

PFC PARQUE ALCOSA

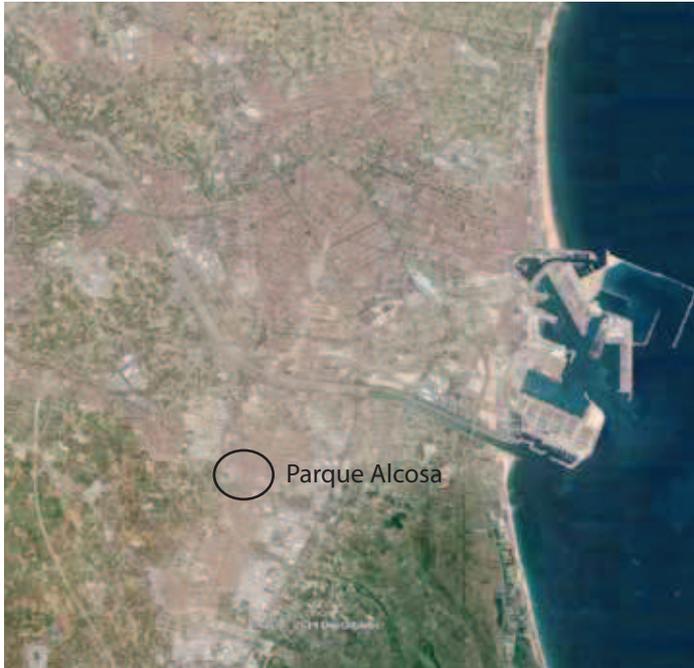
LABORATORIO H / MARÍA CERDAN ABAD

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	7
ESTRATEGIA GLOBAL	
La Valencia metropolitana	10
Plan de acción ámbito sur	30
El parque del ocio y la cultura	50
ESTRATEGIA LOCAL	
El barrio	66
El hito	90

