

Nº 1 Abril 2019

REVISTA DE ESTUDIANTES DE CAMINOS



UNA REVISTA DE INGENIERÍA
MODERNA



ÍNDICE

1. Presentación de Generación Espontánea de Caminos	P.4
2. Megaproyectos: Estación Central de Valencia	P.6
3. Otros proyectos de interés	P.16
4. Silvia Martínez Collado, Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos	P.17
5. Actividades realizadas por la escuela	P.20
6. Noticias y actualidad	P.22
7. Experiencias Erasmus	P.24
8. Agenda de próximos eventos	P.26

Edición: Christian Arnal, Anna Rodríguez, Álvaro Ibáñez, Pablo Arévalo, Alejandro Sánchez y Ángel Simarro.

Editorial: Generación Espontánea ETSICCP
Correo: generacioncaminos@gmail.com

GENERACIÓN ESPONTÁNEA ETSICCP

Investigación, Diseño e Innovación



Pasaron los días desde aquella primera charla informativa. Estábamos comenzando el segundo mes de universidad cuando, tras elegir delegado, nos juntamos un pequeño grupo de alumnos que guardábamos ciertas ambiciones en común.

Unos eran aficionados al diseño gráfico, otros al diseño de videojuegos y programas, otros a la comunicación por TV o radio, etc. Buscábamos una actividad extra que pudiéramos compaginar con nuestros estudios y que nos resultara placentera, exprimiendo nuestras habilidades, y lo que muchos pensamos fue inscribirse en Generación Espontánea UPV, un área de trabajo juvenil en la que se permite participar en diferentes proyectos pero... ¿Algún proyecto estaba relacionado con nuestra carrera? Sí, alguno guardaba cierta relación pero, no era lo mismo.

Unos días después, nos reunimos en una sala adjunta a nuestra aula y determinamos crear Generación Espontánea Caminos, un espacio en el que podíamos emplear nuestras habilidades para hacer más amena la vida universitaria a los estudiantes de nuestra escuela, a la vez que hacemos publicidad de la ETSICCP porque, aunque parezca que no, ¡Caminos existe!

A día de hoy, Generación Espontánea de Caminos es una realidad... Estamos divididos en grupos de trabajo, con el objetivo de sacar adelante diferentes proyectos, como la publicación de una revista propia, diseño de APPs de Ingeniería civil, publicación de documentales, diferentes actividades, actos, etc.

Empezamos siendo cinco en Generación Espontánea Caminos, pero son muchos los alumnos que se suman a este gran proyecto. Ahora somos una veintena de valientes y disponemos de un aula de trabajo.

Si te pica la curiosidad y quieres aportar tus cualidades, no lo pienses más y, ¡ven a Generación Espontánea Caminos! Puedes contactar con cualquiera de nosotros, mediante nuestro Instagram (1), página web (2) o pásate cualquier tarde por el aula F8 (edificio morado, 2º piso).



(1)

Generación Espontánea ETSICCP es una organización que pretende integrar a los alumnos de la escuela con distintas habilidades en un único lugar de desarrollo de sus ideas. Es decir, una oportunidad para aquellas personas que deseen unirse en grupo para promocionar la labor de los ingenieros con cualquier método de difusión de sus proyectos.



Cualquier habilidad que tengas puede ser útil para desarrollar las ideas. Un trabajo en equipo que solo requiere de motivación y de ganas de formar parte de un grupo de estudiantes emprendedores. Podemos ayudarte a desarrollar tu proyecto o unirse a alguna idea que ya se esté desarrollando.



Además, puedes enviarnos un correo a generacioncaminos@gmail.com por si tienes alguna idea en mente que te gustaría compartir con el resto de participantes. Juntos haremos de esta escuela un lugar más agradable para innovar, estudiar y, sobre todo, disfrutar.



(2) <http://generacioncaminos.blogs.upv.es>

ESTACIÓN CENTRAL DE VALENCIA

Un proyecto de décadas que sigue paralizado

Proyectada como una de las actuaciones urbanísticas más antiguas de la ciudad de Valencia, el proyecto Parque Central abarca más de 1,3 millones de m² de suelo urbanizable y 458.000 m² de zona ajardinada. Una obra que, no solo por la crisis, ha sido objeto de grandes retrasos y discrepancias.

Los constantes cambios en los convenios con el Gobierno y la Generalitat han dificultado unas obras de gran necesidad para los que residen tanto en las afueras de la capital como en los barrios que la conforman.

No podemos hablar por tanto de una actuación de gran magnitud, pero sí de un conjunto de planes por ejecutar que, unidos, engloban una de las infraestructuras más demandadas por la sociedad valenciana en todo lo que llevamos de siglo.



Diseño del Parque Central, dividido en 2 fases. Asociación Valencia Parque Central



LAS PROVINCIAS, 2008

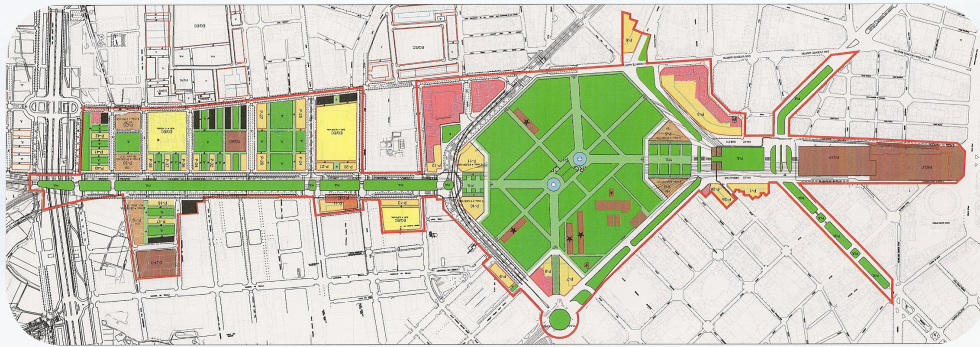
Dado el colosal calibre que requiere esta obra a nivel económico, social y político, el proyecto se ha dividido por obligación en distintas fases, de las cuales solo se han acometido 2: la estación provisional del AVE, y la primera fase del Parque Central.

Se cumplen 30 años desde que se llegó al primer convenio, pero las obras continúan a un ritmo todavía lento para unas labores de tal magnitud. Queda, sin embargo, el optimismo de unos pocos que no han olvidado la necesidad de acometer estas fases.

Pese a ello, son cada vez más y más jóvenes los que desconocen este proyecto que, sorprendentemente, les beneficiaría en su vida diaria. A continuación, destacamos las ideas principales de las diferentes fases del proyecto, y que se desarrollarán detenidamente en las siguientes páginas.



Escanea el código y accede a la web oficial del proyecto



Actuación urbanística a lo largo del actual recinto de vías.
Joaquín Onís

1 El túnel pasante, uno de los ejes del proyecto, que permitirá eliminar el “cul-de-sac”, que dificulta los trayectos ferroviarios entre Valencia y sus conexiones con el norte.

En definitiva, un verdadero problema para el desarrollo del Corredor Mediterráneo entre Algeciras y Francia.

2 El Parque Central, un pulmón verde para la ciudad que supera con creces el tamaño de 25 estadios del Mestalla.

3 La línea 10 de metrovalencia (antes T2), que unirá la Estación Central con la Ciudad de las Artes y de las Ciencias y el barrio de Nazaret.

4 La conexión de alta velocidad, desarrollada en su mayor parte, pero que carece de ubicación definitiva. (*)

5 La Estación Central, la obra culminante del proyecto, que pretende ser una estación intermodal para todos los trayectos y transportes de la capital del Túria.

