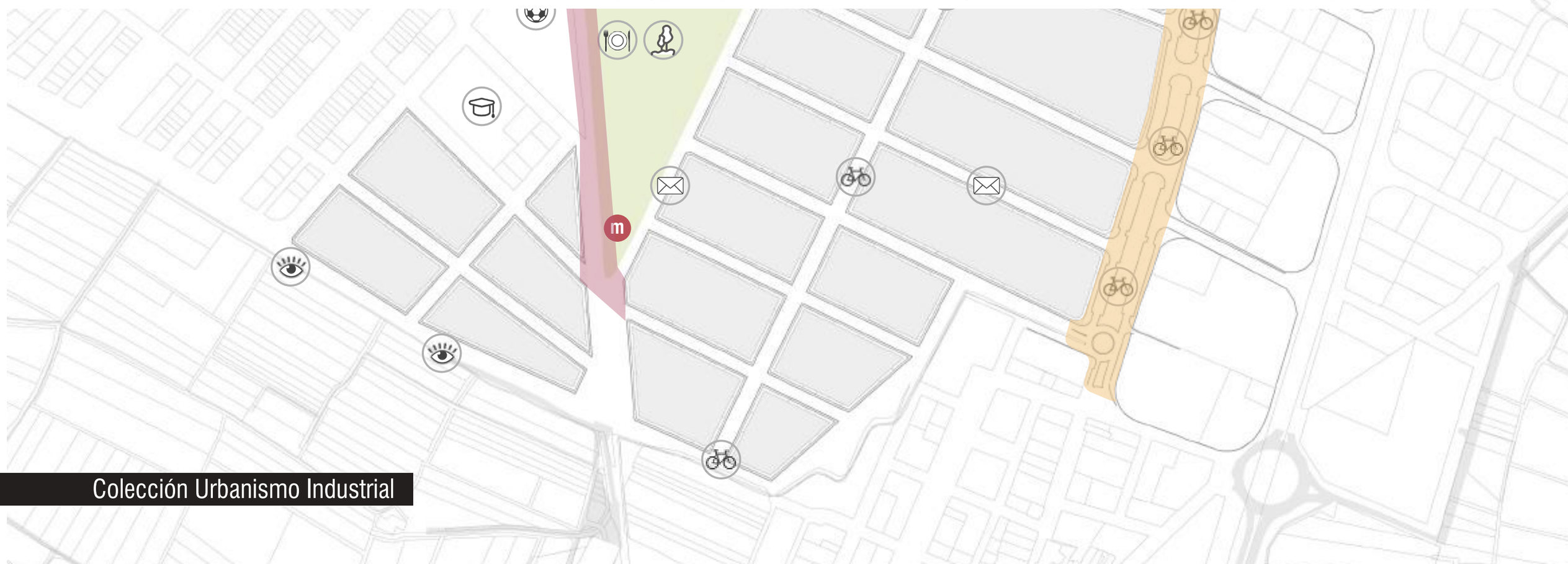
RENOVACIÓN URBANA
ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

LA CALLE INDUSTRIAL COMO SOPORTE DE LAS MEJORAS FUNCIONALES. RAFELBUNYOL



Colección Urbanismo Industrial

RENOVACIÓN URBANA
ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

LA CALLE INDUSTRIAL COMO SOPORTE DE LAS MEJORAS FUNCIONALES. RAFELBUNYOL

Divalterra
Diputació de València
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA
CÀTEDRA DIVALTERRA-UPV

Colección Urbanismo Industrial

COORDINACIÓN
Juan Jaime Cano Hurtado, Director de la Cátedra Empresa DIVALTERRA-UPV

EQUIPO REDACTOR
Juan Jaime Cano Hurtado, Dr. Ing. Industrial
Mª del Carmen Blasco Sánchez, Dra. Arquitecta
Francisco Juan Martínez Pérez, Dr. Arquitecto
Ana Mª Gascón Hernández, Arquitecta
Carlos Esteve Aguado, Arquitecto

COLABORADORES
Anna Escoms Martínez, Arquitecta
Julia Deltoro Soto, Arquitecta
Cristina Castaños-Mollor Morcillo, MU en Ing. Industrial
Adrián García Martínez, MU en Ing. Industrial
Jesús Santos Alonso, MU en Cons. e Inst. Industriales
Julia Cano Blasco, G. en F. de la Arquitectura
Rebeca Otero Genís, G. en Arquitectura

ELABORACIÓN CARTOGRAFÍA
Ana Mª Gascón Hernández
Carlos Esteve Aguado
Anna Escoms Martínez

ELABORACIÓN DE ESQUEMAS GRÁFICOS
Ana Mª Gascón Hernández
Carlos Esteve Aguado

FORMATO Y DISEÑO DE ENCUESTAS
Julia Cano Blasco

REPORTAJE FOTOGRÁFICO
Mª del Carmen Blasco Sánchez
Juan Jaime Cano Hurtado

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Ana Mª Gascón Hernández
Carlos Esteve Aguado

PORTADA
Ana Mª Gascón Hernández

DIVALTERRA. COORDINACIÓN Y EQUIPO TÉCNICO
Miguel Ángel Ferri Llopis, Director del Área de Estudios y Planificación Estratégica
Antonio Mas Atienza, Director del Departamento de Información Territorial
Fidel García Meseguer, Responsable de Proyectos Estratégicos de Desarrollo Local

© de los textos: sus autores

© 2017, Editorial Universitat Politècnica de València
distribución: www.lalibreria.upv.es Ref.: 6434_01_01_01

ISBN: 978-84-9048-681-8 (versión impresa)

Los autores desean expresar su agradecimiento a los representantes públicos y personal técnico del municipio de RAFELBUNYOL por su interés y colaboración

Trabajo desarrollado con el soporte de la Cátedra Empresa DIVALTERRA-UPV cadivalt@upv.es

La Editorial UPV autoriza la reproducción, traducción y difusión parcial de la presente publicación con fines científicos, educativos y de investigación que no sean comerciales ni de lucro, siempre que se identifique y se reconozca debidamente a la Editorial UPV, la publicación y los autores. La autorización para reproducir, difundir o traducir el presente estudio, o compilar o crear obras derivadas del mismo en cualquier forma, con fines comerciales/lucrativos o sin ánimo de lucro, deberá solicitarse por escrito al correo edicion@editorial.upv.es

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN Y MÉTODO 11

01 DOCUMENTO DE ANÁLISIS 15
- ESCALA TERRITORIAL 19
- ESCALA URBANA 24
- ESCALA LOCAL 28

02 DIAGNÓSTICO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN 47
- DIAGNÓSTICO 50
- OBJETIVOS 52
- ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN 53