INTRODUCCIÓN

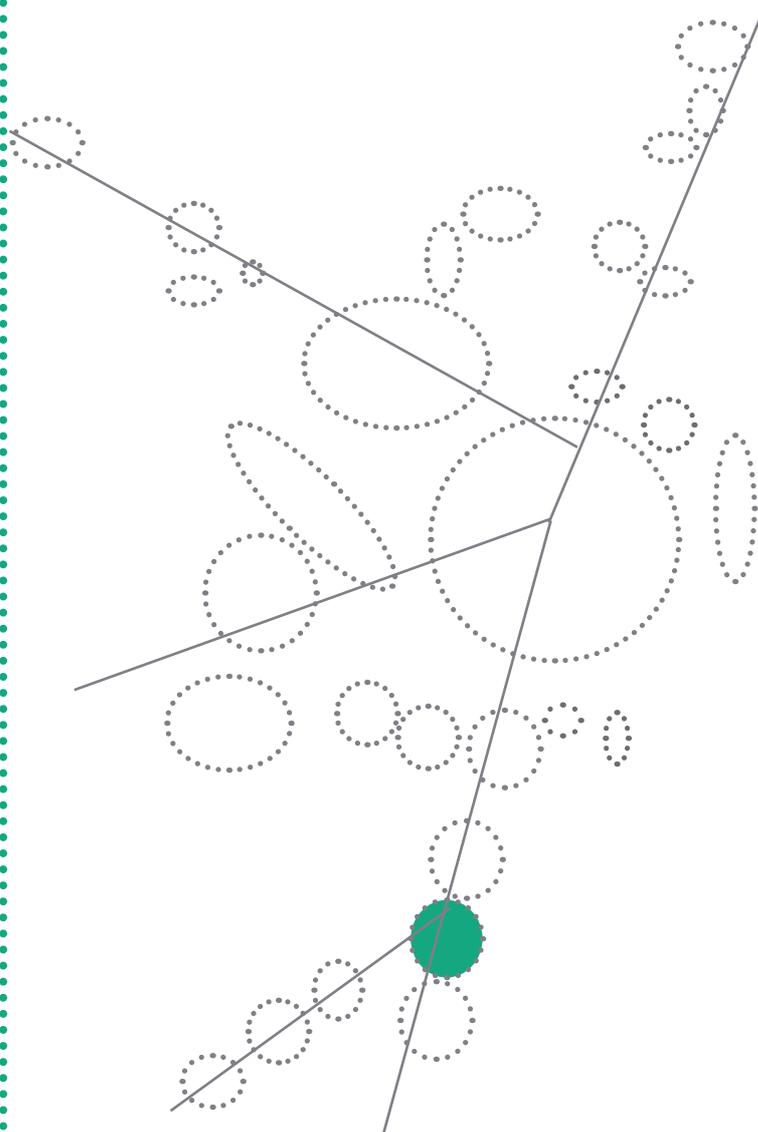
PUNTO DE PARTIDA



El Parque Alcosa forma parte de la red urbana organizada en torno a la ciudad de Valencia, situándose en la primera corona metropolitana, a 8 km de la capital. El área metropolitana de Valencia es un espacio estratégico para la sociedad valenciana. Dispone de excelentes condiciones para consolidarse como una gran metrópoli competitiva y de excelencia medioambiental en España y Europa.

A su vez el Parque Alcosa es una pedanía muy castigada y marginada de la valenciana ciudad de Alfafar. Se trata de un barrio dormitorio nacido en la década de los 60, al calor del desarrollismo franquista, se forma a partir de las oleadas de inmigrantes andaluces, castellanos y extremeños que abandonan el mundo rural. Tras superar muchas de las carencias que caracterizaban a estas barriadas, hoy viven en el Parque Alcosa unas 10.000 personas (8.000 censadas y 2.000 itinerantes) aproximadamente en unas 1700 viviendas.

Por tanto, se pretenden estudiar y dar soluciones a ambas escalas. Entendiendo el Parque Alcosa como componente dentro de un sistema a escala territorial, con sus similitudes al resto de municipios y barrios que conforman el área metropolitana. Y como ente propio con sus singularidades y su propia identidad.



SITUACIÓN

- Falta de desarrollo y visión metropolitana.
- Planificación urbanística: Sin planificación conjunta. Los planes han crecido como setas.
- Planificación del transporte: Sí se ha desarrollado una red, pero necesita mejorar.

PROCESOS DE SIMBIOSIS



MUNICIPIOS METROPOLITANOS necesitan a VALENCIA para su POSICIONAMIENTO EN EL MUNDO

VALENCIA necesita a los MUNICIPIOS METROPOLITANOS para la ECONOMÍA Y EL DESARROLLO FUTURO

DEBILIDADES

- Dependencia total del coche.
- Dotación de espacios verdes
- Falta de cohesión
- Falta de posicionamiento
- Presión sobre el espacio no urbanizado

FORTALEZAS

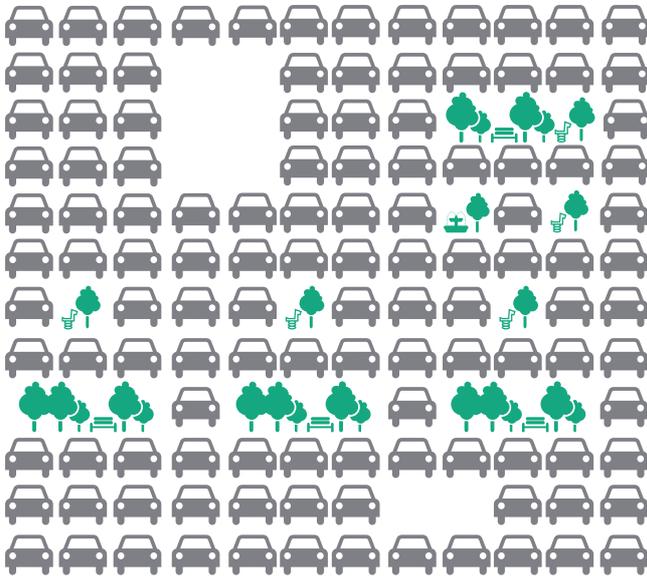
- Proximidad a la Naturaleza
Albufera
Litoral
Huerta
- Proximidad al centro de Valencia (8 km)
- Identificación con el barrio. Identidad.

DE BARRIO DORMITORIO



- Falta de usos.
- Falta de equipamientos y servicios.
- Monotonía de fachadas y tipología única de vivienda.
- Poca eficiencia energética.