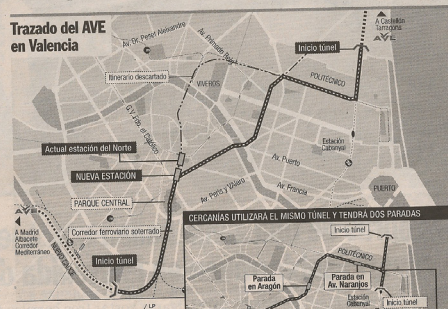
El túnel del AVE irá por Marqués del Turia para evitar los edificios protegidos del centro histórico

La obra se hará con una tuneladora y Fomento la plantea “con calma” para acabarla después de 2010

Un túnel por las Grandes Vías. Esa es la decisión de la sociedad Parque Central para continuar la línea de alta velocidad que llegará de Madrid a Valencia y saldrá hacia Castellón. La alternativa de pasar esta infraestructura por el centro histórico se descarta por su posible perjuicio a edificios protegidos y el retraso en los plazos.

PACO MORENO ■ VALENCIA
La reunión ayer de la sociedad pública Parque Central sirvió para definir el calendario del gran proyecto ferroviario de los próximos cinco años, así como para despejar algunas dudas. La principal era por donde seguiría el túnel de la línea de alta velocidad una vez que los trenes salgan de la estación Central. El secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morán, aclaró que irá por la Gran Vía Marqués del Turia y la avenida de Aragón, para seguir por la avenida de los Narajos y salir a la superficie en paralelo por el actual túnel de Renfe, que pasa por el balneario de Sierra.

Morán dijo que la intención es sacar a información al público este proyecto en noviembre. “Hay que



(*) LAS PROVINCIAS, 2006



Las 5 obras implicadas en el proyecto:

Los inicios de un proyecto

Los orígenes de este proyecto se remontan a 1973, donde las autoridades provinciales de Valencia de RENFE se reúnen para trazar las líneas futuras de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia. En aquella reunión se habla lo siguiente:

“Todos nos encontramos en la mejor disposición para tratar de encontrar una solución que dé satisfacción a todos los problemas que Valencia tiene planteados.

No hay duda de que las vías ferroviarias dificultan la circulación, obligan a construir un sinfín de pasos superiores o inferiores y ocupan en el mismo centro terrenos muy valiosos que la ciudad necesita para su expansión.

Para introducir en una población en una hora 50.000 viajeros se necesitan 180m de anchura de autopista, o bien, 22 túneles subterráneos de 8,45 metros de ancho cada uno, cuando al ferrocarril puede bastarle con un solo túnel de 9 metros de anchura.”

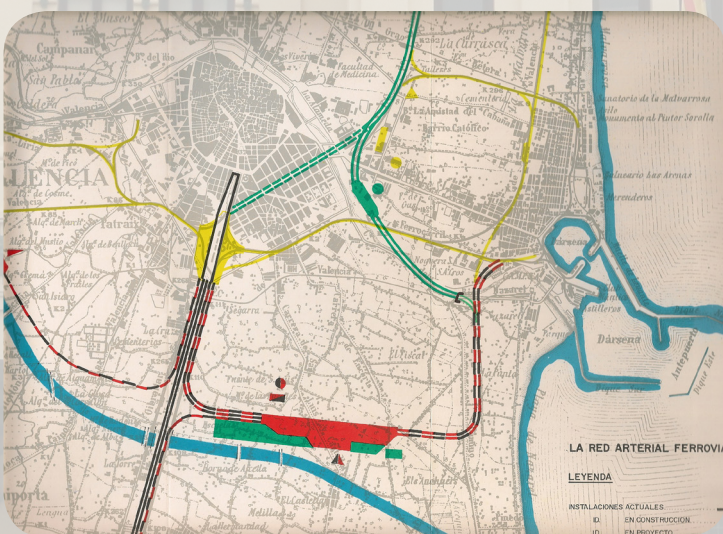


Noticia del periódico
LAS PROVINCIAS de 1989 en el que se promueve la construcción del Parque Central

Se plantean por tanto 3 variantes para el plan de actuación de las vías, de las cuales la tercera es la más parecida a la planificación actual:

“Consiste en transformar la estación actual y en “fondo de saco” en una estación pasante, dando salida a los trenes de viajeros de la misma, hacia el norte, a través de un túnel que llegaría hasta cerca de Bifurcación.”

Sin embargo, a los delegados urbanos les preocupaban mucho las perturbaciones que ocasionarían en la ciudad las construcciones subterráneas de la estación y el túnel, especialmente con los grandes problemas de impermeabilización del subsuelo con el que se tropezaría.



Mapa de 1973 de la red arterial de València y del trazado propuesto de l túnel pasante. RENFE

EL MODELO ACTUAL, MÁS ECONÓMICO

Antes de empezar, cabe destacar que el futuro del actual proyecto de la Estación Central es incierto. Muchos han sido los diseños para una estación que se convierta en el nuevo icono de la ciudad, pero ninguno hasta la fecha ha conseguido ser el definitivo.

Además, el actual modelo será reemplazado o rediseñado, en gran medida por los intentos de que resulte más económico para el Gobierno Central. No podemos dar una versión definitiva, pero el último plan de edificación se adecua de la mejor manera a las actuales necesidades de una infraestructura de tal importancia.

‘Un edificio vanguardista y otro modernista convivirán en el mismo espacio en el que se desarrollarán todas las conexiones ferroviarias.’

Desde el primer momento, el diseño de la nueva estación ha tenido en cuenta la importancia de mantener el atractivo del edificio de Demetrio Ribes, protegido por su valor patrimonial.



*Situación geográfica de la futura estación.
Asociación Valencia Parque Central*

El edificio ha pasado por 400 croquis en los que siempre se han encontrado discrepancias por parte del Gobierno y el Ayuntamiento. Del actual quedan 12 alturas, para no restar visibilidad al actual.

Después de un gran esfuerzo por todas las partes para llegar a un acuerdo, el inicio de las obras estaba a la vuelta de la esquina. Sin embargo, de las fases que se plantearon (7 en total), no se ha realizado ninguna relacionada con este nuevo edificio.

Para su construcción, se deberán colocar pantallas de protección necesarias para ejecutar los futuros pasos superiores y las obras de mejoramiento bajo la marquesina de la estación para el paso del futuro eje pasante. Sin embargo, el actual proyecto está siendo cuestionado por su excesivo coste y, lo más probable, es que se reduzca de dos niveles de profundidad a una única planta. Esto implicaría que, por encima, el Parque Central tuviera más dificultades en el ajardinamiento. Aunque todavía habrá que esperar a un nuevo diseño que, esperamos, sea el definitivo.



*Diseño de la Estación vigente y de dos niveles.
Asociación Valencia Parque Central*

EL TÚNEL PASANTE, LA GRAN INCÓGNITA

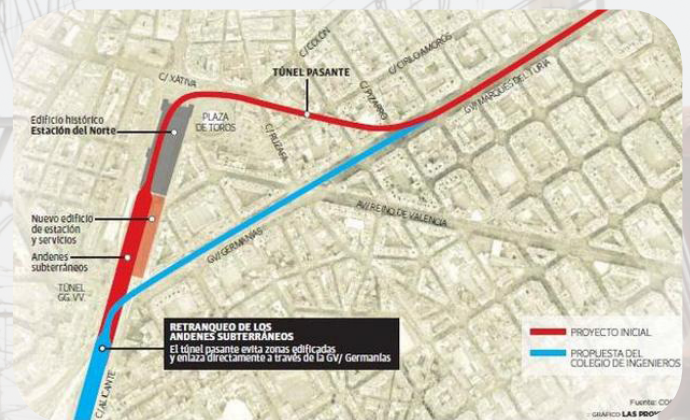
Tras las obras del cajón estructural de la Estación Central, los técnicos deberán desarrollar una entrada provisional a menos de 14 metros que finalizará en cuanto se ejecute el canal de acceso. Esto se debe a la dificultad de los trabajos y su incompatibilidad con los trenes de Cercanías.

