Título: RETOS Y AMENAZAS PARA LA OT VALENCIANA. LOS CONTENCIOSOS CON LO SECTORIAL Y LOS PROYECTOS ESTRATÉGICOS. EL EJE CASTELLÓN-VALENCIA

AUTOR/ES: VICENTE COLOMER SENDRA

FILIACIÓN: UNIVERSITAT POLITÉCNICA DE VALENCIA

DATOS DE CONTACTO:vcolomer@urb.upv.es

Jornada de presentación del II Informe sobre la Situación Territorial de la Comunitat Valenciana

26 de noviembre de 2021

La planificación territorial y las acciones sectoriales en infraestructuras.

1.- El medio físico no puede considerarse como sujeto pasivo de transformaciones urbanas y territoriales
2.- Es un error considerar la rapidez como único componente asociado al transporte
3.- La administración autonómica debe elaborar las propuestas de infraestructuras estratégicas
4.- Los proyectos de infraestructuras no son sectoriales porque implican suelo, redes locales de infraestructuras, suministros, gestión de residuos, movilidad de personas, producción y distribución de mercancías, agricultura, ocio y turismo, cultura…
5.- Formación continuada de equipos técnicos
6.- Investigación e innovación en las empresas
7.- Administraciones locales y autonómicas demasiado proclives al “rebote” de iniciativas y poco a proponer y llamar a la colaboración de las empresas

Fig. 1. El eje Castellón-Valencia. (Fuente Google earth)

DESCRIPCIÓN DEL EJE

Longitud, 80 km.

Anchura: 1,2 km. en Benicassim, 8 km. en La Plana, 23 km. en Onda-Borriana, 10 km. en La Vilavella-Nules, 8,7 Km. en La Vall d´Uxó, 9,5 km. en Los Valles, 8 km. en Moncada.

En el Eje, 100.000 Ha/2.000.000 Hab=20 Hab/Ha=2.000Hab/km2

En la CV, 218Hab/Km2

En España, 92,8 Hab/Km2

62 núcleos urbanos, grandes áreas industriales concentradas en Castellón, Sagunto y Valencia.

3 puertos comerciales en Castellón, Sagunto y Valencia

2 aeropuertos en Castellón y Valencia

Turismo concentrado en Benicassim-Oropesa y en Valencia

El puerto de Valencia es uno de los tres grandes del mediterráneo español, junto con los de Barcelona y Algeciras. Valencia, puerto de Madrid, zona logística en la A-3.

Las infraestructuras viarias del Eje: Son lineales en sentido N-S (AP-7, A-7, N-340, CV-10). Las transversales se concentran al sur del Eje, entre Sagunto (A-23) y Valencia (N-332, A-3). (Fig. 2, 3, 4, 5)

Fig. 2. Esquema viario del eje Castellón-Valencia. (Fuente Google earth)