DE BARRIO INVADIDO



A BARRIO VIVO

- Excesivo espacio para parking.
- No existen alternativas al coche.
- Falta de espacios libres de calidad.
- Ausencia de diferentes zonas estanciales.
- Aceras estrechas sin locales de atracción.

LA VALENCIA
METROPOLITANA

¿DÓNDE ESTAMOS?

Posicionamiento en un mundo globalizado

¿CÓMO SOMOS?

Análisis de la población: L'Horta sud, L'Horta y Valencia

¿QUÉ TENEMOS?

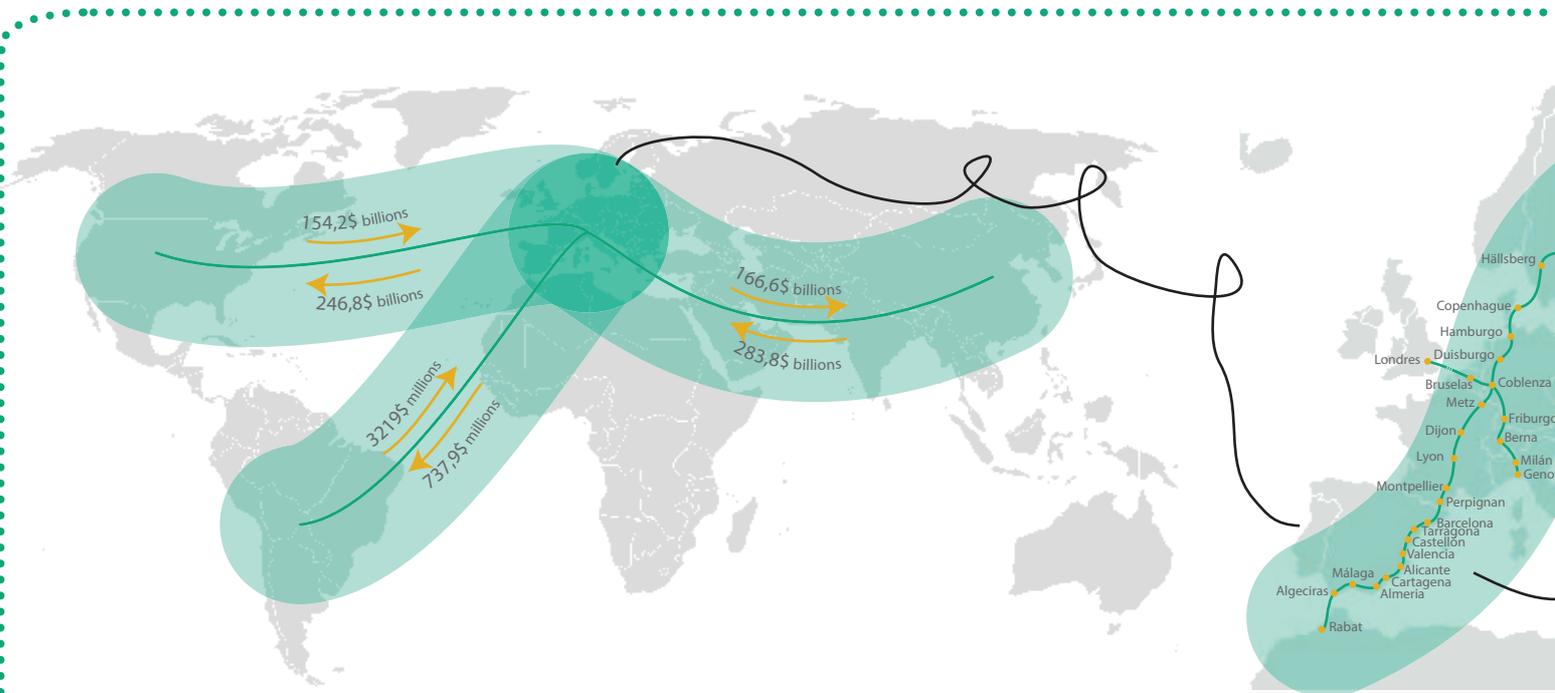
Análisis metropolitano: Transporte privado, Transporte público, recursos naturales, recursos económicos y recursos turísticos.