La siguiente fase será de las más importantes, en la cual la maquinaria tuneladora llegará a la estación. En este momento los operarios comenzarán a desviar las vías de ancho ibérico por el centro de la estación y rellenarán las rampas del acceso inferior.

Además de desviar el tráfico de vehículos, que no resultará fácil, se empezará a construir el parking de dos alturas, que se ejecutará antes del edificio principal. Los andenes estarán a 22 metros de profundidad, aunque asegurarán la iluminación de todo el espacio interior.

Al principio se planteó que el túnel atravesara el centro histórico hasta llegar, pasando el antiguo cauce del río Túria, a la avenida Primado Reig. Pero, además de la negativa de la mayoría de las partes de excavar en una zona patrimonial, el coste podría superar niveles extremos.

Un túnel de 9 kilómetros conectará la nueva estación con Aragón y Universitat Politècnica bajo tierra.

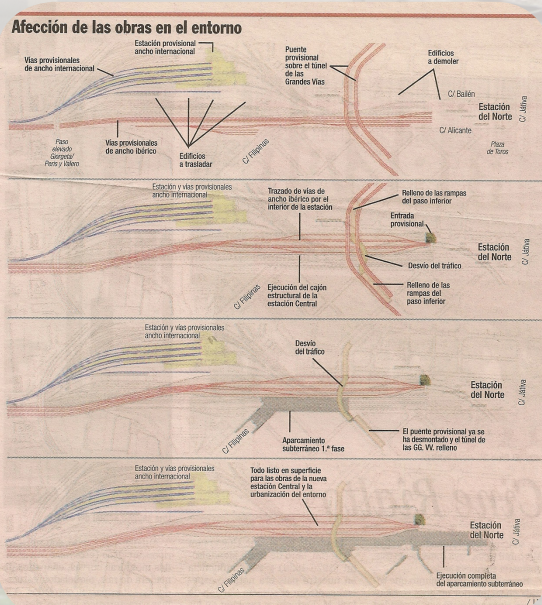


Las dos variantes del inicio del túnel pasante. Asociación Valencia Parque Central.

En el siguiente convenio se decidió que el recorrido discurriría por la calle Xàtiva (delante de la plaza de Toros), hasta girar a la Gran Vía, donde todo el resto del tramo se mantendría recto hasta la avenida de los Naranjos. Ubicando las dos estaciones subterráneas en Aragón (enlazando con el metro), y en Universidad Politécnica (enfrente del Centro de Lenguas y enlazando con el tranvía).

Por último, y con la recomendación de varios ingenieros industriales, se optó por trasladar los nuevos andenes de la estación a la altura del túnel de las Grandes Vías, evitando por tanto perforar una calle donde conflúan dos niveles de profundidad de metro. Por tanto, la incorporación de los trenes al túnel de la Gran Vía sería inmediata.

En conclusión, un enlace que conseguiría evitar el fondo de saco de la estación, desarrollando así el Corredor Mediterráneo sin obstáculos, y permitiendo a los universitarios llegar a sus destinos sin tener que cambiar de modo de transporte.



Fases para el soterramiento de vías. LAS PROVINCIAS

L10 DE METROVALENCIA, UN COMPLEMENTO IMPRESINDIBLE

Esta obra se enmarca en el contexto de adaptar el nivel de vida de Valencia al que tienen otras ciudades de similar población en Europa. Se trata, sin duda, de un proyecto de expansión de la red de transporte suburbano en una zona que, desde hace años, reivindica una conexión con la actual red de MetroValencia.

Con un trazado inicial de 14 Km, la línea estaba prevista que conectara Tavernes Blanques con Nazaret, atravesando Ciutat Vella (una de las zonas con más dificultades para el transporte). De ser así, se convertiría en el primer tramo subterráneo que atraviesa el centro histórico de la ciudad.

Fue en el 2011 cuando, con el efecto de la crisis, se paralizaron las obras que se habían iniciado en 2007. La estación soterrada de Mercado Central, y el túnel desde la calle Alicante hasta Hermanos Maristas, así como el tramo en superficie de Nazaret al Palacio de la Justicia.

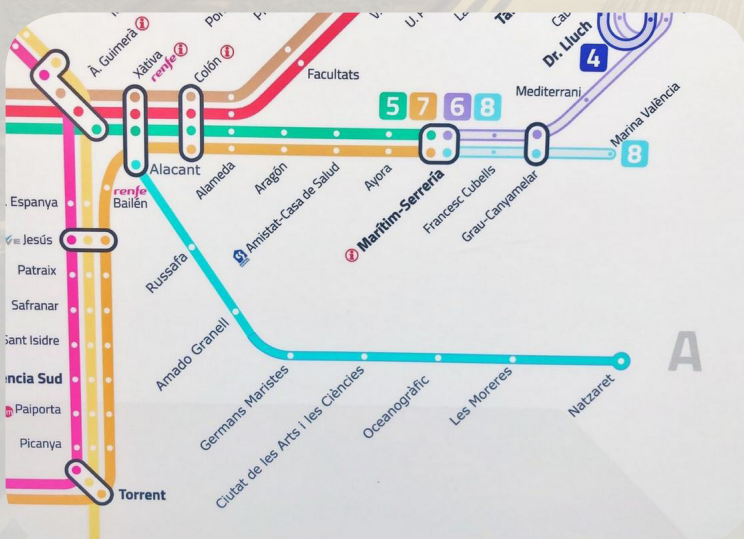
Debido al largo tiempo que se encontraban las obras paralizadas, el desgaste de las vías ya colocadas se hizo notar. Y no solo eso, sino que los tramos subterráneos fueron objetivo de jóvenes que, en busca de un lugar para pasar la nochevieja, decidieron organizar una fiesta en el subsuelo de la ciudad.

También ha sido el foco de muchas críticas, que llamó la atención a dos youtubers y, sin pensárselo ni un momento, decidieron navegar en una barca hinchable por los tramos inundados de los túneles inacabados.

No ha sido hasta 2019 cuando, gracias a la Unión Europea, se ha conseguido obtener una parte de la financiación que, si nada lo impide, finalizará las obras en 2021 del tramo de Nazaret a Alicante (Estación del Norte).

En cambio, el tramo entre el Mercat y el Pont de Fusta es toda una incógnita, pues atravesaría toda Ciutat Vella con un complejo túnel cuyo presupuesto puede ser multimillonario. Así, la Generalitat retoma la idea, aunque antes volverá a realizar un estudio de viabilidad, tanto técnico como económico de esta complicada infraestructura.

Una construcción que, unida al resto de fases del proyecto, integraran una red cada vez más adaptada a las necesidades de Valencia y, sin lugar a duda, a la altura de la tercera ciudad más habitada del país.



Escanea el código y visualiza el recorrido de la L10

Trazado de la línea de 10 de Metrovalencia en su fase inicial. FGV

EL PROGRESO DE LAS OBRAS

La revitalización de Nazaret comienza en abril: arrancan las obras de la línea 10

El pasado 14 de marzo, el director gerente de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), Juan Andrés Sánchez, firmaba el contrato con la empresa adjudicataria de las obras, con un presupuesto inicial de 3.664.420 millones de euros, y un plazo de ejecución de siete meses y medio para esta primera fase, que consistirá en la construcción de la salida en rampa de la estación Amado Granell hasta conectarla con la primera parada en superficie de Hermanos Maristas.