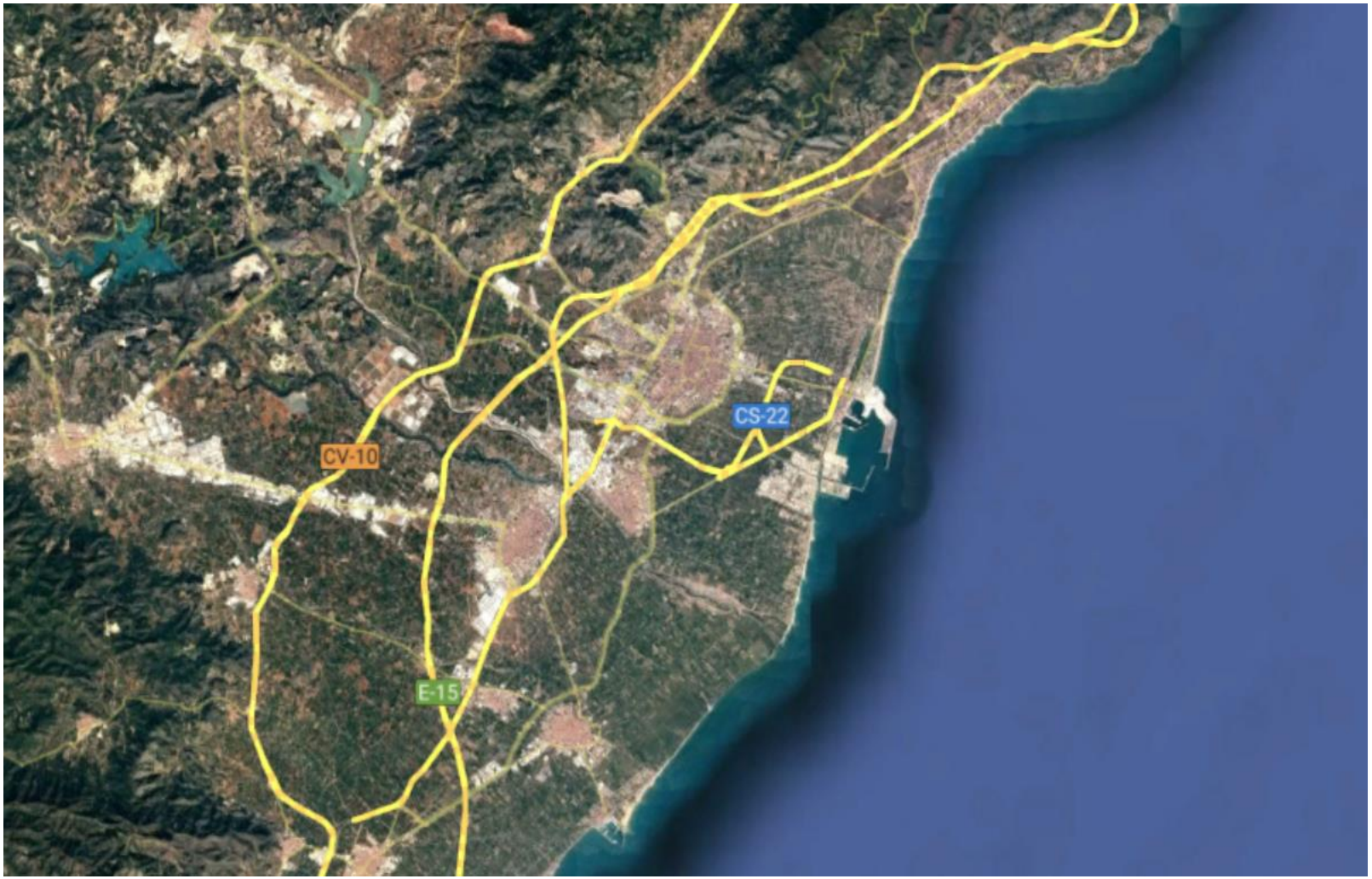

Fig. 3. Infraestructura viaria y portuaria de Castellón. (Fuente Google Earth)

Fig. 4. Infraestructura viaria y portuaria de Sagunto. (Fuente Google Earth)

Fig. 5. Infraestructura viaria y portuaria de Valencia.
(Fuente Google Earth)

<u>El suelo:</u> El suelo, tierras de aluvión, muy fértiles, irrigadas, transformadas y conectadas, sobre gravas y sobre arcillas impermeables que hacen aflorar aguas en marjales

<u>Ocupación</u>: En núcleos urbanos, tradicionales y costeros, en polígonos industriales, en massets y alquerías en las áreas de huerta, alrededor de Valencia y al sur de Castellón.

<u>Orientación</u>: de los cultivos, caminos, acequias y parcelas, en sentido paralelo y perpendicular a la línea de costa. Fruición cinestésica. (Fig. 6)

Fig. 6. L´Horta de Alboraia. (Fuente Google Earth)

Orientación urbana: Con tejidos de calles paralelas y perpendiculares al mar, (Fig. 7). Las (centuriaciones romanas Fig. 8)

Fig. 7. Fotoplano de Nules. (Fuente Google Earth)