¿QUÉ QUEREMOS?

Objetivos metropolitanos: Transporte privado, Transporte público, recursos naturales, recursos económicos y recursos turísticos.

¿CÓMO LO HACEMOS?

Propuestas metropolitanas: Transporte privado, Transporte público, recursos naturales, recursos económicos y recursos turísticos.



Vivimos en un mundo globalizado, en el que la economía y los mercados rigen de manera indirecta nuestras vidas.

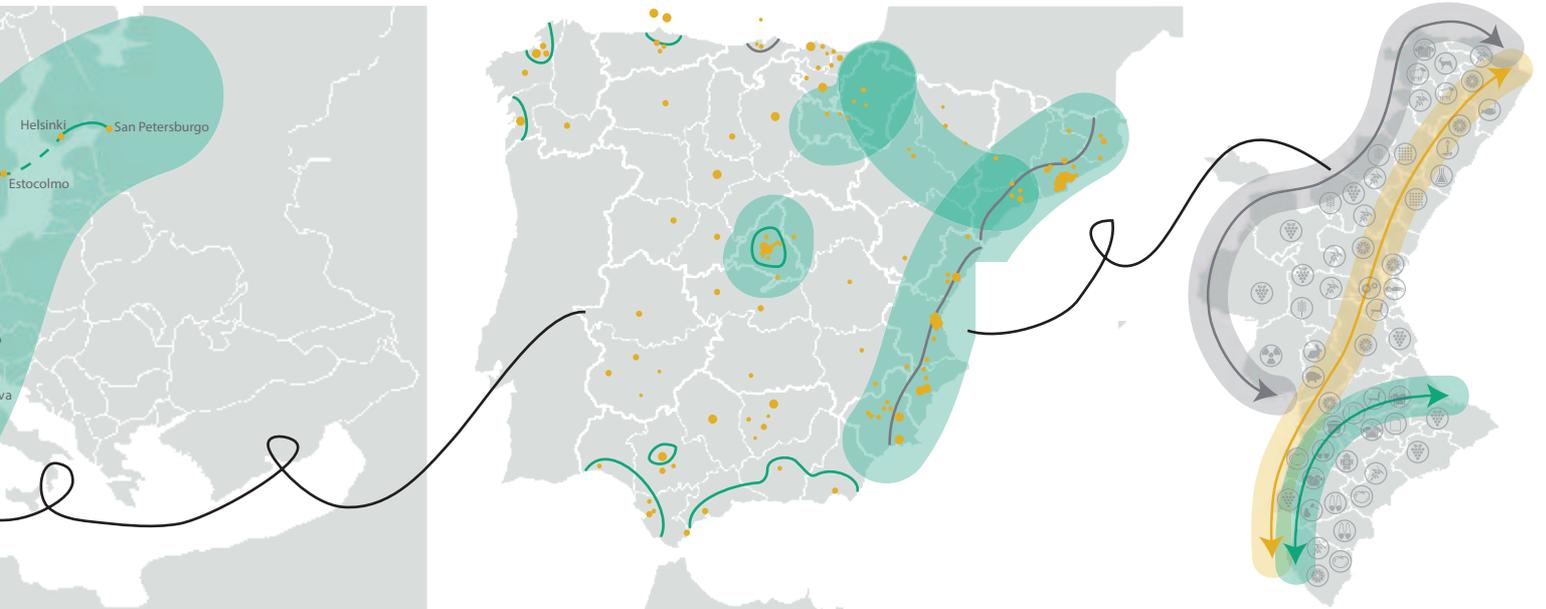
Nivel Mundial:

Existen tres ejes comerciales que nos afectan. Los dos más importantes relacionan Europa con Norte América y Asia con transacciones por valor de 851,4 billones de dólares anuales. Y un tercero con América latina por valor de 3956,9 millones de dolares al año.

Nivel Europeo:

Está en la agenda la construcción del corredor mediterráneo ferroviario por su incidencia sobre las economías locales y la global. Sería una vía principal de movilización de flujos, aumentando la competitividad y la eficiencia. Una oportunidad para la mejora de la calidad, fiabilidad, puntualidad y "factores básicos de prosperidad" (I+D+4i).