Fuente: València Extra



Plano de la primera fase del Parque Central, finalizado el pasado año. Asociación Valencia Parque Central



Leer más

Valencia Parque Central licita por 16,5 millones dos parcelas de 23.000 m2

Los recursos obtenidos de la venta se destinarán a las obras para el desarrollo de la integración del ferrocarril en la ciudad de Valencia recogidas en el Acuerdo de Cooperación de 9 de abril de 2019 entre el Ministerio de Fomento, Generalitat, Ayuntamiento de Valencia, Adif Alta Velocidad y Renfe Operadora.

Las mismas fuentes han aclarado que, respecto al número de viviendas que se podrán construir, será una decisión del promotor-constructor conforme al planeamiento y las normas urbanísticas municipales y, según los metros cuadrados que quiera destinar a cada vivienda, la cifra puede ser una u otra.

Fuente: LAS PROVINCIAS



Leer más

Parque Central: más cerca del soterramiento de las vías del tren

La Junta de Gobierno Local ya ha aprobado el acuerdo de cooperación, que se ha alcanzado con la Generalitat, el Ministerio de Fomento, Sociedad Parque Central, Renfe, Adif y Adif Alta Velocidad, en el que se establece un cronograma para llevar a cabo, en primer lugar, el Canal de Acceso hasta el viaducto de Giorgeta y, en un segundo plazo, la nueva estación ferroviaria y el túnel pasante.

Así, los primeros pasos de la ejecución de este acuerdo empezarán a hacerse visible en 2021, cuando está previsto que arranquen las obras del Canal de Acceso, que permitirá el soterramiento de las vías desde el Bulevar Sur hasta el puente de Giorgeta, así como la realización de la Avenida de García Lorca, el principal objetivo urbanístico de las obras pendientes del Parque Central. Una obra de gran envergadura que se prevé que finalicen en el año 2024.

Fuente: València Extra



Estación AVE Joaquín Sorolla. Christian Arnal.



[Leer más](#)

El Consell aprueba el nuevo convenio del Parque Central

Fuentes de la conselleria explicaron que este acuerdo trata de poner las bases de colaboración para acometer las actuaciones propuestas y continuar con los proyectos en un contexto realista y razonable de viabilidad, en dos fases. Por un lado, en la primera fase se realizaría el soterramiento del canal de acceso hasta Giorgeta, con el mantenimiento de las dos estaciones actuales de Joaquín Sorolla y Valencia Norte, y con la urbanización de todo el entorno soterrado y liberado. Por otro lado, la segunda fase de construcción de la Estación Central y del túnel pasante por el norte de la ciudad y adecuación de todo su entorno

El acuerdo de cooperación que se firmará entre las tres partes implicadas no cuenta con obligaciones económicas inmediatas dado que estas se materializarán con la firma de diferentes convenios específicos donde también se concretarán con mayor detalle las distintas actuaciones. Sin embargo, en el acuerdo sí se contempla que las actuaciones de la fase 1 serán financiadas en la proporción siguiente: 50% ADIF dependiente del Ministerio de Fomento, 25% Generalitat y 25% Ayuntamiento de Valencia.. Las actuaciones de la segunda fase, descrita anteriormente, serán financiadas al 100% por Adif alta velocidad / Adif.

Fuente: Levante



Vista aérea de las vías y la primera fase del Parque Central. Levante



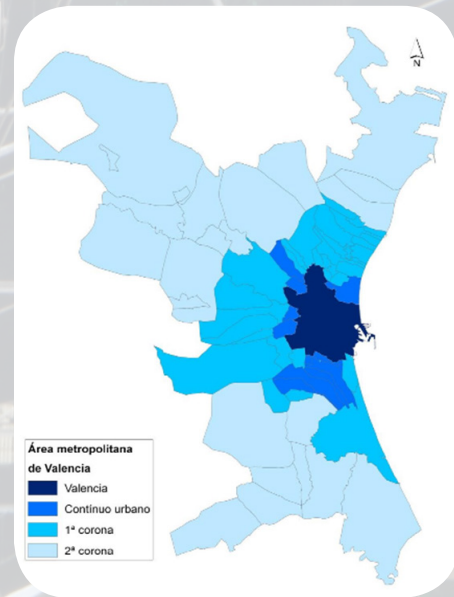
[Leer más](#)

¿Qué piensan los alumnos de este proyecto?

Siempre me he preguntado qué es lo que pensaría un extranjero si se dispusiese a leer la prensa nacional o ver los telediarios de retransmisión estatal ¿llegaría a asomarse a conocer la compleja y diversa realidad de este país? ¿o más bien se llevaría la impresión de que es un país formado exclusivamente por dos comunidades que dominan el panorama nacional, Madrid y Cataluña, concretamente la ciudad de Madrid y Barcelona?

Por ello cada vez más vemos a más ciudadanos organizados diciendo, ¡existimos y aquí estamos! Lo hemos visto recientemente en la manifestación del 31 de marzo en Madrid exigiendo un plan contra la despoblación de las provincias del interior o en noviembre del año pasado cuando los extremeños se manifestaron por un servicio de tren digno.

Eventos que por un momento dieron un poco de color al monocromático escenario informativo nacional, aunque no deja de ser paradójico que hayan tenido que desplazarse cientos de kilómetros de su casa para dificultar el día a día del madrileño de a pie para poder salir unos minutos en la televisión y que los políticos les ofrezcan promesas que no un plan estructurado.



Área metropolitana de València y densidad poblacional

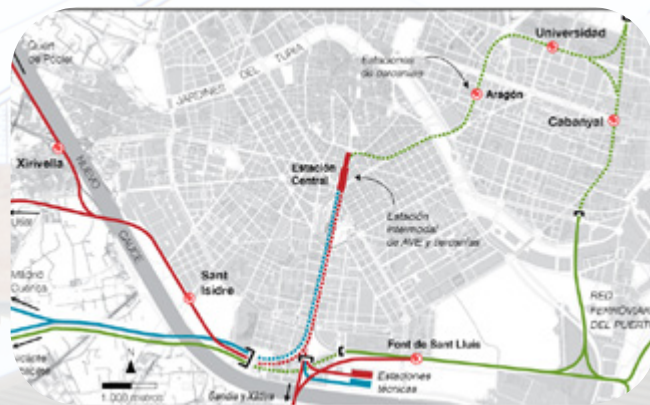


Vías Estación del Norte. Álvaro Ibáñez

También en Valencia hemos visto campañas como Finança ment Just, reclamando más ingresos e inversiones por parte del estado central, aunque este tipo de cuestiones de políticas estatales pueden en un principio parecer muy abstractas o alejadas de la vida del ciudadano común al final se materializan en la realidad de nuestro día a día.

Concretamente en Valencia estas políticas se materializan en el plan del Parque Central un proyecto urbanístico crucial para la ciudad que lleva 30 años en desarrollo y al cual se le está intentado dar desde las administraciones del Ayuntamiento y la Generalitat un impulso definitivo en su concreción.

El plan del parque central en su apartado de remodelación de la red ferroviaria es fundamental para la movilidad del área metropolitana de Valencia y para poder conseguir los objetivos de movilidad sostenible recogido en el PMUS del ayuntamiento de la ciudad, en este apartado del proyecto se recoge la construcción de dos nuevas estaciones pasantes de cercanías Aragón y Universidad que a su vez estarán conectadas a la red de metro y tranvía mejorando en eficiencia, conectividad y capacidad de transporte la red de cercanías.