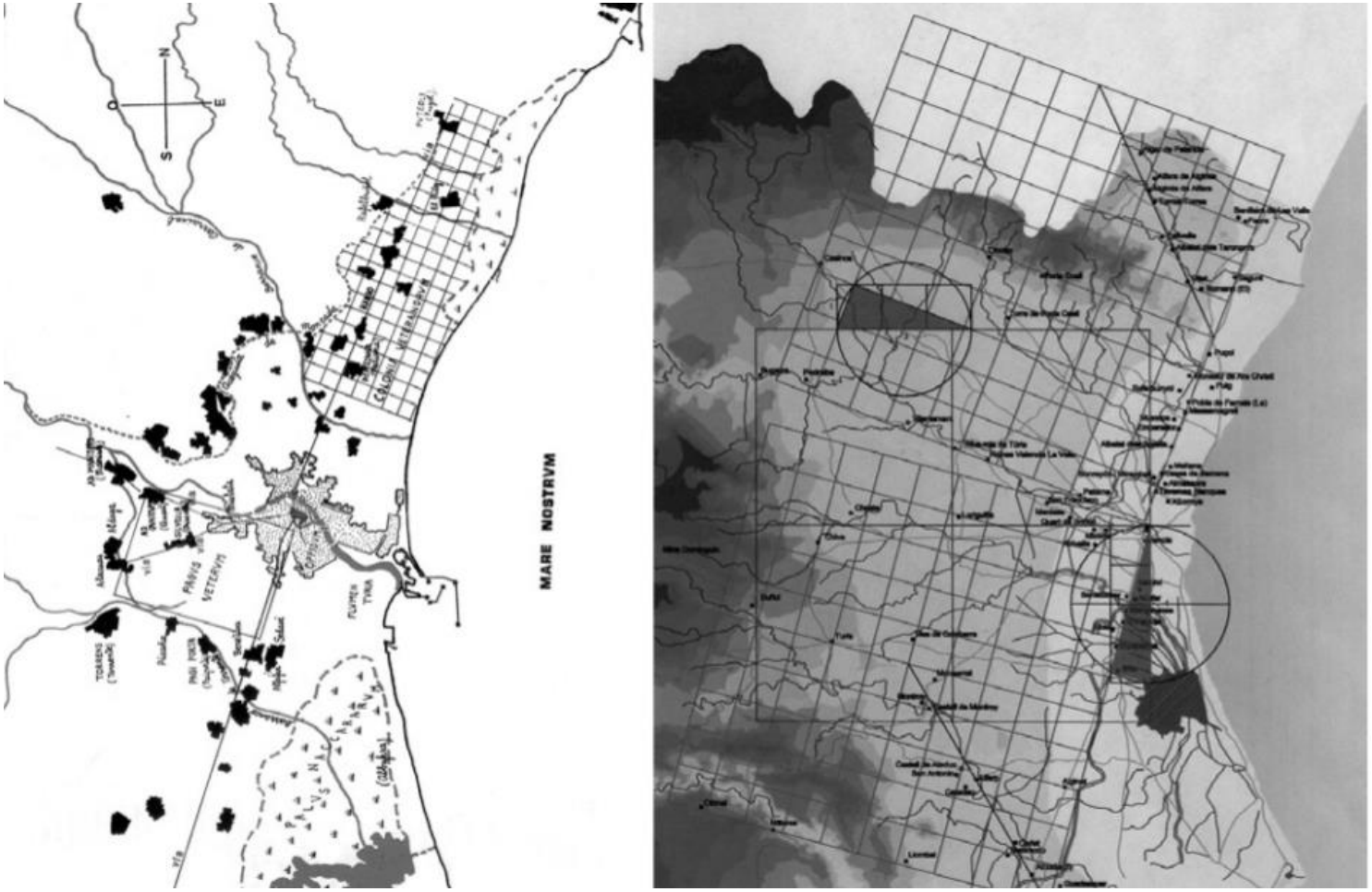

Fig. 8. Hipótesis gráfica de Cataldi y Mas sobre las centuriaciones romanas en L´Horta de Valencia. (Fuente, Marcenac, V. 2010)

El duplicado de los núcleos costeros

Los grandes puertos del Eje, rellenan las playas en su lado norte y socavan las del sur.

Puerto de Castellón: Su industria cerámica utiliza el puerto de Valencia, BP realiza en el mar la carga y descarga. Está separado del núcleo urbano. Por el norte, la playa continúa hasta Benicassim, turismo propio y del exterior, la industria cerámica y el eje Villarreal-Onda, La marjal, Castellón-Benicassim, las infraestructuras viarias basculan hacia el oeste, el pasante ferroviario ya está construido. (Fig. 9) (Fig. 12)

Fig. 9. El puerto de Castellón. (Fuente Google earth)

Fig. 12. El eje industrial Vilareal-Onda. (Fuente Google Earth)

Puerto de Sagunto: Suelo industrial vacante, Las infraestructuras han basculado hacia el oeste (Fig. 10), “La Valencia Marítima del 2000”, la conexión Sagunto-Teruel-Zaragoza-Bilbao-Burdeos-París.

Fig. 10. El puerto de Sagunto. (Fuente Google Earth)

Puerto de Valencia: Colisiona con la Dehesa del Saler y la Albufera. (Fig. 11).