¿DÓNDE ESTAMOS?



Nivel Español:

Son el arco mediterráneo junto con Madrid y el valle del Ebro las zonas en expansión económica, en la actualidad. Mientras que el hasta ahora potente eje norte cae en declive.

La densidad de turismo se concentra en el arco mediterráneo, en la costa de Andalucía, la capital y alrededores y pequeños núcleos en la costa norte.

Nivel Comunitat:

El arco se compone por una sucesión de núcleos industriales a lo largo de todo su recorrido. Siendo la tercera comunidad más exportadora.

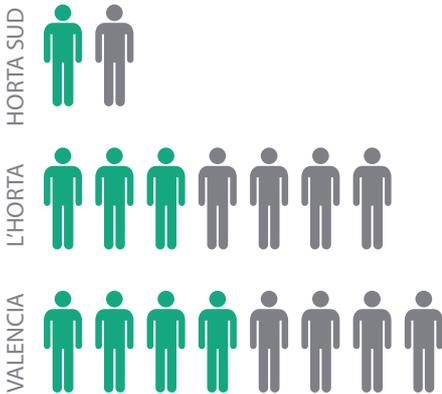
El sector primario se caracteriza por el cultivo de hortalizas, cítricos y vid.

El turismo es mayor en la costa, y medio en el interior.

Contamos con tres provincias productivas en los tres sectores económicos y muchos recursos que podrían ser explotados por nuevos modelos de negocio, eficientes y sostenibles.

¿CÓMO SOMOS?

POR SEXO



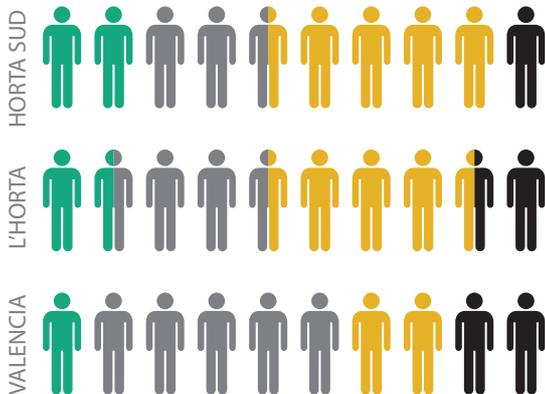
La población total de la Valencia Metropolitana es de 1.548.893, de la cual 747.705 provienen de las comarcas de L'Horta y 801.188 de Valencia. L'Horta Sud es la comarca con menos población (173.967 hab). La repartición por sexos es equitativa en los tres casos.

POR EDAD



El porcentaje de población en edad de trabajar es similar en los tres casos (60-70%), sin embargo en L'Horta hay un ligero ascenso en la natalidad (un 5% más) y en Valencia se incrementa el porcentaje de personas mayores de 65 años (20% frente al 15% de L'Horta).

POR ESTUDIOS



El porcentaje de gente sin estudios es menor en Valencia (10% frente al 15-20% de L'Horta) y se duplican las personas con un título superior (20% frente al 10-15% en L'Horta). Sin embargo en L'Horta el porcentaje de personas que obtienen un título medio se duplica respecto a Valencia.