03 PROYECTO PILOTO 61
- MOVILIDAD 67
  - MOV_1 OPTIMIZAR LAS VÍAS DE CIRCULACIÓN Y LOS ACCESOS 69
  - MOV_2 JERARQUIZAR EL VIARIO 72
  - MOV_3 MEJORAR LA URBANIZACIÓN VIARIA 75
  - MOV_4 RESOLVER LAS NECESIDADES DE APARCAMIENTO 81
- REGENERACIÓN URBANA Y NUEVOS DESARROLLOS 85
  - REG_1 REDEFINIR USOS Y DESARROLLAR NUEVAS ÁREAS DE ACTUACIÓN 87
  - REG_2 ELEVAR LOS NIVELES DE CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO 94
- INSTALACIONES 101
  - INS_1 PROYECTAR UNA RED DE ALUMBRADO PÚBLICO EFICIENTE 103
  - INS_2 MODERNIZAR LA RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE 115
  - INS_3 DISEÑAR UNA RED DE SANEAMIENTO SOSTENIBLE 118
- GESTIÓN 121
  - GES_1 ESTABLECER LA ENTIDAD DE GESTIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL AAE 123
  - GES_2 ELABORAR UN PLAN DE MEJORA Y MANTENIMIENTO DEL AAE 124
- MEDIO AMBIENTE 125
  - MED_1 ADAPTACIÓN MEDIOAMBIENTAL 127
  - MED_2 COMPLETAR LA INFRAESTRUCTURA VERDE TERRITORIAL 132
  - MED_3 INCORPORAR LOS VALORES DEL PAISAJE 135

ANEXOS 139
- BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES 141
- MODELO DE ENCUESTA DEL AYUNTAMIENTO 146
- MODELO DE ENCUESTA DE LAS EMPRESAS 150

JORGE RODRÍGUEZ GRAMAGE
PRESIDENTE DE LA DIPUTACIÓN DE VALENCIA

Una de las primeras reflexiones que nos hicimos cuando llegamos a la Diputació fue que la institución debía ser útil a las valencianas y valencianos, por encima de debates miopes sobre la longevidad de su futuro. Descubrimos que el vehículo no era tan malo y que los grandes responsables de la hipoteca reputacional que pesaba sobre la corporación eran quienes la habían conducido. Nos pusimos manos a la obra para que la gestión de la Diputació de València dejara de dar vergüenza a las vecinas y vecinos de nuestros municipios y comarcas.

En esa primera escala, incluimos en la hoja de ruta la dinamización de las zonas industriales de nuestras comarcas como elemento de reactivación de la economía local y la atracción de empleo. En el marco del caos competencial en el que navegan las administraciones públicas en España, no era precisamente la materia industrial nuestro cometido, pero sí que lo es el desarrollo económico de los municipios valencianos, extremo que pasa ineludiblemente por la necesaria reindustrialización.

Llegados a este punto, recurrimos a otro de los vehículos que nos acompaña en la carrera por la dinamización y vertebración del territorio valenciano, que no es otro que la universidad. En este caso, contactamos con el Rectorado de la Universidad Politécnica de Valencia y sentamos las bases de una acción conjunta que se hizo llamar Cátedra Divalterra y que tiene por objeto mejorar la imagen y los servicios de nuestros polígonos industriales para atraer, en el presente o el futuro, a las empresas que busquen nuevas ubicaciones para desarrollar su negocio.

La Cátedra Divalterra, dirigida por Juan Jaime Cano, ha iniciado ese recorrido por las zonas empresariales de la provincia, con una serie de estudios que arrancaron en Ontinyent, mediante un proyecto piloto basado en la tradición industrial de la Vall d'Albaida, y ha completado ya otras dos etapas en Manises y Rafelbunyol. De cara al próximo año, están en marcha los análisis pormenorizados de los ejes industriales Cheste-Loriguilla-Riba-roja y Alcàsser-Beniparrell-Silla, que junto al resto de trabajos formarán parte de la colección 'Urbanismo Industrial', editada por la UPV.

Esta colección recopila el trabajo de los profesores e investigadores de la UPV que están plasmando en estos manuales la realidad industrial de las comarcas valencianas, que estamos dispuestos a mejorar con decisiones políticas que van más allá de las palabras. Pese a no contar con esas competencias en materia de Industria, sí que podemos ayudar a los ayuntamientos a modernizar sus polígonos, a priorizar inversiones para atraer actividad económica e implicarnos con actuaciones que mejoren los accesos y servicios de los que disponen estas zonas empresariales.

Es importante conocer los problemas y limitaciones de estas zonas, así como sus potencialidades, para actuar en consecuencia junto a los alcaldes y alcaldesas. Así decidimos apoyar a Higueruelas para que los nuevos accesos al polígono impidieran la posible marcha de Power Electronics, una empresa que da trabajo a más de 500 personas en un pueblo de 600 habitantes; o a Silla a mejorar los accesos y circulación de uno de los puntos con mayor tráfico de mercancías y que era una de las principales demandas de la empresa Consum; y a Titaguas a ampliar la potencia eléctrica en su área industrial para dar servicio a la empresa Monteturia, que da nombre al polígono del municipio.

Son solo ejemplos de actuaciones en el ámbito de la industria que hemos querido extender a otros municipios y vehiculizar a través de la Cátedra Divalterra, cuyos resultados deseamos compartir con los habitantes de nuestros pueblos con esta colección en la que se pretenden recopilar las propuestas de los expertos para dinamizar los principales ejes industriales de la provincia, y que podrán consultarse en los manuales de la **colección 'Urbanismo Industrial'**, que se irá completando con futuros estudios en otros ejes o zonas empresariales.

Analizar al detalle las potencialidades y carencias de los polígonos es fundamental para poder actuar en ellos en busca de actividad económica y nuevas posibilidades laborales para las vecinas y vecinos de nuestros municipios. En este sentido, me gustaría agradecer el trabajo que está realizando el equipo capitaneado por Juan Jaime Cano y la labor del Área de Estudios y Planificación Estratégica de Divalterra, que dirige Miguel Ángel Ferri. Unos y otros están marcando el camino que debemos recorrer para dinamizar nuestra industria con decisiones políticas que vertebren el crecimiento económico de las comarcas valencianas.

En esta entrega, *La calle industrial como soporte de las mejoras funcionales*, se analiza el **Polígono Industrial de Rafelbunyol,** donde la conexión de los polígonos industriales de Rafelbunyol y La Pobla de Farnals con un bulevar, es una de las propuestas del equipo de la Cátedra Divalterra-UPV.

FRANCISCO JOSÉ MORA MAS
RECTOR DE LA UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Me es grato comenzar la presentación de esta serie de libros denominada *Colección de Urbanismo Industrial*, felicitando a los miembros de la Cátedra Divalterra y a los colaboradores del proyecto, por el ejemplar trabajo realizado.