Fig. 11. El puerto de Valencia. (Fuente Google earth)

La casa y el territorio: (Fig. 13)

Fig. 13 Planta de la vivienda (Fuente: elaboración propia)

<u>El área metropolitana de Valencia</u>: La V-21 y el polígono del Mediterráneo (Fig. 14). El Arco del secano, (Fig. 15). La V-30 y las marginales del Cauce Nuevo del Turia y el By Pass (Fig. 5)

Fig. 14. La V-21 ocupando la línea litoral, el polígono del mediterráneo, la línea de ferrocarril y el núcleo urbano de Albuixech en L´Horta Nord. (Fuenta Google Earth)

Fig. 15: El arco del secano que delimita el trazado del metro. (Fuente Google Earth)

Fig. 5. Infraestructura viaria y portuaria de Valencia. (Fuente Google Earth)

<u>El Ferrocarril</u>: Su trazado actual recorre casi todos los núcleos urbanos del Eje, pero el corredor mediterráneo debería discurrir por un nuevo trazado más interior. (Fig. 16 y 17)

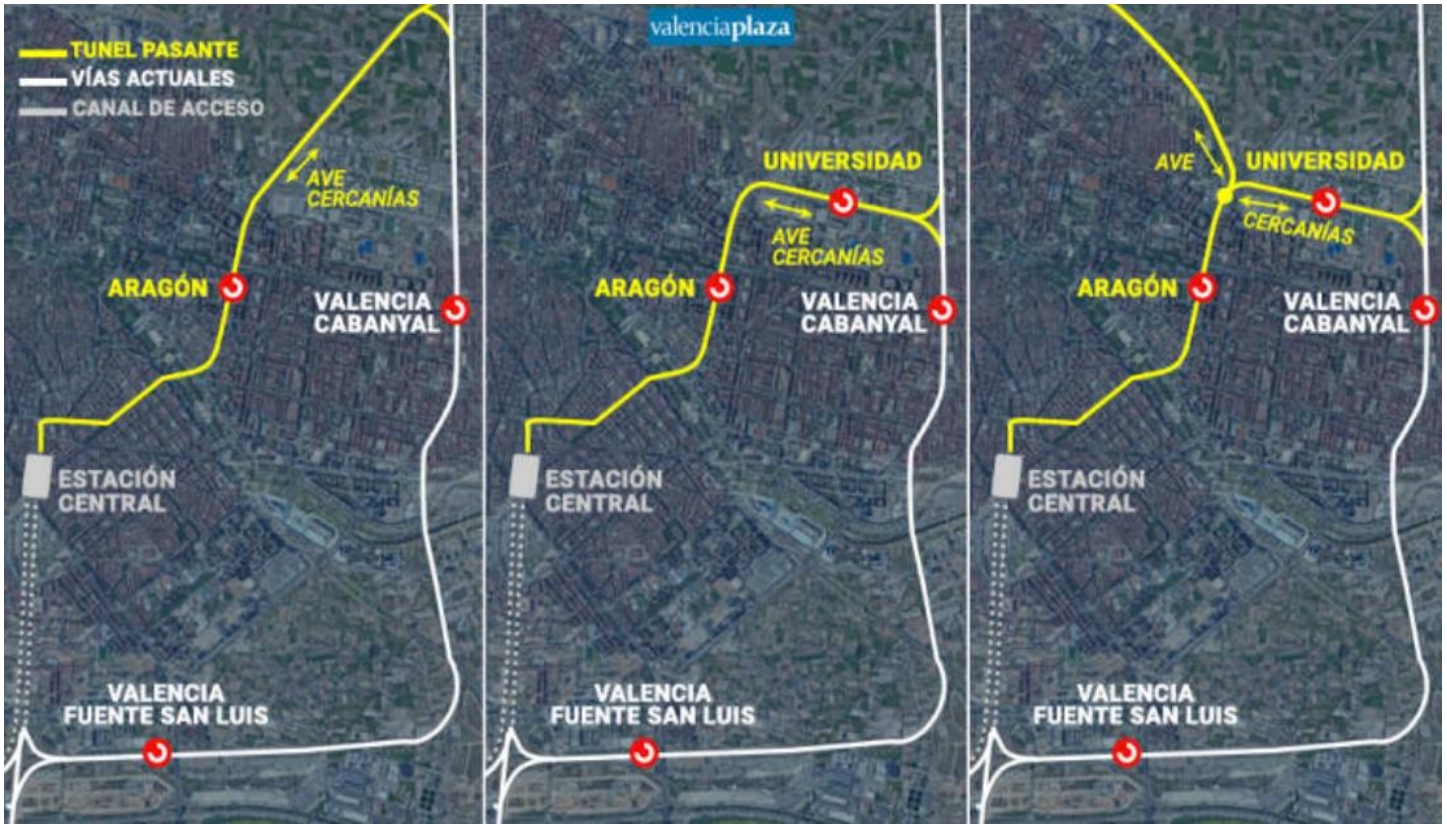

Fig. 16. Las tres propuestas de trazado para el pasante ferroviario de Valencia. (Fuente Valencia Plaza)