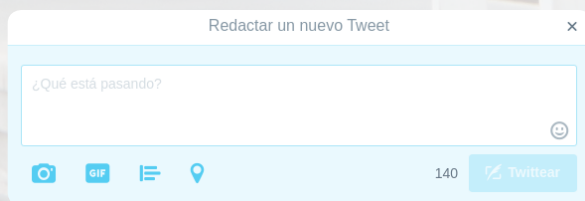


Planteamiento del recorrido del túnel pasante. Asociación Valencia Parque Central



Estación del Norte. Álvaro Ibáñez

QUEREMOS SABER LO QUE PIENSAS



Envíanos tu opinión a:
generacioncaminos@gmail.com

Esto permitirá una mejor integración del área metropolitana de la ciudad de Valencia hasta ahora muy dependiente del transporte en vehículo privado con la consecuente contaminación, consumo de recursos, espacio y molestias para los habitantes de la ciudad que conlleva esta modalidad de transporte, la mejor integración de las poblaciones de la corona metropolitana ofreciendo alternativas viables de movilidad basadas en el transporte público permitirá generar sinergias positivas con la ciudad de Valencia actualmente en pleno proceso de remodelación viaria con los objetivos de favorecer la peatonalización, el uso de la bicicleta y la descarbonización del transporte, proceso que no podrá ser exitoso si no se reduce el flujo de vehículos de otras localidades con destino a Valencia principalmente en los horarios de entrada y salida de la jornada laboral.

Como vemos las políticas estatales tienen una influencia directa en nuestras vidas por ello desde Valencia y como ciudadanos debemos exigir la atención que merecemos ya que en este megaproyecto del Parque Central nos jugamos el futuro de nuestra ciudad y nuestra futura calidad de vida.

Lucas Gabriel, alumno de 2º de GIOP

OTROS PROYECTOS DE INTERÉS

Deloitte entrega su informe sobre la venta del Viejo Mestalla; los cooperativistas, 'esperanzados'

No se ha precisado la cantidad que dan por el solar del viejo Mestalla, que el propio club tasó en 120 millones de euros. Según diversas fuentes, se hallaría por encima de los 100 millones de euros. En este sentido cabe recordar lo que aseguró el presidente de la Confederación Española de Cooperativas de Vivienda (Concovi), Juan Casares, a Valencia Plaza. "La capacidad de puja de una sociedad cooperativa es impresionante porque no tenemos que reservar los beneficios industriales que sí deben hacer los promotores inmobiliarios. De ese 25 o 30% de rentabilidad que pueden tener los promotores, nosotros podemos sacrificar la mitad de la rentabilidad para que se aplique al propietario del suelo. Y aún así estaríamos siempre por debajo del precio de mercado, haciendo viviendas a precio de coste. En el caso del Valencia creemos que la mejor oferta que tiene sobre la mesa es la nuestra".

Fuente: Valencia Plaza



Estadio Nou Mestalla, pendiente de finalizar. Valencia Plaza



[Leer más](#)



Boceto diseño del futuro parque acuático. eldiario.es



[Leer más](#)

Así será el parque temático del Bioparc: barranco acuático de 24 metros, tirolina, rapel y ambientado en el Extremo Oriente

La instalación tendrá una decena de atracciones y abrirá en dos fases. La primera (operativa en verano de 2021) incluirá un río lento de 500 metros para piraguas, otro rápido, un conjunto de atracciones de adrenalina con una altura de 20 metros de altura para deslizarse en flotadores para cuatro personas (solo existe uno similar en Madrid), un circuito tipo 'racer' de competición con dos calles, un conjunto de actividades con toboganes para deslizarse en flotadores de dos personas, una playa de olas y dos zonas de niños, una para edades entre cero y seis años, y otra para entre seis y doce años. Para la segunda fase, cuya apertura está prevista en noviembre de 2021, queda la atracción del 'cañoning'.

Fuente: eldiario.es

SILVIA MARTÍNEZ COLLADO, INGENIERA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS



Elegí estudiar Caminos como primera opción cumplimentando los documentos de la Universidad una vez pasada la Selectividad, no sin sufrir los nervios de pensar que estás decidiendo tu futuro para toda una vida (seguro que a todos os habrá pasado lo mismo). Después de realizar una visita con el Instituto, una vocecita dentro de mí tenía claro que quería estudiar en la UPV una ingeniería; dándoseme bien las matemáticas y las físicas en Ciencias puras, es lo que te suelen aconsejar. Además, mi curiosidad por las construcciones y, en particular, el mar, me apasionaron desde niña. No obstante, los sentimientos de ¿por qué no elegí otra cosa? llegaron a mi cabeza más de una noche previa a exámenes, cuando no ves tu nombre en la lista del tablón de “los 20 elegidos de Antonino para compensar parcial de M1” o cuando te pasas el verano yendo a la biblioteca mientras tus amigos del cole quedan para ir a la playa. Eso por mencionar algunos momentos, porque fueron muchos, no os quiero engañar. Hoy puedo tomármelo con humor, pero entonces no podías relativizar. Cuando los resultados no son los que esperas y se tuercen tus planes, las fuerzas flaquean y has de encontrar motivaciones de superación para seguir adelante con tus sueños. Y quizá eso sea lo más importante y útil que he aprendido de la escuela, donde me facilitaron todas esas herramientas casi sin darme ni cuenta. Por supuesto que TOOOODO lo demás que nos enseñan en las asignaturas es supernecesario para ejercer nuestra profesión, pero si de algo podemos presumir los I. Civiles es de que nunca nos damos por vencidos



He tenido bastante suerte en general y he ido encadenando trabajos casi por casualidad. Empecé muy cerca de la escuela, en el Laboratorio de Puertos y Costas. Hoy lo considero un trabajo, pero entonces no me lo creí y sin darme cuenta comenzó mi formación profesional de la mano de profesores, colegas becarios y mecenas doctorandos. Aprendí mucho y disfruté aún más, descubriendo el valor de la investigación en un sector tan anclado en lo tradicional como es el nuestro. Los horizontes profesionales se me abrieron con una llamada de teléfono de un amigo compañero de especialidad del bloque de intensificación portuaria (Félix un abrazo enorme si lees esto). Él cambiaba de puesto a obra y necesitaban cubrir su perfil en oficina. Con una entrevista de por medio con sus jefes y una promesa de esperarme a que terminara de presentar y leer mi PFC comenzó mi andadura en la empresa valenciana portuaria más importante que había entonces. Esto fue una motivación extra durante los últimos meses de la beca, pero también una difícil despedida de la que había sido mi casa tantos años y donde había sido y seguía siendo tan feliz. Parecía que por fin echaba raíces en un lugar y de repente debía arrancarlas. Pero había tomado la decisión, me había comprometido con aquellos señores y no podía defraudarlos.



#CaminosExiste

Así que cambié la mochila de libros por un bolígrafo de la suerte y una mente llena de ilusiones para embarcarme en una aventura apasionante. Los primeros años fueron fantásticos, los recuerdo con mucho cariño porque cada día aprendía cosas nuevas, el ambiente en la oficina era genial y, pese a las jornadas interminables, el equipo se implicaba al máximo y empezaron a materializarse los éxitos con adjudicaciones. Mi responsabilidad no llegaba más allá de hacer bien lo que mi jefe me pedía y quitarle carga laboral. Salía de la oficina y desconectaba rápidamente tomando algo con las amigas por ahí, haciendo deporte o simplemente quedándome en el sofá a ver una peli con pizza y papas sin preocupación alguna. Y pensaba: “¡Qué bien se está sin estudiar y sin hacer exámenes! Por fin no me siento culpable de estar perdiendo el tiempo mirando la TV en lugar de estar frente a los libros”. Por aquel entonces, aún compartía el piso de estudiantes en Blasco Ibáñez y al menos los fines de semana y las noches me seguía embadurnando del ambiente universitario. Pero esa vida de “millonaria” con sueldo “mileurista” tenía los días contados. Y a veces me pregunto por qué... ¿porque tenemos ambiciones (¡no fue mi caso!) ¿porque nos dejamos llevar por la corriente? ¿Porque no tomamos las riendas de nuestro propio destino? Muchas veces sigo diciendo de broma: “Me gustaría tener una tienda para poder abrir y cerrar a un horario fijo y no llevarme el trabajo a casa sino desconectar cuando bajo la persiana”. Me he dado cuenta que los que no desconectamos no es por el tipo de trabajo sino por cómo somos. La empresa fue creciendo y se abrieron más delegaciones y departamentos. A mi jefe lo ascendieron y en su lugar me pusieron a mí (¡inconscientes! ¡si yo todavía estaba formándome!).