El contenido de la Colección de Urbanismo Industrial, como parte de las actividades desarrolladas a lo largo del curso 2016-17, y dentro del marco de la Cátedra Divalterra de la Universitat Politècnica de València, pone en valor la promoción y el desarrollo de las iniciativas orientadas a la mejora de las Áreas de Actividades Económicas (AAE) de la provincia de Valencia.

Los estudios minuciosos que conforman esta publicación, están enfocados a la modernización y dinamización de las Áreas de Actividades Económicas ubicadas en Ontinyent, Manises y Rafelbunyol, y analizan aspectos como la movilidad, la regeneración urbana, las instalaciones, la gestión y el medio ambiente. Emplean una metodología de trabajo y proporcionan una base documental y gráfica que, además de ofrecer una valiosa perspectiva sobre las posibles líneas de actuación requeridas para la renovación funcional de estas zonas, sirven como un punto de referencia para abordar estudios similares en otros ámbitos.

La labor de la Cátedra Divalterra, en su primer año de existencia, cumple con los objetivos que justificaron su creación. Acerca a nuestras aulas el conocimiento de la realidad del suelo que se destina a albergar actividades económicas, que es trascendental para garantizar su viabilidad futura y la permanente mejora de la competitividad empresarial. Se trata de responder, desde la mejor situación posible, a las demandas de la economía productiva acordes con los criterios de integración territorial y sostenibilidad que nuestra sociedad exige.

Deseo agradecer a la Diputación de Valencia y a la Empresa Divalterra su valiosa colaboración, que bien representa el modelo dinámico de las cátedras de empresa como instrumento para impulsar la transferencia de conocimiento universidad-sociedad, y para ofrecer la mejor formación universitaria.

Finalizo mi presentación agradeciendo a todas las personas que han contribuido a esta publicación, por la dedicación y el esfuerzo que han dedicado a esta excelente iniciativa, y animo a todos los miembros y colaboradores de la Cátedra Divalterra a seguir trabajando en la misma línea de la excelencia para impulsar el desarrollo sostenible de la Comunidad Valenciana.

INTRODUCCIÓN Y MÉTODO

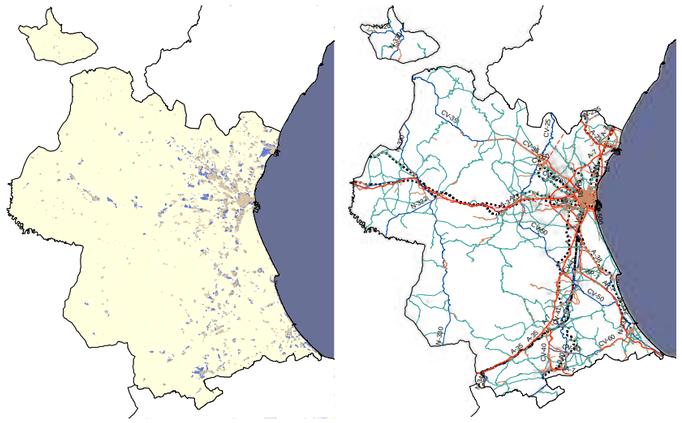
1. BAGAJE DISCIPLINAR

El desarrollo de las Áreas de Actividad Económica (AAE) merece la mayor atención por parte de los investigadores, profesionales y administraciones que, desde diferentes disciplinas, objetivos y puntos de vista, pueden dar respuesta a las exigencias, de todo tipo, vinculadas a la actividad empresarial, pero también a las relaciones y equilibrios de nuestro marco territorial.

Los suelos urbanos han sido y son motivo de estudio por parte de investigadores que tratan de aportar soluciones y líneas de trabajo para mejorar las formas de vida y la calidad de nuestro entorno. Muchos se focalizan preferentemente sobre las áreas residenciales o los cascos urbanos tradicionales donde la producción industrial o la actividad económica, en general, ha ido desapareciendo buscando enclaves territoriales periféricos o periurbanos de cierta especialización. El interés, por tanto, entre unos y otros ha sido de diferente calado y, respecto al sector secundario, las cuestiones económicas sobre diferentes aspectos (localización, precios de suelo, infraestructuras de comunicación, etc.) han recibido una atención preferente, o al menos en mayor medida, respecto a las cuestiones de índole urbanística vinculadas a su organización funcional y espacial y a las condiciones de relación con su entorno.

Este trabajo parte, por un lado, del interés de un grupo de investigación que, desde años, ha puesto su mirada sobre el estado, condiciones funcionales y desarrollo de los suelos urbanos industriales que, hoy en día, se suman al concepto más amplio de AAE (empresariales, logísticas, comerciales o de desarrollo científico, tecnológico, …) y, por otro, del interés de la Administración Pública Provincial, la Diputación de Valencia, que, en este caso, ha apostado por la mejora permanente de las AAE en su marco territorial.

Publicaciones previas sobre urbanismo industrial



Clasificación del suelo e infraestructuras de la provincia de Valencia. Elaboración propia

Este interés mutuo manifestado surge de la necesidad de llamar la atención sobre la calidad de unos espacios donde un volumen importante de población vive gran parte de su jornada diaria, afrontando los principales retos del trabajo, de la superación económica y del avance social, y donde, en ocasiones, se manifiestan problemas heredados que inciden sobre cuestiones fundamentales como el cambio climático o la degradación del paisaje. No hay que olvidar que desde hace unos años se está consolidando un desplazamiento de actividades terciarias y de ocio, que hasta ahora se formalizaban dentro de la ciudad y que ahora encuentran una mejor ubicación en muchos de estos suelos.

Las condiciones en las que ha ido evolucionando este suelo no son, en general, las que merece su peso específico, ni en relación con la superficie de territorio ocupada, ni como factor primordial de desarrollo. Algo que ha sido determinante para reconducir la voluntad política de nuestros representantes, pero también, para poder dar respuesta a los niveles de exigencia de las medidas nacionales y comunitarias que incorporan los organismos encargados de estos temas: Comunidad Autónoma, Estado o Unión Europea, y de los criterios establecidos para conseguir las subvenciones y ayudas necesarias.

La colaboración entre investigadores y administración se materializa a través de la creación de la **Cátedra DIVALTERRA (CD)** en la **Universitat Politècnica de València**, patrocinada por la **Excma. Diputación de Valencia** a través de la empresa pública **Divalterra**, cuya finalidad específica se concreta en la promoción y desarrollo de iniciativas para la mejora de las AAE de la provincia de Valencia.

Los resultados de este trabajo se encuentran enmarcados en los ejes descritos en la cátedra, ya que, además de contribuir a generar y difundir conocimiento sobre un ámbito de actividad carente de una base disciplinar suficiente, establece una metodología singular de trabajo para analizar, diagnosticar, desarrollar estrategias y proponer actuaciones concretas que permitan la rehabilitación funcional de las AAE.