Nº de propuesta	Salida AVE de València	Salida Cercanías de València	Estación universitaria	Coste (millones)	Tiempo (VLC-CAS)	Afección a huerta protegida (m2)
1	Túnel por el interior	Vías litorales	Tarongers	2.265	22:11	
2	Túnel por el interior	Vías litorales	Tarongers	2.238	22:38	
3	Túnel por el interior	Vías litorales	Tarongers	2.228	22:32	
4	Vías litorales	Vías litorales	Tarongers	1.783	22:47	
5	Vías litorales	Vías litorales	Tarongers	1.765	22:34	
6	Vías por la V-21	Vías por la V-21	V-21	1.458	22:13	
7	Vías por la V-21	Vías por la V-21	V-21	1.440	22:05	

Fig. 17. Cuadro comparativo de las 7 propuestas de trazado para el pasante ferroviario de Valencia. (Fuente Valencia Plaza).

Reforzar la red de caminos y acequias de las áreas de cultivo: Tejidos urbano-territoriales. El caso de La Vilavella-Nules-La Vall d´Uxó-Moncofa

La Vilavella: 3.125 hab. Centro histórico, irregular, calles estrechas situado al N-O, por su proximidad al Castillo. Plaza de la Vila: Ayuntamiento, Parroquia Sagrada Familia y Hotel Balneario. Plaza del Mercat, trapezoidal, establece las reglas geométricas del crecimiento, que son las mismas que Nules y Moncofa. (Fig. 20 y 21).

Fig. 20. El centro de la Vilavella. (Fuente Google Earth)

Fig. 21. Red de caminos acequias y parcelación agrícola entre La Vilavella-Nules y el mar.
(Fuente Google Earth)

Nules: 13.236 Hab. De planta rectangular. Eje N-S, carretera CV-226 y Eje E-O, carretera 231 (Fig. 7).

Fig. 7. Fotoplano de Nules. (Fuente Google Earth)

Red de caminos, canales de riego y parcelas (Fig. 22 y 23).

Fig. 22. Red de caminos, acequias y parcelas geométricamente estructuradas con el núcleo urbano y la línea litoral, en el caso de Nules. (Fuente Google Earth)

Fig. 23. Estructura geométrica agrícola en Nules. (Fuente Google Earth).

Las conexiones entre Nules, la Vilavella y las grandes infraestructuras, partiendo las redes locales y atrayendo hacia ellas las instalaciones industriales (Fig. 18, 19, 21 y 22)