Y estando en su puesto me di cuenta de todo. Él fue mi mentor, todo lo que sé se lo debo a él. Gracias Gabi por enseñarme la importancia del compañerismo, el apoyo incondicional y dar forma con toda tu paciencia al ojo crítico con afán de superación sobre uno mismo. Empezaba otra etapa fascinante casi sin quererlo desde otro punto de vista bien distinto y también un periodo agotador (digamos todo, los pros y los contras). Logramos aportar cosas importantes a la empresa y contribuir a su crecimiento, nacional e internacional. Entre medias, me mudé del piso de estudiantes a un piso con mi novio, me casé, tuve dos gatas (la parte de los hijos todavía no viene). Y hasta nos mudamos todos (marido y gatas) a Madrid. En lo profesional fue inmejorable la progresión año tras año. Cuando parecía que habías tocado techo, surgían nuevos retos y ¡hasta tuve la suerte de volver a la UPV al mismo laboratorio y con los mismos profesores colaborando en I+D+i! Fue un auténtico lujo poder trabajar cuatro años codo con codo desde el otro lado. Y llegó la tremenda crisis que todos recordáis, no voy a decir de repente, pero sí demasiado rápido, llevándose mucho y a muchos por delante. La empresa empezó a ir mal, tanto económica como internamente, el ambiente en la oficina se estropeó, la gente dejó de estar implicada y el círculo vicioso sólo fue a peor. Fueron un par de años agonizantes llenos de dudas, mal sabores, cabezas frías y corazones calientes. ¡Pero de todo se aprende! Y de los fracasos casi que más que de los éxitos, se lo habréis oído hablar a mucha gente y es la pura verdad: es mucho más importante saber lo que NO quieres hacer. El daño fue tal que allá donde un ICCP o un ITOP fuera a pedir un préstamo al banco, un trabajo de cocinero o una participación en una tertulia, se le juzgaba de corrupto y culpable de la situación económica del país. Mucha gente que quiso dedicarse a otros sectores distintos del de la construcción fueron repudiados como si llevaran la peste, (¡no voy a aburrirlos con un análisis financiero de la situación vivida, porque esto daría mucho de qué hablar!) Pero si algo nos caracteriza es nuestra capacidad de reinventarnos, de sacar recursos donde no los hay, de creer que se abre una puerta y una solución a un problema cuando todas parecen cerradas...

PFC disponible en la biblioteca de Caminos /enlace):



#CaminoExistente

Y llegó mi oportunidad de marcharme fuera de España y la cogí (no sin dudas, pero sí con ganas). Nos mudamos a Inglaterra (esta vez solo marido, las gatas no pudieron venir) a una empresa dragadora con muy buenos equipos capaces de hacer grandes obras y competir con los mejores. Participé en primera línea desde las fases de diseño en proyectos hasta ver culminada la ejecución en obra. Encajé en un equipo multidisciplinar de más de 50 técnicos de distintas nacionalidades y pude comprobar que todos tenemos algo que aportar y que juntos se enriquecen más los logros. Fue una experiencia 100% recomendable: en lo profesional porque vi otro punto de vista de hacer negocios, comprobé la eficacia y productividad en todo su amplio rango y entendí la importancia de un MBA cuando te involucras en decisiones de dirección empresarial. En lo personal también recibí recompensa: hice muy buenos amigos, mi marido pudo cursar un máster universitario y mejorar su CV, gané dominio en el inglés y descubrí la importancia del balance personal, cosa que durante tantos años en España no me había parado a pensar. Todo mi esfuerzo y dedicación, mi preocupación día y noche, incluso fines de semana, había sido por y para la empresa, por supuesto también somos egoístas porque lo que dedicas a la empresa te lo dedicas a ti, a seguir creciendo como profesional. Pero sin tiempo para disfrutar, ¿realmente merece la pena? Con una buena planificación y una jornada más compatible y conciliadora, todo es más fácil y el personal rinde mucho mejor. Y entonces llegó el Brexit y se empezaron a torcer los planes (ningún país es perfecto). La empresa flaqueó y con un pequeñín a punto de nacer decidimos aprovechar el parón de la maternidad para tomar aire. Mientras tanto, recibí más ofertas de trabajo en empresas inglesas que en toda mi vida, el dueño pensaba que no volvía porque no estaba a gusto en la oficina y trató de ayudarme con sus contactos, pero de nuevo lo tenía claro: era momento para dedicármelo a mí, debía ser egoísta por un instante y pensar en mi bebé que me necesitaba más que nadie ni nada. Y en el fondo agradecí poder coger las riendas de mi carrera profesional desde la tranquilidad de una vida caótica sin horarios. ¡Podía hacer lo que quisiera! ¡Hasta hacer oposiciones o ampliar estudios! Bastantes meses después, tomé la decisión de emprender el fascinante camino del autónomo (los que nunca nos ponemos enfermos y tampoco tenemos vacaciones) y hoy no puedo más que celebrar lo decidido porque nuevamente oteo un horizonte lleno de rutas y puedo disfrutar al mismo tiempo de la travesía.



Hemos empezado a ir a la piscina con el pequeño y con mucha ilusión todos los sábados entramos en un edificio azul que se sitúa en frente del laboratorio de puertos donde todo empezó. Desde la lejanía, descubrimos sobre el césped una enorme pieza a escala real que ha estado presente en muchas de las empresas con las que he trabajado. Las vueltas que da la vida... las raíces no las había arrancado... seguían aquí... donde pasé tantos años... y donde siempre quiero volver...



*Accede si quieres saber
más su vida profesional.*

PD 1: No soy quién para dar consejos y nunca me ha gustado (ni darlos ni que me los den), pero si alguien me preguntara por uno, sólo diría: “Déjate llevar por tus sentimientos. Nadie te conoce mejor que tú mismo y ser feliz con sus decisiones es lo mejor que te puede pasar”. Bueno, y ya que estamos, una segunda recomendación: “¡Viajar! ¡Sacad tiempo de donde podáis para ello! ¡Y si puede ser cursando estudios aún mejor! Beca ERASMUS, IASTE o lo que se preste .

PD 2: Enhorabuena Christian y equipo por dedicar durante los estudios parte de vuestro valioso tiempo en sacar adelante propuestas tan interesantes como esta revista. ¡Y muchas gracias por ofrecerme un hueco! ¡Os deseo lo mejor!

ACTIVIDADES REALIZADAS POR LA ESCUELA

Período Enero - Abril 2019



La Semana de la Ingeniería Civil y del Medioambiente arranca el 18 de febrero en su 25 aniversario. Un periodo que supone un complemento formativo y un acercamiento a la realidad profesional de los estudiantes, en las diferentes titulaciones impartidas en la Escuela.

El acto comienza con la presentación de la semana por parte del Director de la escuela, Eugenio Pellicer, acompañado de varias figuras representativas del colectivo.

La feria SICMA 2019 llenó el hall del edificio 4G de stands de todas las empresas participantes, en el que se pudo apreciar la experiencia constructiva de las mismas. Además, también contabamos con la presencia del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas y de Ingenieros Civiles.

No pudieron faltar las conferencias de diferentes profesores de fuera y dentro de la UPV, como “Nuevas tecnologías y seguridad vial”, y “Hacia una gestión innovadora y sostenible del agua de lluvia en las ciudades”, así como de un taller de BIM-Aula Pavalas. Además, se repartieron los premios del Concurso de Fotografía.