El desarrollo de aplicación práctica que se encuentra en este trabajo corresponde al AAE denominada 'Polígono Industrial Rafelbunyol", ubicada en el municipio de Rafelbunyol, aunque el propósito es que sirva de incentivo y referencia para actuaciones en otras áreas en las que se vean reflejados los mismos problemas o ciertas inquietudes compartidas.

Las actividades más directamente vinculadas con ese objetivo han tenido como marco de referencia:

a) La renovación funcional de las Áreas de Actividades Económicas (AAE) de la provincia de Valencia, de acuerdo con la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (CMAAUVV. 'DECRETO 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana'. [2011/235]).
b) La elaboración de un marco de referencia documental dinámico como base para el desarrollo de las AAE.
c) Promover un espacio de reflexión orientado a la mejora de la calidad de las AAE.

Son escasas las iniciativas y las referencias documentales que abordan la renovación de las AAE, la mirada de los responsables políticos, hasta ahora, no ha estado centrada lo suficiente en el desarrollo de acciones que ayuden en esta línea. En el ámbito municipal, porque no se ha entendido como prioritaria la necesaria labor de mantenimiento, promoción o rehabilitación, en ocasiones por pura cortedad de miras o limitaciones presupuestarias; en otras, por entender que el AAE es algo ajeno al propio entorno urbano residencial, donde no se precisa atender demanda alguna, por justa y necesaria que fuera, al suponer que no iba a tener un nivel de acogida o repercusión apreciable en el juicio que la ciudadanía realizara en el balance general de su gestión.

En el contexto autonómico se puso el énfasis, y los recursos públicos, en proyectos de trascendencia mediática suprarregional o internacional, sin atender cuestiones vitales para la consolidación, o simple supervivencia, del tejido empresarial de nuestra sociedad y, mucho menos, para atender la necesaria calidad y promoción de las AAE que, salvo en contadas ocasiones, han sobrevivido por el empeño y diligencia de unos pocos, en condiciones precarias.

Agotado el modelo expuesto, y en el contexto de la crisis económica más importante de los últimos años, se están desarrollando iniciativas que aventuran un cambio en las actitudes y permiten suponer que, con un esfuerzo combinado de administraciones, empresarios y profesionales, pueden sentarse las

bases para garantizar que el conjunto de las AAE gocen de atención, de una adecuada planificación y de ayudas para su rehabilitación, que reviertan la situación anterior.

Entre las iniciativas más destacables, en primer lugar, un marco legislativo específico para las AAE, que establezca la necesaria creación de entidades de gestión; la calificación de las AAE, de acuerdo con las condiciones que ofrezcan y la promoción de los municipios que destaquen especialmente en el apoyo de iniciativas para la mejora del suelo destinado a albergar actividades productivas. En segundo lugar, un programa con recursos económicos adecuados para la rehabilitación de las AAE que facilite, en el margen temporal de la legislatura, una mínima atención a las carencias endémicas que se manifiestan en las AAE, como paso imprescindible para la mejora de la productividad de las empresas allí ubicadas. Gestión integrada e inversiones para la mejora de las AAE que posibiliten superar las carencias acumuladas desde años, más aún tras la crisis económica aún por superar en el ámbito empresarial valenciano, y que se conviertan en garantía de un funcionamiento participado y atento a las medidas a implantar en coordinación con las administraciones públicas.

Ante la nueva situación, que por fin entiende como un pilar fundamental del desarrollo social el apoyo a la mejora y promoción de las AAE, es necesario desarrollar una base documental adecuada que sirva de referencia para el análisis, el diagnóstico y favorezca concretar los proyectos que posibiliten, optimizando los recursos disponibles, la renovación funcional de las AAE. Algo previsible a corto plazo bajo los indicios de recuperación económica, más claros en unos territorios que en otros, y a medio y largo plazo bajo las expectativas que avala la puesta a punto del Corredor Mediterráneo Ferroviario en la provincia de Valencia. Una premisa que multiplicará las inversiones en suelo destinado a actividades económicas siempre que la oferta de suelo esté a la altura de unas determinadas exigencias de funcionalidad y de perfil urbanístico.

2. MÉTODO

El objetivo fundamental que se pretende en esta obra es desarrollar pautas que aporten el conocimiento de la realidad territorial y funcional del conjunto de AAE objeto de estudio, para poder orientar las acciones más eficaces que en distintos casos se pueden afrontar en la etapa de diseño.

Una labor que encuentra su mayor sentido en la aplicación de un método de trabajo que pone el foco en la realidad a tratar: en su proceso de evolución y en su situación actual, en el análisis crítico de su configuración urbana y territorial, así como en sus potenciales y deficiencias a la hora de hacer un diagnóstico eficaz. Un método que avanza sobre la fase de análisis formulando líneas propositivas de trabajo dentro de un proceso lógico y coherente que nos lleve a la renovación integral de las AAE.

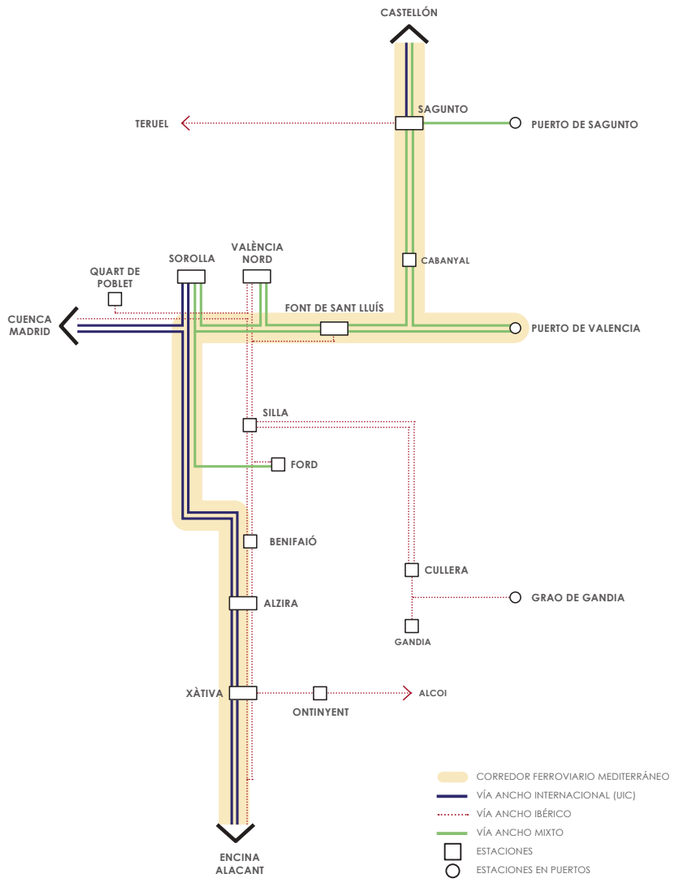
En ese sentido, se plantea la estructura general del trabajo, a través de tres apartados generales:

01. DOCUMENTO DE ANÁLISIS
02. DIAGNÓSTICO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN
03. PROYECTO PILOTO

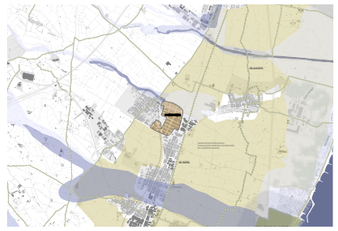
Estos apartados son más convencionales en su denominación que en sus pautas de desarrollo o en la materialización de su contenido. Todos ellos, incluso el segundo, tienen en el contenido gráfico su mayor y más clara definición. Se trata, por un lado, de mostrar, de la manera más directa y fehaciente, sin posibilidad de interpretaciones contradictorias, las características y los elementos constituyentes del medio real y las propuestas planteadas para su renovación. Imágenes de fácil lectura, aunque sea muy laborioso llegar a concretarlas (la síntesis más clara para mostrar lo más complejo de la realidad), que ayudan al mismo tiempo a mantener un lenguaje unitario y actual en todo el trabajo. El contenido gráfico se completa con esquemas que aportan un lenguaje aún más inmediato y legible de algunos hechos o circunstancias a resaltar. Los textos, por otro lado, sólo avanzan los cometidos de cada apartado y resumen la identidad y las leyendas del contenido gráfico.

Con el DOCUMENTO DE ANÁLISIS, se alcanza el reconocimiento de la realidad, mediante la representación de tres niveles diferentes de percepción, de mayor a menor escala; desde el ámbito territorial (comarcal, metropolitano, …), al urbano (municipal) y local (la propia AAE), de acuerdo con el detalle que se indica al principio del capítulo correspondiente. El enfoque territorial amplio o de gran escala se plantea como necesario a la hora de entender y valorar los ámbitos de influencia o de relación más directa entre las diferentes realidades que las comunicaciones actuales sitúan ya en contacto. Las infraestructuras de transporte, la infraestructura verde, los paisajes, entre otros, son aspectos, que articulan el territorio sin solución de continuidad.

El análisis no sólo refleja los aspectos más relevantes de la realidad del medio a tratar, también saca conclusiones de las magnitudes y cualidades asociadas. Las formas de ocupación del suelo en distintos tiempos, la edad de la edificación, los porcentajes por tamaño de parcela, las distancias recurrentes respecto a las modalidades de transporte, el alcances de los campos visuales,



Esquema del Corredor Ferroviario Mediterráneo en la provincia de Valencia. Elaboración propia



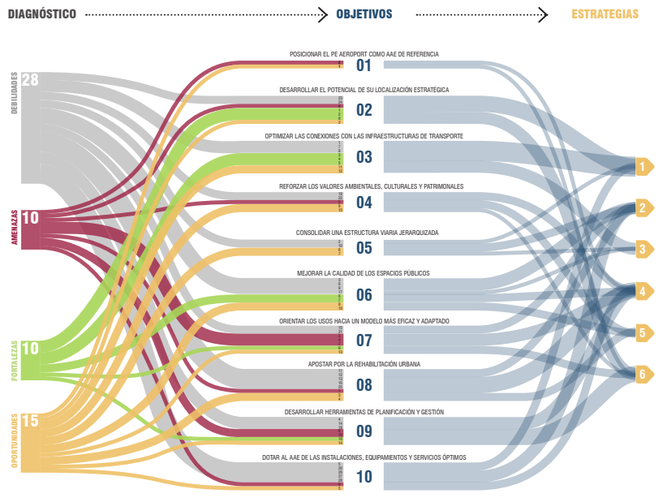
Planos de análisis del PI Rafelbunyol

Estrategias planteadas en el PI Rafelbunyol

los usos planificados o la clasificación de los suelos. De la descripción objetiva de los vuelos o las fotografías, se pasa a la reflexión sobre el conjunto de condiciones que recaen sobre esa realidad.

En el DIAGNÓSTICO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN, después de la recopilación de información, se produce la reflexión que sintetiza las ideas fundamentales para abordar, con garantías de éxito, las propuestas de renovación funcional del AAE. Una concatenación de pasos que nos conducen a una síntesis aproximada de lo que puede constituir una respuesta adecuada o una acción refrendada por el bagaje de todo lo anteriormente elaborado. Este es un proceso que avanza y se justifica al mismo tiempo. Se empieza con el estudio previo sobre la situación actual, un trabajo de análisis pormenorizado, del que hacer balance y extraer la información, a modo de radiografía general, que deje percibir, de forma clara y precisa, los factores que necesariamente orientarán las decisiones a tomar. A partir del diagnóstico pormenorizado a diferentes escalas (DAFO), se obtienen los objetivos que solventen debilidades, eviten amenazas, potencien las fortalezas y propicien o puedan hacer realidad las oportunidades. Objetivos que nos conducen a las estrategias de actuación que derivan del diagnóstico obtenido y de las posibilidades añadidas, aportando una visión que, entendemos, añade una mayor eficacia y competitividad a las AAE a medio y largo plazo.

Por último, el PROYECTO PILOTO, desarrolla la fase propositiva en la que las estrategias planteadas se materializan en acciones concretas. Para abordarlas, se establecen los denominados 'Ámbitos Temáticos', que recogen cinco bloques generales que tratan las necesidades propias de modernización del AAE (Movilidad, Regeneración Urbana, Instalaciones, Gestión y Medio Ambiente) igualmente en forma equivalente a fichas independientes y prácticamente autónomas, que permiten abordar proyectos de diferente entidad y con horizontes temporales en el corto, medio y largo plazo, por los responsables en la gestión o tutela del AAE.



Esquema general de análisis, diagnóstico, objetivos y estrategias

La documentación gráfica va articulando el discurso general de forma gradual y ordenada, respondiendo a lo anterior y dando paso a lo siguiente, aunque también admita una lectura individualizada y no continua de cada aspecto tratado respecto al resto. La secuencia se forma del sumatorio de un conjunto único de láminas que se asemejan por su forma y contenido a paneles o fichas comprensibles por sí mismas. Algo que puede favorecer utilizar sólo algunas partes del estudio, por ejemplo, a la hora de manejar información a una escala, al apostar por distintas fases en la materialización de las propuestas, o si se plantean sólo unas determinadas intervenciones extraídas del conjunto de propuestas.