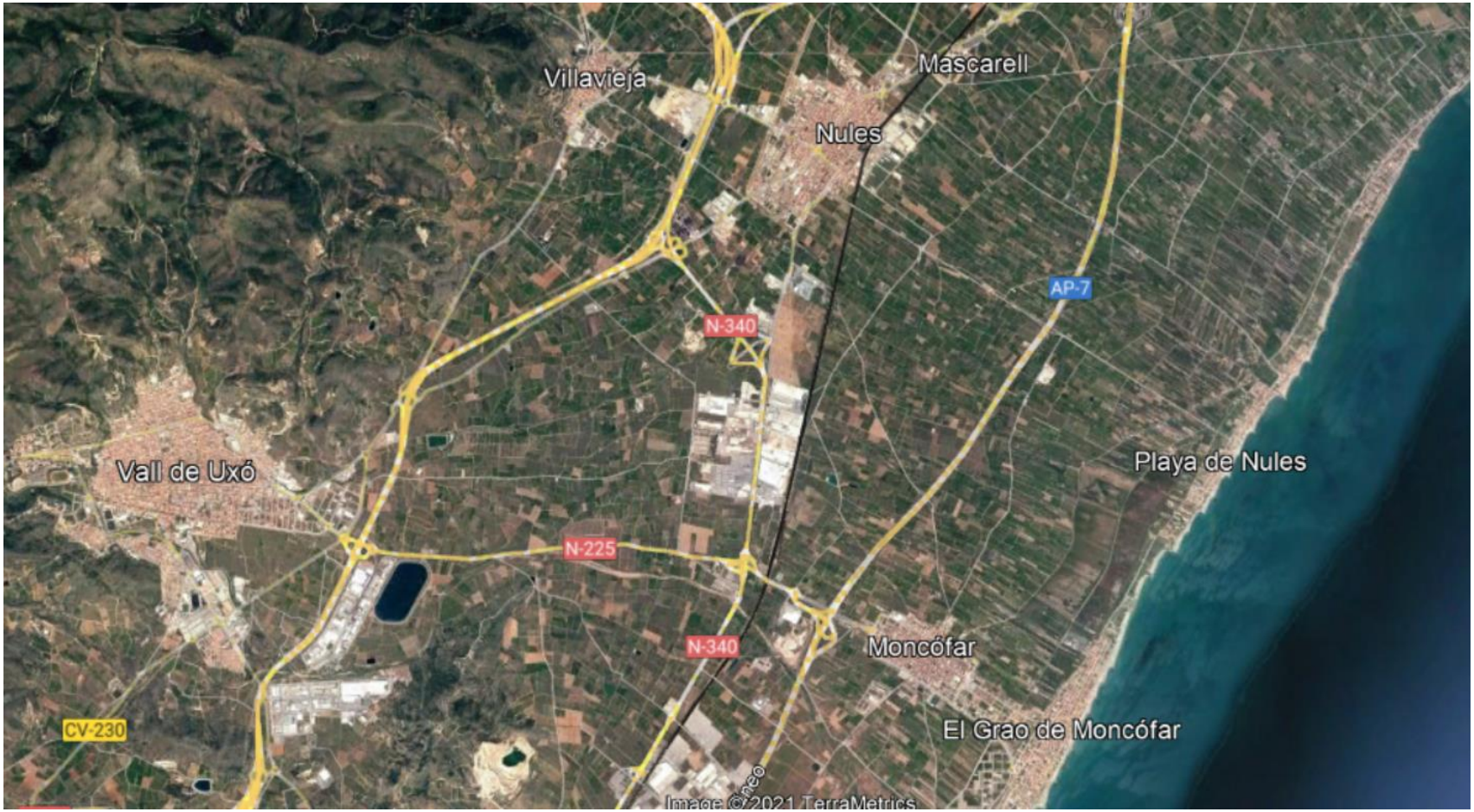

Fig. 18. Infraestruturas viaria y ferroviaria en el área Valld´Uxó, Nules, Vilavella. (Fuenta Google Earth)

