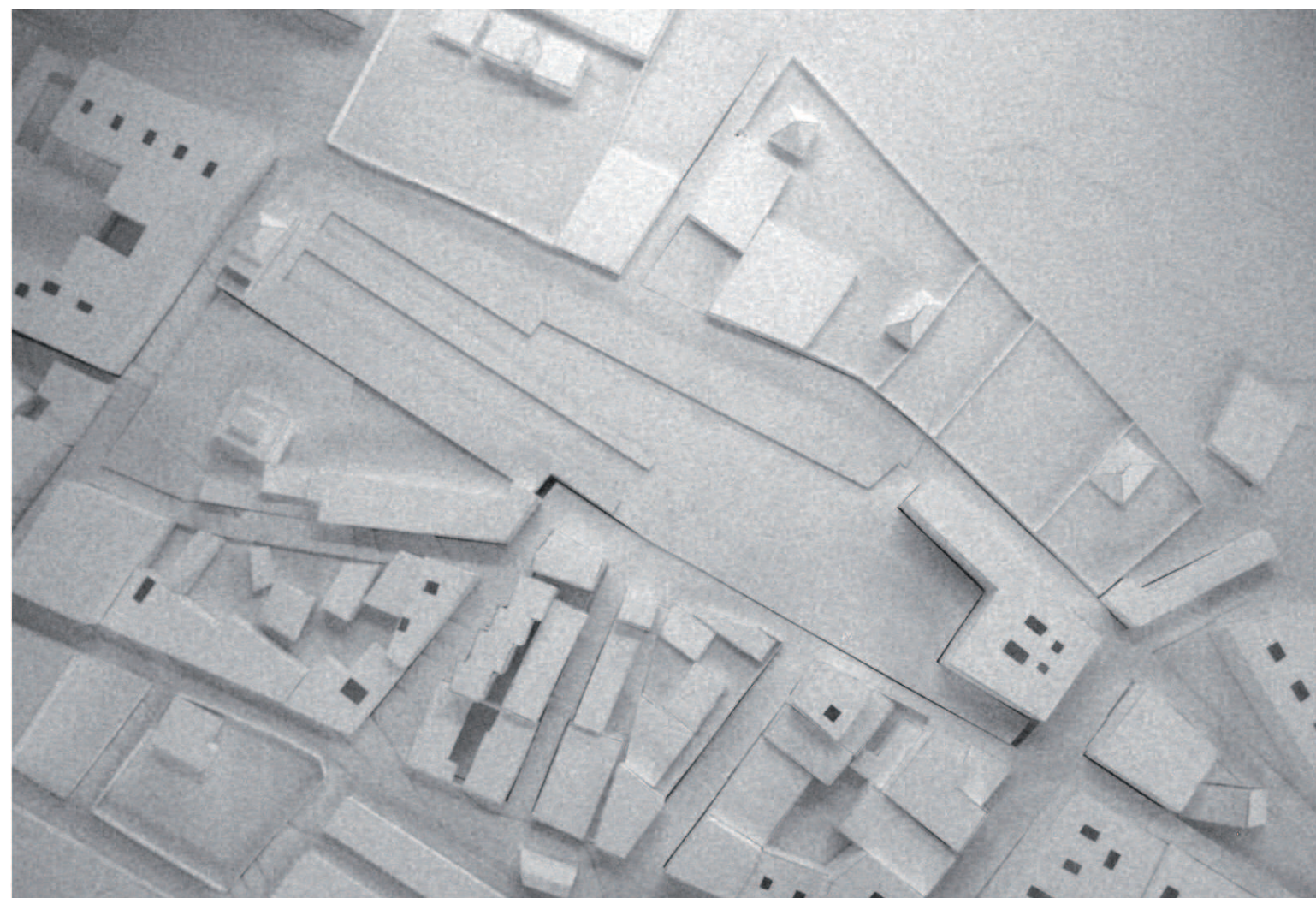














BOJ (*buxus sempervirens*)

Europeo, ambientes secos, perenne.

h = 0,90 m , \varnothing = 0,50 m

h max = 5 m,

HIBISCO (*hibiscus rosa-sinensis*)