La parte gráfica elaborada en forma de esquemas y planos sobre la acción que transforma el plano de la realidad actual, se completa en este caso con imágenes reales de otros contextos, que pueden aportar verosimilitud a las intenciones de actuar en el sentido que se propone. Se incorporan dándoles el sentido de soluciones equivalentes o semejantes resueltas en otras localizaciones, tanto a nivel regional como nacional o internacional. Referentes de actuación o buenas prácticas, en definitiva, que se asimilan a los cambios que pueden llegar a mejorar y renovar el AAE en cuestión.

Todo el discurso propositivo se defiende por partes a través de objetivos de fácil traducción en intervenciones, también en otros ámbitos locales y teniendo en cuenta siempre los criterios de máxima sostenibilidad y eficacia urbana. No obstante, siempre aparecen acciones de diferenciación e importancia desigual en función de los atributos que mejor y de manera más rápida y contundente pueden contribuir a renovar el AAE, a reforzar sus atributos y valores más destacados. La práctica urbanística nos dicta que podemos apostar por llevar a cabo múltiples acciones para conseguir un proceso completo de mejoras, pero también que siendo todas ellas necesarias, algunas de ellas llevan implícitas las demás o son más decisivas a la hora de dar consistencia a un proceso integral de renovación. Por esa razón, insistimos en concretar más unas acciones que otras y perfilamos con más detalle y profundidad su posible materialización.

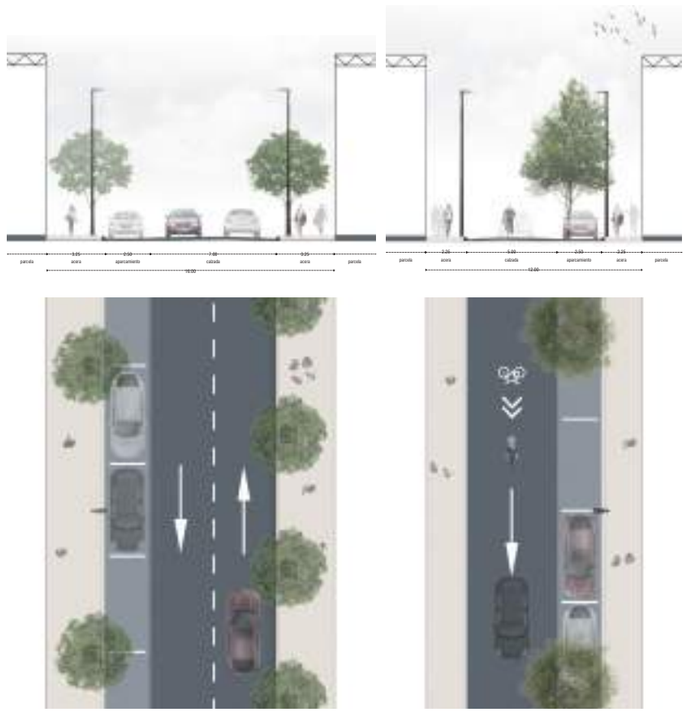
Este trabajo incluye en un ANEXO final con las referencias bibliográficas más importantes consultadas y el contenido de dos encuestas diseñadas para que, tanto las autoridades municipales responsables de la gestión del AAE, como las empresas ubicadas en la misma, expresen su opinión acerca de las condiciones funcionales generales que presenta. Ha sido parte de la información utilizada, necesaria para realizar las etapas de análisis y diagnóstico, reflejando de una manera más adecuada la realidad del AAE objeto de estudio.

3. UNA SERIE DE TRABAJOS DE REFERENCIA, UNA COLECCIÓN DE URBANISMO INDUSTRIAL

Los trabajos se plantean como una colección de documentos con una temática general común, la renovación de las áreas de actividad económica. La lectura de los diferentes trabajos se puede realizar de forma individual, entendiendo cada volumen como un estudio específico de una determinada AAE de un municipio concreto, y también, como un ejemplo representativo de un ámbito urbanístico con unas características territoriales, urbanas, paisajísticas o de infraestructura concretas, que pueden servir como referencia a otros municipios con elementos en un contexto similar. La profundización en una serie de temáticas comunes y generales a cada una de las AEE, hacen que los trabajos individuales se enriquezcan desde el análisis comparado. Las relaciones entre industria-actividades económicas y ciudad residencial, las vinculaciones con las infraestructuras -ferrocarril, carretera, puerto, aeropuerto-, el papel y la presencia de infraestructuras verdes y de riesgos de inundación o de otro tipo, las propias actividades industriales, terciarias y de ocio que acogen, las condiciones de movilidad de vehículos privados, camiones y peatones, la necesidad de recomposición de las secciones viarias, entre otros temas, se platean en distintos contextos, con distintas soluciones ajustadas a cada caso.

La propuesta sistemática adoptada por el método de análisis, diagnóstico y proyectos pilotos permite una lectura muy homogénea de cada uno de los volúmenes y, a su vez, facilita la posibilidad de una lectura transversal entre ellos para contrastar cómo un mismo tema se resuelve en diferentes contextos, justificando la validez del método propuesto. No debe entenderse éste como una regla de repetición de soluciones sino como un análisis sistemático de la realidad que nos lleva a entender unas propuestas de actuación específicas en cada contexto que conforman los ejemplares de la colección. Ésta serie de documentos se propone, en los primeros volúmenes, asumir la escala municipal, propia de nuestro tradicional ordenamiento urbanístico. Es intención de la actividad de la Cátedra Divalterra abordar posteriormente una escala supramunicipal, que plantea superar la lectura y el proceso de comprensión de estos fenómenos desde la óptica municipal actual, para entender la realidad física como un hecho territorial, supramunicipal, y así, desde esa escala, planificar y plantear medidas y actuaciones capaces de beneficiar a todos los municipios mancomunados en intereses comunes para beneficio de las AAE. Negar la realidad funcional y social de la escala supramunicipal, que se está produciendo desde hace muchos años, no tiene sentido en pleno siglo XXI y con unas infraestructuras de comunicación, gestión y logísticas en las que las áreas funcionales superan con mucho las fronteras administrativas.

En definitiva, la colección nace con la voluntad de analizar situaciones y contextos diversos, que se irán enriqueciendo conforme la serie vaya completándose con nuevos trabajos que profundicen en las temáticas específicas. Los beneficios no son sólo para las comunidades locales objeto de estudio, que son importantes en tanto que le aportan una reflexión profunda y específica, además de un amplio conjunto de propuestas y líneas de actuación para su mejora concreta. También, el estudio de problemas generales específicos y extrapolables a otras situaciones aporta ventajas a municipios con realidades, temáticas y condiciones similares. Como serie no es solo una secuencia de capítulos con una temática común sino que también adquiere una dimensión más global al configurar una lista de temas pendientes de tratamiento y mejora dentro de las AAE y que, en cualquier caso y a juicio de los autores, va más allá de la reflexión local y supramunicipal concreta para convertirse en ejemplos aplicados de una reflexión disciplinar de mayor profundidad y alcance.