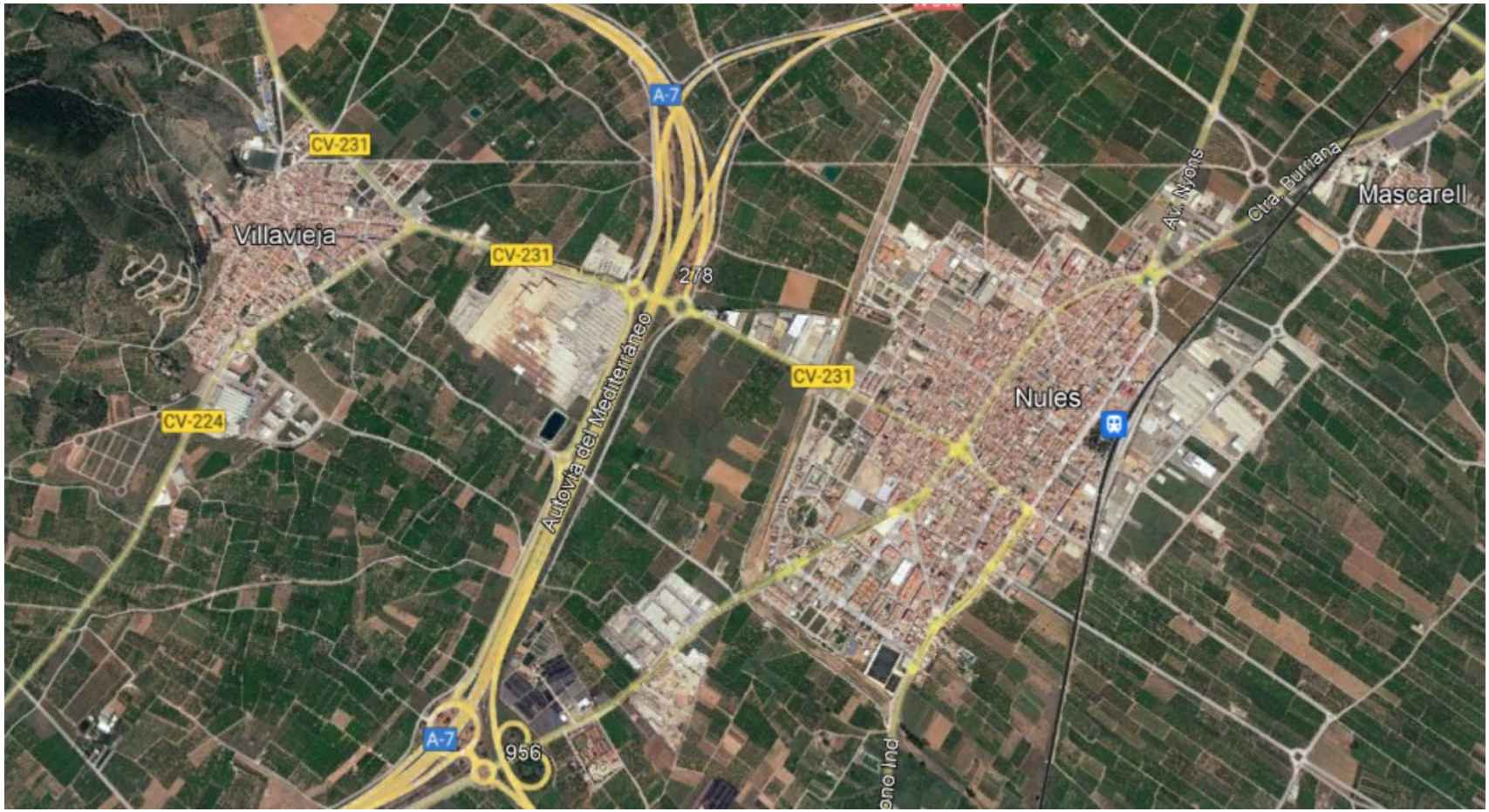

Fig. 19. La Vilavella y Nules. trazados viarios y ferroviarios. (Fuente Google Earth)

Fig. 21. Red de caminos acequias y parcelación agrícola entre La Vilavella-Nules y el mar.
(Fuente Google Earth)

Fig. 22. Red de caminos, acequias y parcelas geométricamente estructuradas con el núcleo urbano y la línea litoral, en el caso de Nules. (Fuente Google Earth)

La A-7 y la CV-10 se aproximan a la sierra de Espadán (Fig. 2)

Fig. 2. Esquema viario del eje Castellón-Valencia. (Fuente Google earth)

Entre Nules y Moncofa, los caminos tienen un trazado radial, centrado en Moncofa, mientras que la parcelación sigue la misma pauta de rectangularidad NS-EO (Fig. 24)

Fig. 24. La red agrícola entre Nules y Moncofa.
(Fuente Google Earth)

Entre Nules y la Vall d´Uxó, el tejido se encuentra muy desestructurado por las infraestructuras y los polígonos industriales (Fig. 25).

Fig. 25. La red agrícola entre Nules y la Vall d´Uxó. (Fuente Google Earth)

Entre Nules y la Vilavella, el sistema es ortogonal, muy desestructurado por las infraestructuras y los asentamientos industriales. (Fig. 19).