Asiático, perenne, floración en verano

h = 1,70 m , \varnothing = 0,40 m

h max = 5 m

ACACIA NEGRA (*gleditsia tricanthos*)

Norteamericana, resistencia a sequía, caducifolio

h = 9,00 m , \varnothing = 6,50m

h max = 12 m

PINO PIÑONERO (*pinus pinea*)

Mediterráneo, ambiente soleado, perenne

h = 11 m , \varnothing = 10 m

h max = 30 m

TIPUANA (*tipuana tipu*)

Sudamericano, ambiente seco, semicaduco

h = 9,00 m , \varnothing = 7,50 m

h max = 18 m,

ACACIA CONSTANTINOPLA
(*albizia julibrissin*)

Asiática, ambiente cálido, flor perfumada

h = 6,50 m , \varnothing = 4,00 m

h max = 12 m,

PLÁTANO DE SOMBRA
(*platanus hispanica*)

Rápido desarrollo, caduca, flor y frutos

h = 5,00 m , \varnothing = 4,00 m

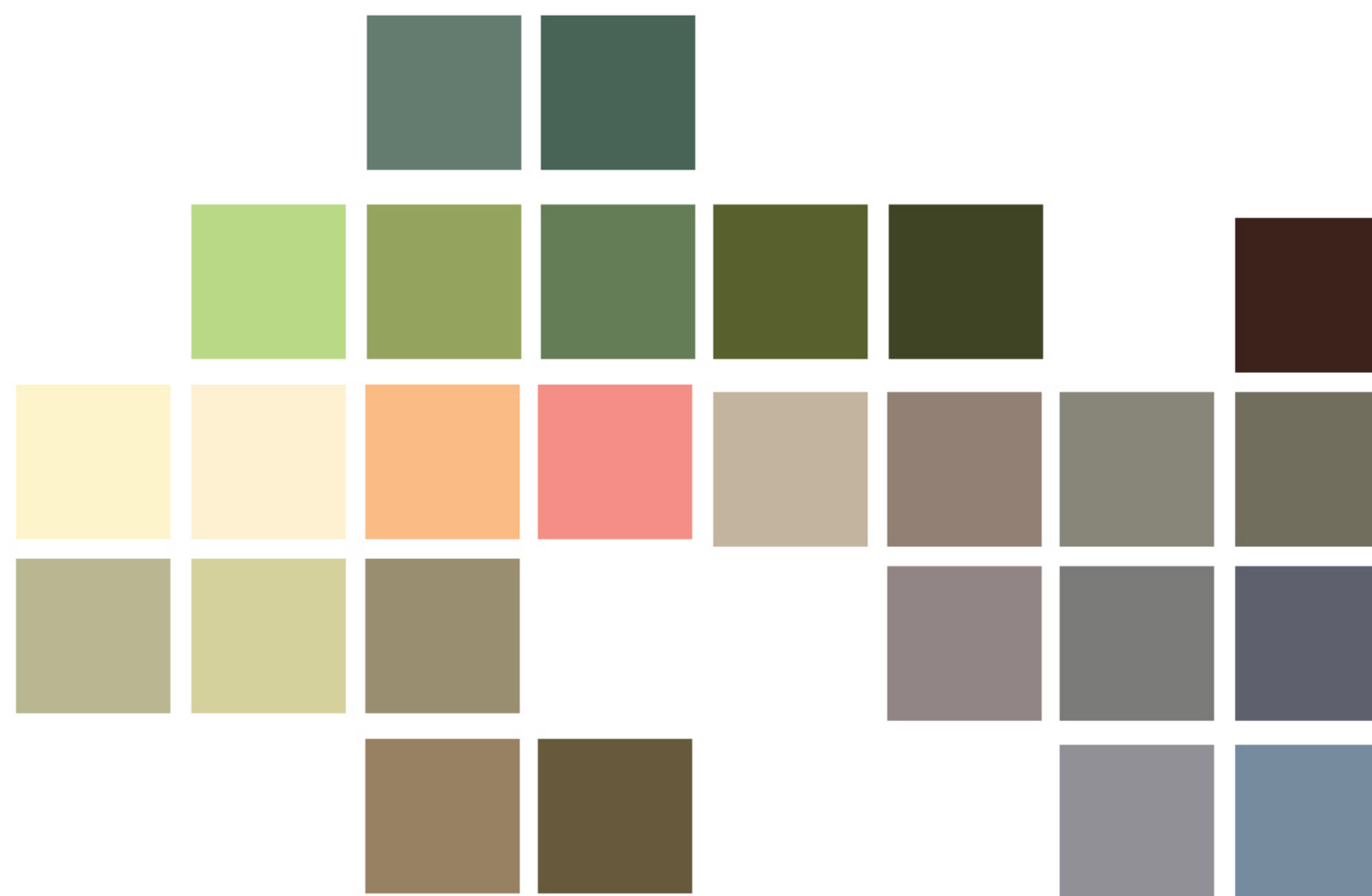
h max = 40 m,

HIGUERA arbusto (*figus carica*)

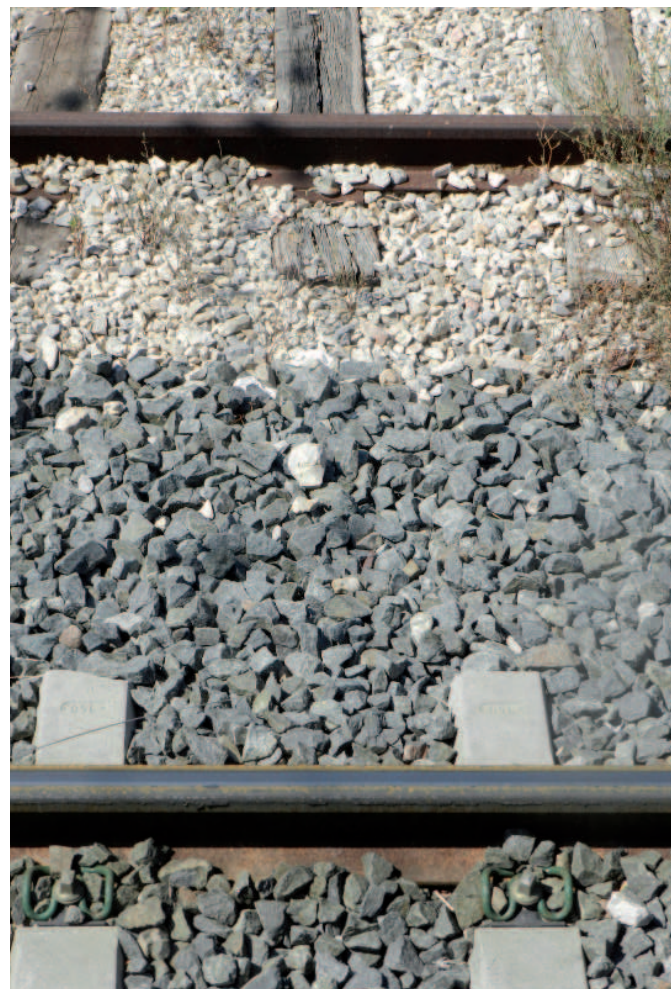
Mediterráneo, caducifolio, crecimiento rápido

h = 5,00 m , \varnothing = 6,00 m

h max = 5 m,



_ LOS COLORES DE LA ESTACIÓN Y SU ENTORNO MÁS PRÓXIMO



_ LA PARCELA

En la actualidad la parcela se puede considerar como un lugar hostil en la población. No invita ni a la circulación ni a la estancia en ella. Los numerosos desniveles, la estrechez de las aceras de acceso, la dejadez en la que se encuentran tanto pavimentos como instalaciones hacen de la parcela un espacio vacío, en lugar, de un espacio de relación.

Este abandono de la parcela implica que no se ponga en valor el edificio de la estación de Bétera. Un edificio con gran carga simbólica para la localidad y la propia línea 1, ya que es su estación término.

La parcela supone una ruptura de la localidad, una herida que penetra en ella y la divide. La única relación entre ambas partes es un paso a nivel que debe absorber la totalidad de circulaciones transversales.

_BEATRIZ GIMENO FRONTERA