POR PROCEDENCIA

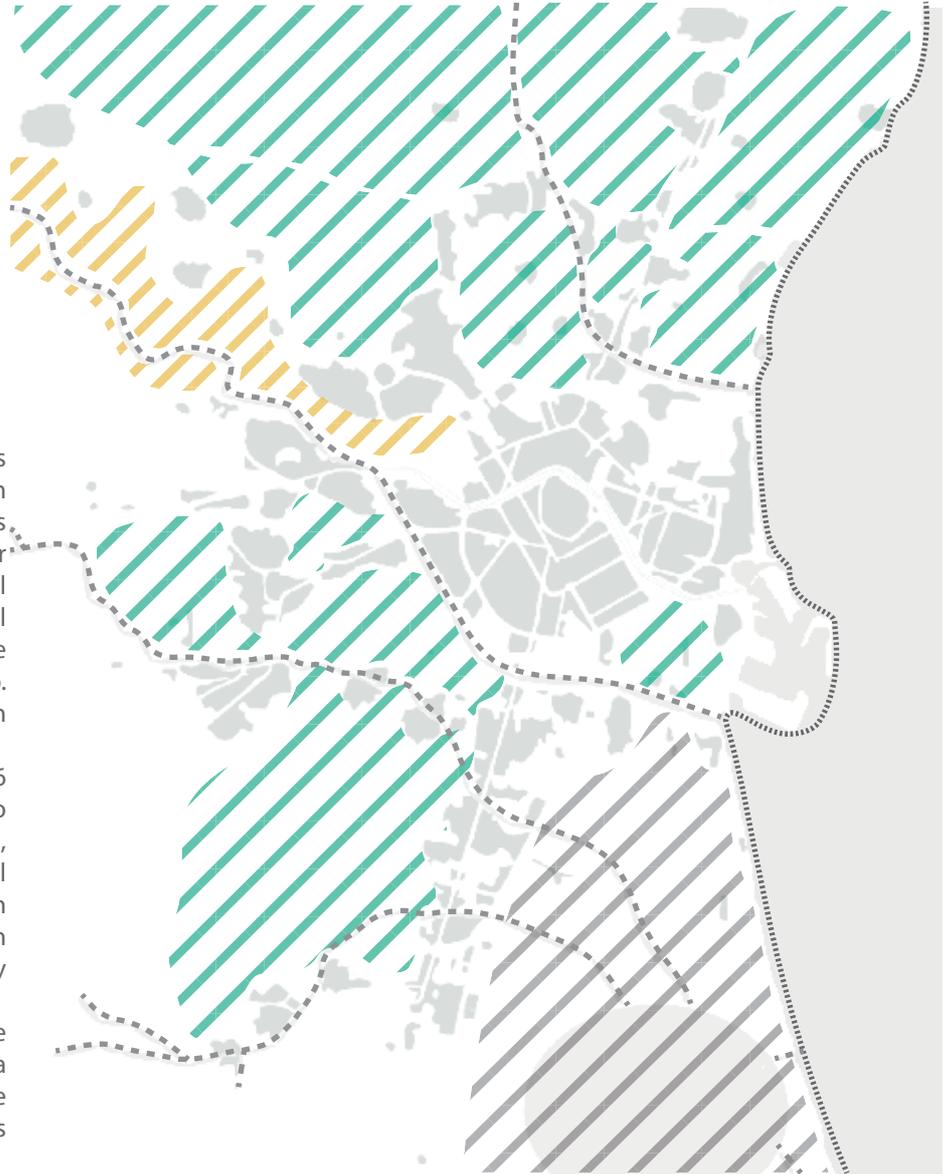


El 60% de la población empadronada en Valencia procede de la C. Valenciana, esta cifra se incrementa en un 10% en el caso de L'Horta. En el caso de la población extranjera se invierte la cifra, siendo un 10% mayor en Valencia. La población procedente del resto de España es igual en ambos casos.

¿QUÉ TENEMOS?

RECURSOS NATURALES

- Parque Albufera
- Parque del Turia
- Huerta
- Barrancos
- Litoral



Contamos con dos Parques Naturales; el de la Albufera, con una extensión de 21.000 hectáreas está protegido desde 1986 por sus valores ambientales, y el del Turia, que conecta los jardines del antiguo cauce con el nuevo cauce protegiendo parte de su curso bajo. Construido en , tiene una extensión de 4.600 hectáreas.

La huerta histórica, de la que en 2006 se había perdido un 30% debido a no contar con la adecuada protección, se compone de los cultivos y el agua que los riega, conforman un paisaje cultural único y una imagen identitaria de la ciudad de Valencia y su entorno.