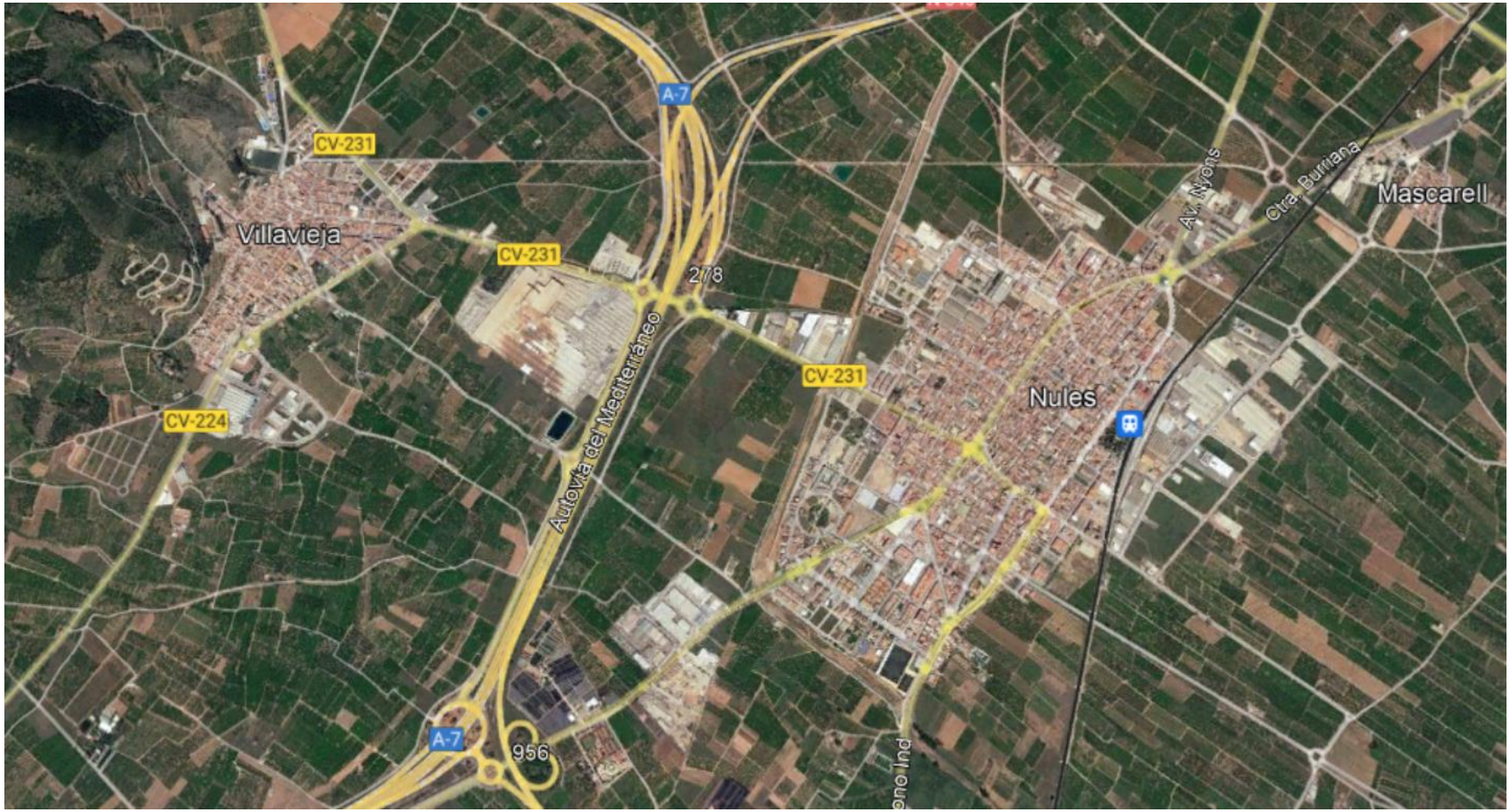

Fig. 19. La Vilavella y Nules. trazados viarios y ferroviarios. (Fuente Google Earth)

Mascarell es un enclave singular amurallado… (Fig. 26 y 27).

Fig. 26. Núcleo urbano de Mascarell. (Fuente Google Earth)

Fig. 27. Muralla de Mascarell. (Fuente Google Earth)

La Vall d´Uxó: 31.660 hab. Muy bien situado en las estribaciones de la sierra de Espadán. Centro histórico tejido irregular y calles estrechas, salpicado de pequeñas plazas (Fig. 28).

Fig. 28. Centro Histórico de la Vall d´Uxó.
(Fuente Google Earth)

Sector norte con autoconstrucción, industria degradada y perímetro que articula con caminos de montaña (Fig. 29).

Fig. 29. Sector norte de la Vall d´Uxó. (Fuente Google Earth)

Sector Este con autoconstrucción e industria degradada que presenta problemas habitacionales. (Fig. 30).

Fig. 30. El sector este de la Valld, Uxó. (Fuente Google Earth)

Al Sur, extensiones con mucho suelo vacante (Fig. 31).

Fig. 31. Sectores sur y sur-este de la Vall d´Uxó.
(Fuente Google Earth)

Barrios viviendas sociales, segunda mitad del S XX. (Fig. 32).

Fig. 32. Otros sectores sur y sur-oeste del núcleo de la Vall d´Uxó (Fuente Google Earth)

CULTURA TERRITORIAL
CÁTEDRA DE CULTURA TERRITORIAL VALENCIANA

Conclusiones para una OT sostenible del Eje Castellón-Valencia:

El futuro sostenible del Eje litoral, que se caracteriza por una actividad residencial e industrial intensiva sobre suelos de agricultura igualmente intensiva,

1.- Debe potenciar los tejidos agrícolas, compuestos de caminos, acequias y parcelas y conectarlos de manera adecuada a los núcleos urbanos y a las grandes infraestructuras, que deberán reforzarse con trazados que sigan las estribaciones de los sistemas montañosos limítrofes.

2.- Los trazados viarios y ferroviarios del corredor mediterráneo, deben bascular hacia el secano.

3.- Los núcleos urbanos e industriales asentados sobre las áreas de cultivo no deberán extenderse y se deberán posicionar en las proximidades de la montaña y en sentido transversal.

4.- Los núcleos residenciales costeros no deben ampliarse a lo largo de la costa, sino transversalmente a la línea litoral, en su caso.

5.- Es necesario restaurar los conjuntos y edificios monumentales y rehabilitar la edificación residencial, particularmente el tipo de vivienda tradicional entre-medianeras y las alquerías y massets en las huertas de Valencia y Castellón.

6.- Se deben articular los bordes urbanos con los campos de cultivo.

7.- Se debe mejorar en el Eje, la recogida de residuos, la accesibilidad universal y la eficiencia energética de los procesos industriales, residenciales y agrícolas.

CULTURA TERRITORIAL
CÀTEDRA DE CULTURA TERRITORIAL VALENCIANA

MOLTES GRACIES