El martes 19 se realizó la 2ª edición de la milla caminera que, tras el éxito de participación, obsequiaron a los ganadores con una tablet (por parte de Sanitas). Tampoco podía faltar la fruta al acabar el recorrido: ¡Mente sana en cuerpo sano!

Pese a que no se pudo realizar la Gimkana (novedad en esta edición de la SICMA) por la baja participación, los organizadores del evento consiguieron que todo lo planeado saliese con rotunda normalidad. Muchas gracias a todos aquellos colaboradores que lo hicieron posible.





El jueves 21 se realizó la visita técnica a la presa de Tous por parte de CITOPIC. Desde las 8 de la mañana los alumnos pudieron entrar en lo más adentro de la presa, para poder tener una visión más realista de cómo funcionan las infraestructuras que nos rodean.



Además, contó con la charla de Christian Serrano, jefe de la sección técnica de la presa de Tous, y que expuso las normas técnicas e inspecciones de seguridad.



Desde delegación de alumnos de Caminos, se realizaron las competiciones de juegos de mesa en la Casa del Alumno, y que animó a muchos de los estudiantes (y también profesores) a participar en los torneos de ajedrez, risk, u otros de los juegos que tanto entretuvieron durante dos días a los alumnos.



Agotador para todas aquellas personas que hicieron posible todo esto, pero divertido para todos aquellos que fueron partícipes y que, si se quedaron con las ganas de revancha, podrán repetir el año que viene.

En resumen, una semana llena de actividades que tanto han costado de organizar pero que ahora cuenta con el agradecimiento de todos nosotros. Una vez más, esperamos que el próximo curso se desarrollen igual o mejor.

Exposición fotográfica 50 aniversario



Para conmemorar el 50 aniversario de la Escuela, se habilitó una exposición con fotografías que se han conservado hasta nuestros días. Aquellas que, pese tener muchos años de historia, hemos podido recuperar.

Sin duda una oportunidad para rememorar los pasados años y generaciones de esta Escuela, y cuyo lema ha sido “Los comienzos del futuro”.

Noticias y actualidad



Despedida profesores



La Escuela de Caminos, Canales y Puertos de la Universitat Politècnica de València agradece a los profesores Carlos Miragall, Miguel Ángel Gil Saurí y Juan Francisco Moyá toda una vida dedicada a la formación de nuestros ingenieros.

Un fuerte abrazo.

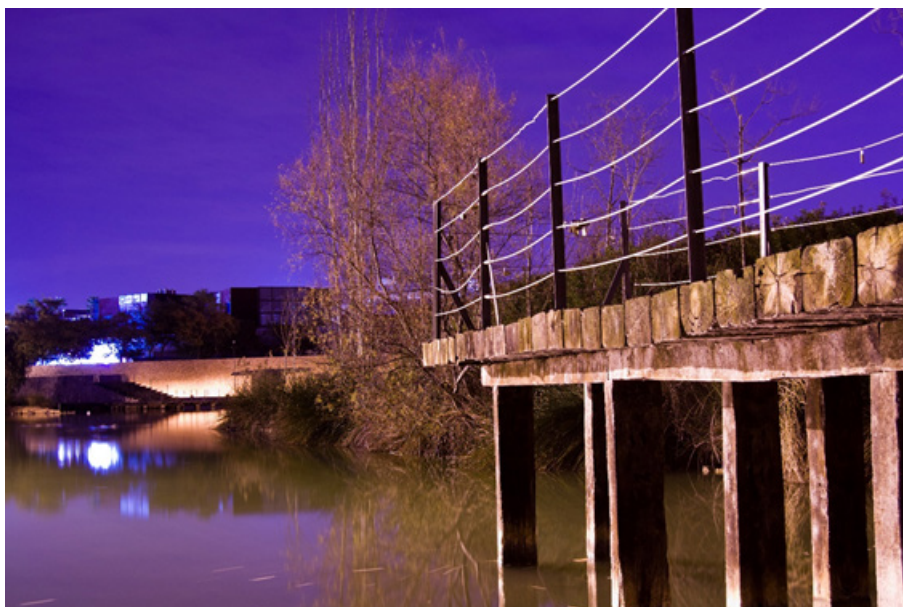
2º Premio Concurso de fotografía

En primer lugar, quisiera agradecer a la ETSICCP de la UPV por haberme entregado este premio de fotografía. También a los miembros que formaron parte del jurado, por elegir mi fotografía como una de las ganadoras. Desde siempre la fotografía ha sido un hobby para mí, y desde que estoy estudiando esta carrera, estas las he enfocado hacia infraestructuras como carreteras, embalses, puentes, etc.

Cuando realicé esta fotografía, me inspiré en los antiguos muelles de los pequeños puertos. En estos, el trabajo era más elaborado, costoso y manual, con listones y estacas de madera, similitudes que pueden observarse en mi fotografía.

Para terminar, de nuevo quisiera dar las gracias a la colaboración de todos por hacer posible este maravilloso concurso, y agradecer también a los compañeros de 'Generación Espontánea', creadores de la revista, por darnos visibilidad y contar con nosotros.

*Vanesa Hernández,
alumna de GIOP*



Intercaminos 2019: SANTANDER



Cronología sobre el intercaminos

Muchos habréis oído del Intercaminos como la oportunidad perfecta para irse de viaje unos días. Además existe la posibilidad de participar en algún deporte.

Salimos un miércoles de noche para hacer noche en el bus y alcanzar Santander al despertar. El primer día y, al poco de habernos instalado en el hotel que los miembros UPV compartimos, fuimos a la playa de Santander. Allí jugamos más adelante varias de las competiciones para las que pocos tenían fuerzas suficientes. Poco tiempo después competimos las primeras rondas de atletismo y no nos fue tan mal: un par de semis ganadas, una compañera consiguió un segundo puesto y, junto a unos compañeros sacamos un tercero.

Ya más animados ganamos unos cuantos partidos de balón prisionero en los que participó una gran mayoría y creo que lo pasaron genial. Aun así no sirvió para alcanzar la victoria pero ya sabéis cómo es jugar a los muertos, siempre te puedes desahogar algo.

Marc Domínguez, alumno de GIOP



TESTIMONIOS ERASMUS 2018/19



Sergio Sala

GIC

To Trondheim (Norway)



Mi nombre es Sergio, estoy en 4º de GIC y el primer cuatrimestre lo pasé en Trondheim (Noruega). Tras estar un semestre estudiando en la NTNU, puedo recomendar el destino a cualquier persona que esté interesada en estudiar cualquiera de los temas relacionados con la energía hidroeléctrica (túneles, hidrología, energía...) ya que esta universidad es líder. Por otra parte, Noruega puede que no sea el típico destino Erasmus, tal y como se asocia popularmente, pero te permite vivir experiencias que de ninguna otra forma podrías vivir. Si quieres huir de lo que tienes aquí y presenciar auroras boreales, contemplar paisajes que te dejarán sin aliento, pasar fines de semana en cabañas en medio de la nada sin luz ni agua o recorrer el país con amigos que te llevarás para toda la vida, no dudes que Trondheim es tu destino. La NTNU te facilita poder realizar todas las actividades que he mencionado, por lo que eso será lo mínimo que podrás hacer, y también ayuda mucho a la hora de buscar alojamiento en la ciudad, proporcionándote una habitación en las residencias que posee y que están bastante bien. En cuanto al clima... no es para tanto. Tu entorno te meterá miedo, pero como el curso empieza en agosto, te vas acostumbrando poco a poco al frío de verdad y, además, Trondheim no es una de las zonas más frías de Noruega y hasta bien entrado noviembre no cae un copo de nieve. Sin duda, Noruega es un destino que recomiendo a quien no busque un Erasmus de discotecas y que quiera vivir experiencias inolvidables con gente inolvidable.