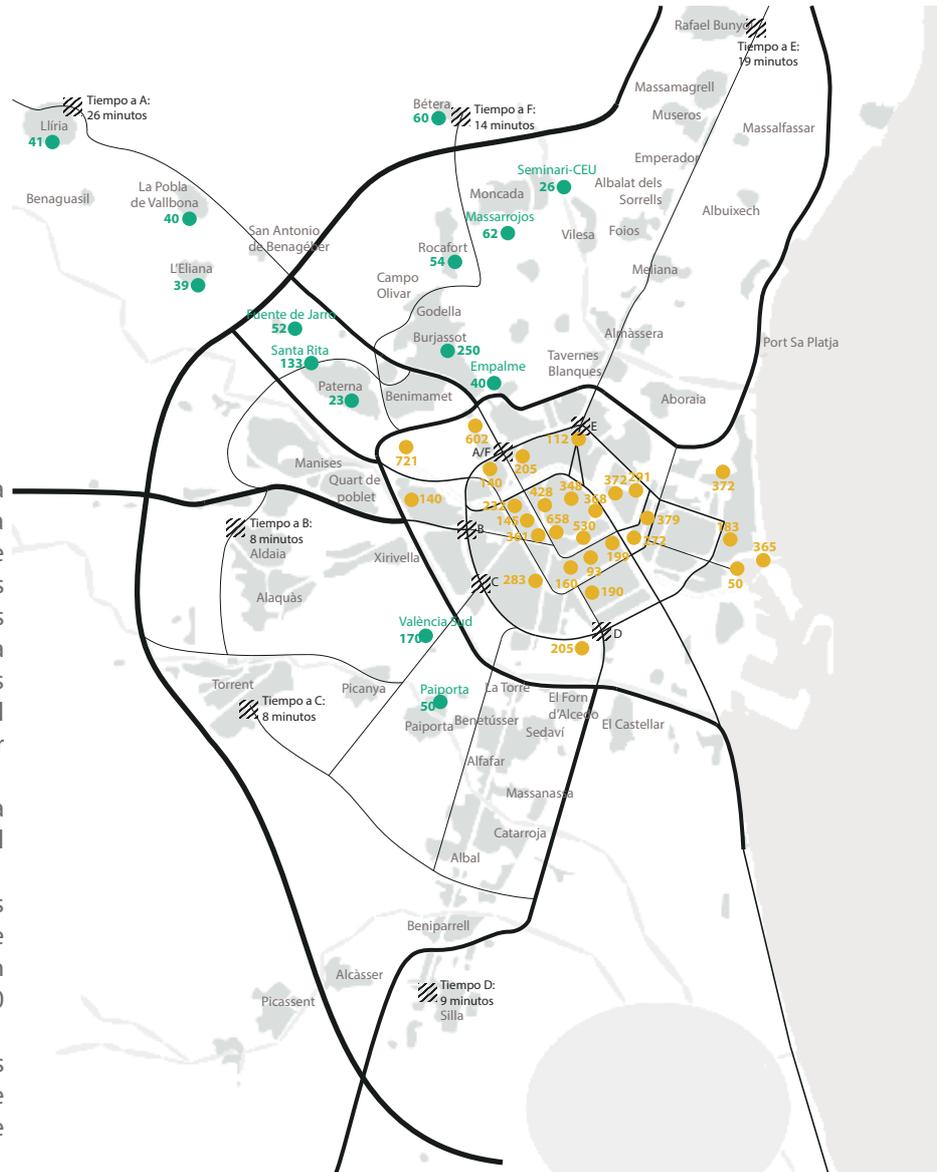
Además de la línea de costa, donde desde el Marjal dels Moros a la Bassa de Sant Llorenç y el Cap de Cullera se extienden 50 km de extensas playas con valiosos cordones dunares.

¿QUÉ TENEMOS?

TRANSPORTE PRIVADO

-  Autovías
-  Vías tráfico intenso
-  Vías tráfico moderado
-  Vías secundarias

-  Parking disuasorio
-  Parking urbano



Existe una red de autovías y carretera que unen la capital con el área metropolitana, mediante una serie de brazos asentados sobre caminos históricos y unos anillos concéntricos a Valencia.. Destacan la autovía del Este y la del Mediterraneo, las comarcales CV-35 y CV-36, hacia el oeste y la CV-500 hacia el Saler y por último la V-21 hacia el norte, la V-31 hacia el sur y la V-30 que rodea la ciudad colindante al nuevo cauce del Turia.