Propuesta de secciones viarias

Cátedra Divalterra 2016/2017. Estudios de renovación urbana de la Colección Urbanismo Industrial

01

DOCUMENTO DE ANÁLISIS

ÁREA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA DE RAFELBUNYOL - PI RAFELBUNYOL

Los planos que contiene el Documento de Análisis para el reconocimiento de una realidad territorial compleja, desde un punto de vista metodológico, se agrupan en tres bloques que comprenden escalas, de mayor a menor, como elemento de aproximación a la realidad construida desde diferentes niveles de percepción, así como las relaciones que el Área de Actividad Económica (AAE) mantiene con el resto del territorio. Los planos de cada uno de estos tres bloques (Territorial, Urbano y Local) tienen una escala homogénea que responde a la necesidad de representar, en las mejores condiciones y con un formato de impresión limitado al DIN-A3, los diferentes temas abordados.

En el primer bloque, correspondiente al ámbito Territorial, se emplea la escala 1/100.000 por considerar que nos aporta una visión del entorno del AAE, lo suficientemente amplia, para entender las relaciones territoriales existentes. En el segundo bloque analizado, que se enmarca en la zona urbana del municipio (tanto residencial como industrial), las dimensiones aconsejan el uso de la escala 1/25.000, capaz de mostrarnos la realidad construida del municipio y sus relaciones directas con los municipios colindantes. El análisis más pormenorizado y con mayor precisión realizado en el tercer bloque, el del ámbito Local, se resuelve con planos a escala 1/5.000, para una adecuada representación global del polígono objeto de estudio.

LA ESCALA TERRITORIAL (1/100.000)

La escala Territorial, tiene como objetivo reconocer las influencias y afecciones de carácter territorial referidas específicamente al ámbito funcional o comarcal que contiene el AAE. Está desarrollada en seis planos, y se estructura a su vez en diversos temas que podemos agrupar en tres aspectos de análisis.

El primer aspecto, que comprende tres planos, responde a la localización general, en el contexto de la provincia de Valencia y del Área Metropolitana de Valencia, con distinción municipal de asentamientos industriales y residenciales (plano TRR_01); a continuación se muestra la infraestructura verde, incorporando las directrices relativas a riesgos de inundación (plano TRR_02); este primer bloque se completa con las infraestructuras de carácter territorial y las principales zonas logísticas y aeroportuarias, dada la relevancia que pueden tener y las afecciones de carácter general que es necesario reconocer (no TRR_03).

El segundo, con dos nos, muestra en primer lugar las isócronas de deszamiento para el peatón, la bicicleta y el automóvil, siempre con un rango temporal límite de 20’ (no TRR_04); el segundo nivel de información muestra la distancia entre el AAE y los equipamientos y servicios más importantes, permitiendo sintetizar la cantidad de nodos con los que se relaciona el AAE y la distancia real y el tiempo para alcanzarlos, según distintos tipos de movilidad o transporte, de acuerdo con la disponibilidad real desde el AAE objeto de estudio (no TRR_05).

El tercero, con un no, recoge las más importantes AAE, tecnológicas y de investigación, en el entorno territorial analizado (no TRR_06), entendiendo que la delimitación municipal tiene un carácter administrativo mientras que el espacio físico es continuo y, por tanto, los municipios colindantes juegan un papel destacado dentro del propio análisis.

LA ESCALA URBANA (1/25.000)

La escala Urbana tiene como objetivo reconocer las influencias y afecciones de carácter territorial referidas específicamente al ámbito municipal que contiene el AAE. Se organiza a partir de cuatro planos.

El primer plano, de localización, muestra a través de una ortofoto del AAE, su contexto urbano y territorial (plano URB_01); a continuación se muestra la infraestructura verde, incorporando las directrices relativas a riesgos de inundación que afectan al AAE (plano URB_02); el siguiente plano detalla las infraestructuras de comunicación destacando su vinculación y proximidad al AAE (plano URB_03); por último, para complementar el plano anterior, se incorporan los datos relativos a la intensidad media diaria de tráfico, para resaltar la importancia de las vías de comunicación del entorno del AAE (plano URB_04).

LA ESCALA LOCAL (1/5.000)

La escala Local, desarrollada para su análisis a 1/5.000, es la más detallada, al concentrarse en el área estricta de trabajo que ocupa el AAE. Se estructura en seis bloques de información, con un contenido diverso de planos en cada uno de ellos.

El primer bloque, con dos planos, recoge la evolución histórica del área a partir de fotogramas aéreos que, desde los vuelos históricos de 1945-46 hasta hoy, nos muestran la forma de crecimiento y el estado actual del AAE (planos LOC_01 y LOC_02).

El segundo bloque documental corresponde a los aspectos legales y está desarrollado en cuatro planos, el primero refleja la situación del AAE de acuerdo con el planeamiento vigente en el municipio (plano LOC_03); los dos siguientes muestran la clasificación (plano LOC_04) y la calificación del suelo (plano LOC_05); el último plano de este bloque avanza el estudio posterior al corresponder a la situación actual del catastro (plano LOC_06).

En el tercer bloque, de acuerdo con la información catastral, se realiza un análisis de la situación parcelaria y de la edificación del AAE. En el primer plano, se muestra un estudio sobre el tamaño de las parcelas, tanto en número por rango de tamaños como en superficie representativa respecto del total (plano LOC_07); el segundo plano, sobre la misma base parcelaria, recoge el número de plantas de la edificación actual (plano LOC_08); este bloque se cierra con el plano que informa de la edad de la edificación, por rangos temporales que permiten apreciar también el nivel de consolidación, respecto del suelo disponible, alcanzado en cada momento (plano LOC_09).

El cuarto bloque, con cinco planos, señala, en primer lugar, los equipamientos públicos urbanos en el AAE y en el ámbito residencial próximo (plano LOC_10); el segundo plano destaca el patrimonio y elementos protegidos vinculados al AAE (plano LOC_11); los tres planos siguientes se centran en el análisis de la estructura viaria, como aspecto fundamental para caracterizar las posibilidades de transformación del AAE, el primero muestra los accesos y circulaciones en su estado actual (plano LOC_12); el siguiente corresponde a la representación gráfica de las secciones viarias actuales más significativas del AAE (plano LOC_13); el último plano del bloque, complementando la información anterior y vinculado a aspectos de paisaje, muestra la visibilidad desde las vías de comunicación del AAE (plano LOC_14).

El quinto bloque, de acuerdo con la información facilitada, recoge el trazado y las secciones de los sistemas de saneamiento y abastecimiento de agua potable (planos LOC_15 y LOC_16).