Victor Just

GIC

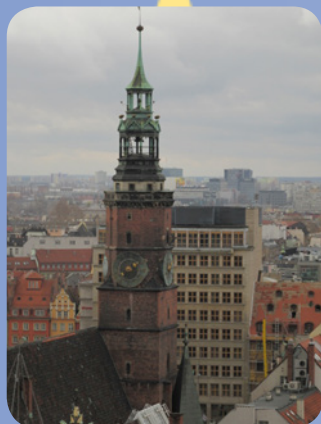
To Wroclaw (Poland)



Aquí todos los días hay fiestas, y todos los días se sale. Hay muchas cosas que son más baratas que en España (como la cerveza), pero algunas cosas son más caras (por el hecho de ser importadas, como los pimientos). Hay un buen rollazo impresionante con todos los Erasmus y con los estudiantes a tiempo completo. En prácticamente todas las calles hay un enano.



En cuanto a la universidad, bueno... Aquí las asignaturas se pueden dividir en Lectures, Project, Tutorials y Seminars. Las notas suelen ser diferentes para cada bloque y puedes matricularte de uno de ellos sin necesidad de hacerlos todos el mismo cuatrimestre (salvo las asignaturas optativas que se ofertan solo un semestre). Además, aquí el problema es que las asignaturas son de muy pocos créditos (2-3 créditos). Los exámenes son a final



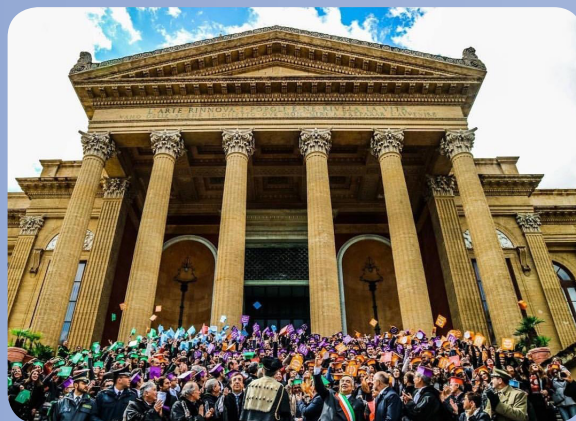
de semestre (enero-febrero y junio-julio) y puede que te caiga alguno en sábado. El resto del cuatrimestre se dedica a la teoría, proyectos, etc. Aquí hay 5 días de fiesta en Pascua (este año es del 18 al 23 de Abril) y luego tienen un puente más largo en Mayo, ya que el día 3 es el día de la constitución en Polonia, por lo que del 1 al 3 como mínimo será festivo. Ya os contaré qué tal acaba el semestre.



Leonardo Minaudo
GIC
From Palermo (Italy)



Hi! I'm Leonardo, I come from Palermo (Italy), and I came here in Valencia to study Civil Engineering at UPV. After two months of staying here I'd like to tell you about some differences between our two universities. Let's start from the academic calendar: in Palermo the lessons of the first semester begin the end of september and end at the beginning of christmas holidays, and the one of the second semester begin at the beginning of march and end at the beginning of june. In every semester we have one or two weeks of pause from the lessons to do all the parcial exams, and for the final exams we have four sessions: one in january-february with three chances of being approved, one in april with one chance, one in june-july with 3 chances and one in september with one chance. So we have eight possibility to pass an exam per year, and if we fail, we can do it the next year without paying any extra fee. Our subjects are usually of 6, 9 and 12 credits and contain a lot of theory and sadly few practical concepts. It was a bit hard for me to deal with all the "practicas" you do during the week, but i think it's an extremely usefull thing that i'll miss in Italy. I am strongly appreciating your university and I will certainly never forget the time i spent here. I will never stop thanking the Erasmus program for all the opportunities it is giving me and for that reason, if you have the chance, I suggest you to make this wonderful experience, you won't regret it.



AGENDA DE PRÓXIMOS EVENTOS

TORNEO PATRÓN ETSICCP

Y representa a la escuela en la UPV



6 y 7 de Mayo

Finaliza el mes de marzo, finalizan las fallas y con ellas, cesan las noches de fiesta y júbilo; volvemos a clase, pero ... ¿Vuelve la desilusión y la tiranía de la dura rutina estudiantil? La respuesta es No. Volvemos a coger algunos el bus, otros e tranvía y vemos de nuevo a los profes, etc, pero los alumnos de la ETSICCP retomamos la actividad con ilusión puesto que llega el torneo del patrón.

El 12 de mayo se celebra la festividad de Santo Domingo de la calzada, patrón de los ingenieros de caminos, canales y puertos. Para conmemorar el aniversario de tal religioso, uno de los más importantes impulsores del camino de Santiago, se celebra en la escuela el llamado "torneo del patrón", unas jornadas multideportivas en las que los alumnos de la ETSICCP liberan tensiones participando en las diferentes competiciones existentes.

Son más de diez las disciplinas que participan en el torneo; pádel, fútbol 7, baloncesto, ajedrez, etc. También las hay individuales, en equipos y productos sexos. Los ganadores de las diferentes pruebas son galardonados por la escuela y pasan a ser los representantes de la ETSICCP en los torneos de la UPV. Cada año son más los deportes en los que consiste el torneo y cada vez más los alumnos que compiten por los metales, porque esa es la esencia de la escuela, la lucha interna por superarnos día a día. No te lo pienses dos veces y ... ¡Anímate a participar!

Graduación GIC/GIOP 21 de Junio

Un año más, los alumnos del Grado en Ingeniería Civil / Obras Públicas dicen adiós. Después de unos años de duro esfuerzo, llega la hora de felicitarlos por haber concluido esta etapa. ¡Muchísimas felicitaciones de parte de los estudiantes!

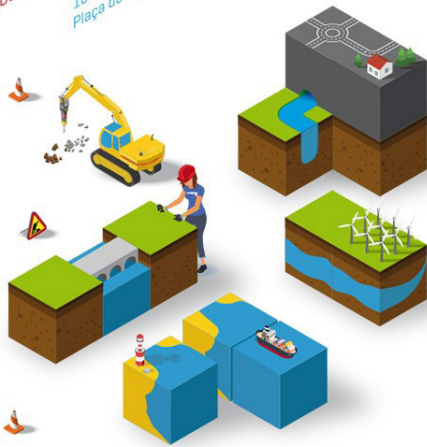


(Fecha aún por determinar)

**INGENIERÍA
EN LA CALLE**

JUEGA A SER INGENIERA
10 de junio - de 10 a 15 h.
Plaça de l'Ajuntament - València

LA INGENIERÍA
CIVIL
MOLA!!!



Después del éxito rotundo en el año 2018, vuelve Ingeniería en la calle. Una actividad para los más pequeños (y los hay que no lo son tanto) en el que podrán conocer la profesión de los ingenieros civiles/obras públicas. Para ello contarán con todo tipo de maquetas a escala de las infraestructuras más importantes. Quién sabe si volveremos a salir en la televisión...¡Ánimate a venir!

Escanea el código y observa la noticia de la prensa



AGRADECIMIENTOS:

A todos los colaboradores que han hecho posible la edición de esta revista, permitiendo a los alumnos a difundir sus opiniones, críticas, novedades o noticias sobre los diferentes aspectos que nos incunbe a futuros y actuales profesionales de la Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos.

A la Escuela de ICCP de València, cuya promoción de esta iniciativa ha sido imprescindible para poder llevar a cabo los proyectos de Generación Espontánea de Caminos.

A Joaquín Onís López, cuyos documentos han servido de gran ayuda para el análisis de la Estación Central y el resto de obras implicadas.