ÍNDICE DE DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

ESCALA TERRITORIAL

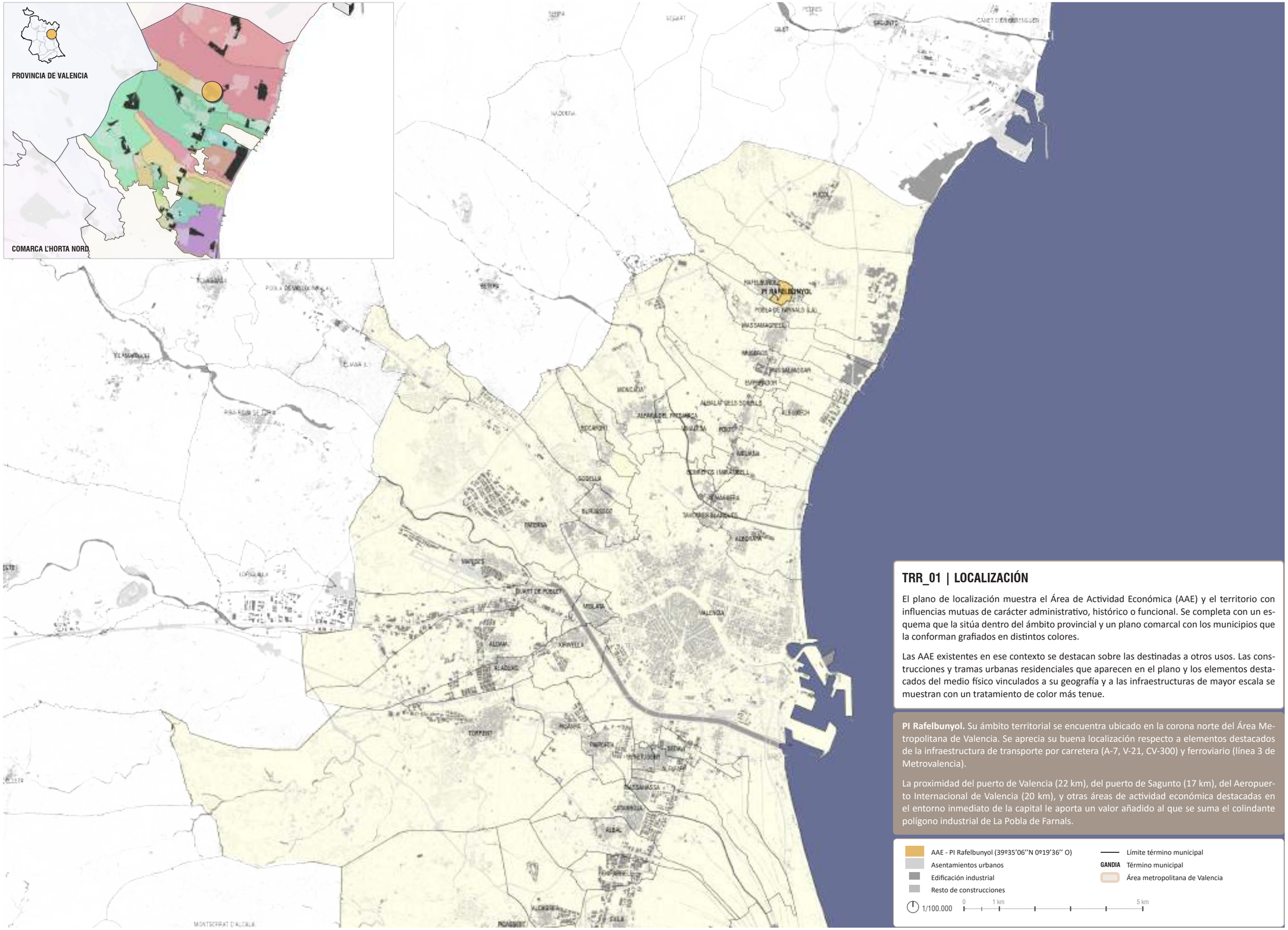
TRR_01 | Localización
TRR_02 | Infraestructura verde y medio físico
TRR_03 | Infraestructuras de transporte
TRR_04 | Isocronas de desplazamientos
TRR_05 | Distancias a las principales referencias territoriales
TRR_06 | Áreas de actividad económica

ESCALA URBANA

URB_01 | Localización
URB_02 | Infraestructura verde y medio físico
URB_03 | Infraestructuras de transporte
URB_04 | Intensidad media diaria de tráfico (IMD)

ESCALA LOCAL

LOC_01 | Evolución histórica
LOC_02 | Evolución histórica - Estado actual
LOC_03 | Planeamiento actual
LOC_04 | Clasificación
LOC_05 | Calificación
LOC_06 | Plano catastral
LOC_07 | Tamaño parcelas
LOC_08 | Número de plantas
LOC_09 | Edad edificación
LOC_10 | Dotacionales y usos destacados
LOC_11 | Patrimonio y elementos protegidos
LOC_12 | Accesos y circulaciones
LOC_13 | Secciones actuales
LOC_14 | Visibilidad desde las vías de comunicación
LOC_15 | Abastecimiento
LOC_16 | Saneamiento



TRR_01 | LOCALIZACIÓN

El plano de localización muestra el Área de Actividad Económica (AAE) y el territorio con influencias mutuas de carácter administrativo, histórico o funcional. Se completa con un esquema que la sitúa dentro del ámbito provincial y un plano comarcal con los municipios que la conforman grafiados en distintos colores.

Las AAE existentes en ese contexto se destacan sobre las destinadas a otros usos. Las construcciones y tramas urbanas residenciales que aparecen en el plano y los elementos destacados del medio físico vinculados a su geografía y a las infraestructuras de mayor escala se muestran con un tratamiento de color más tenue.

PI Rafelbunyol. Su ámbito territorial se encuentra ubicado en la corona norte del Área Metropolitana de Valencia. Se aprecia su buena localización respecto a elementos destacados de la infraestructura de transporte por carretera (A-7, V-21, CV-300) y ferroviario (línea 3 de Metrovalencia).

La proximidad del puerto de Valencia (22 km), del puerto de Sagunto (17 km), del Aeropuerto Internacional de Valencia (20 km), y otras áreas de actividad económica destacadas en el entorno inmediato de la capital le aporta un valor añadido al que se suma el colindante polígono industrial de La Pobla de Farnals.

- AAE - PI Rafelbunyol (39º35'06''N 0º19'36'' O)
- Asentamientos urbanos
- Edificación industrial
- Resto de construcciones
- Límite término municipal
- GANDIA Término municipal
- Área metropolitana de Valencia

1/100.000 — 0 — 1 km — 5 km