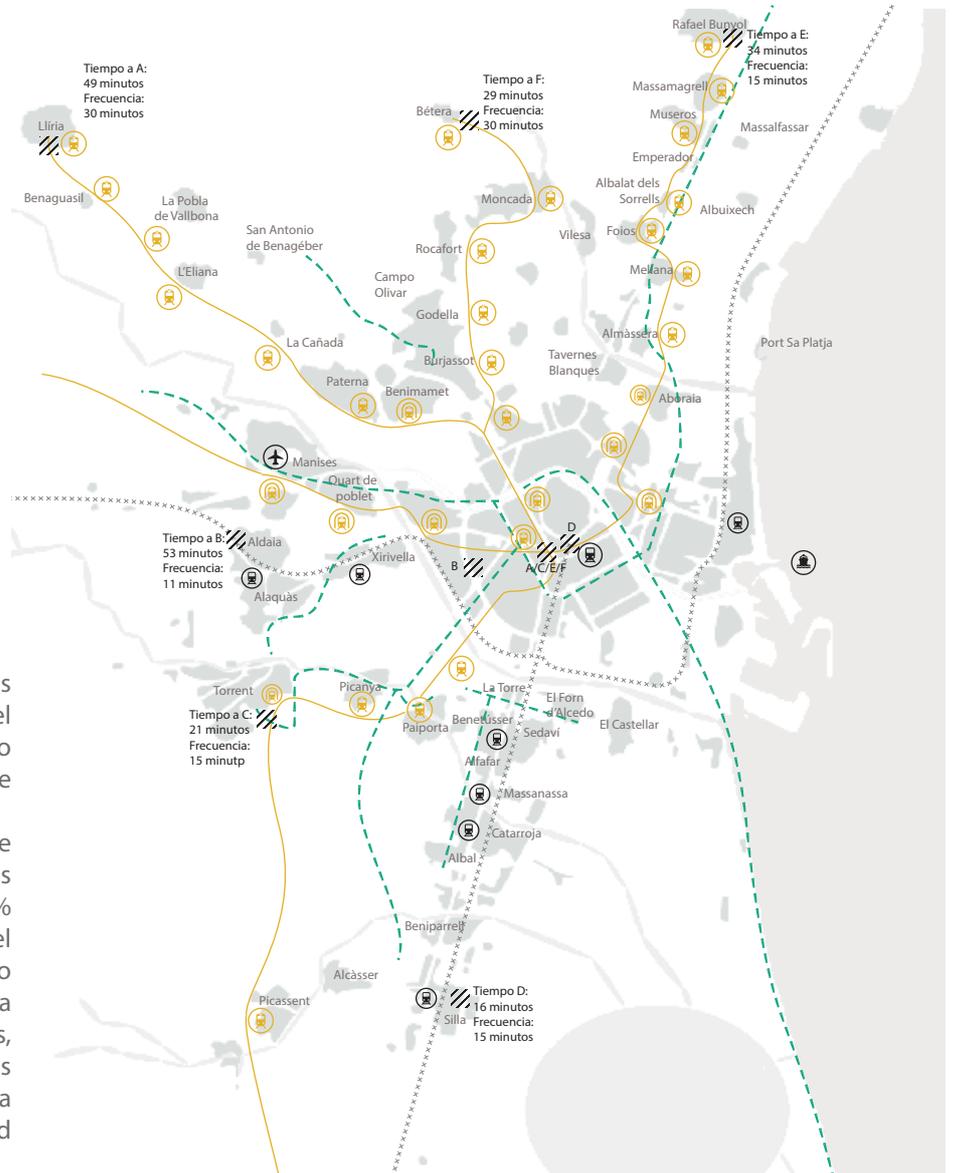
Los tiempos de trayecto entre los picos de los brazos y el centro van de los 8 a los 26 minutos. Esta situación hace que se produzcan 890.00 desplazamientos diarios.

En el núcleo hay 95.000 plazas de parking gratuitas, 33.347 de regulación pública y sólo 1.672 de disuasión.

¿QUÉ TENEMOS?

TRANSPORTE PÚBLICO Y SOSTENIBLE

-  Metro
-  Ferrocarril
-  Carril bici
-  Aeropuerto
-  Puerto
-  Estación tren
-  Estación metro
-  Estación metro subterránea



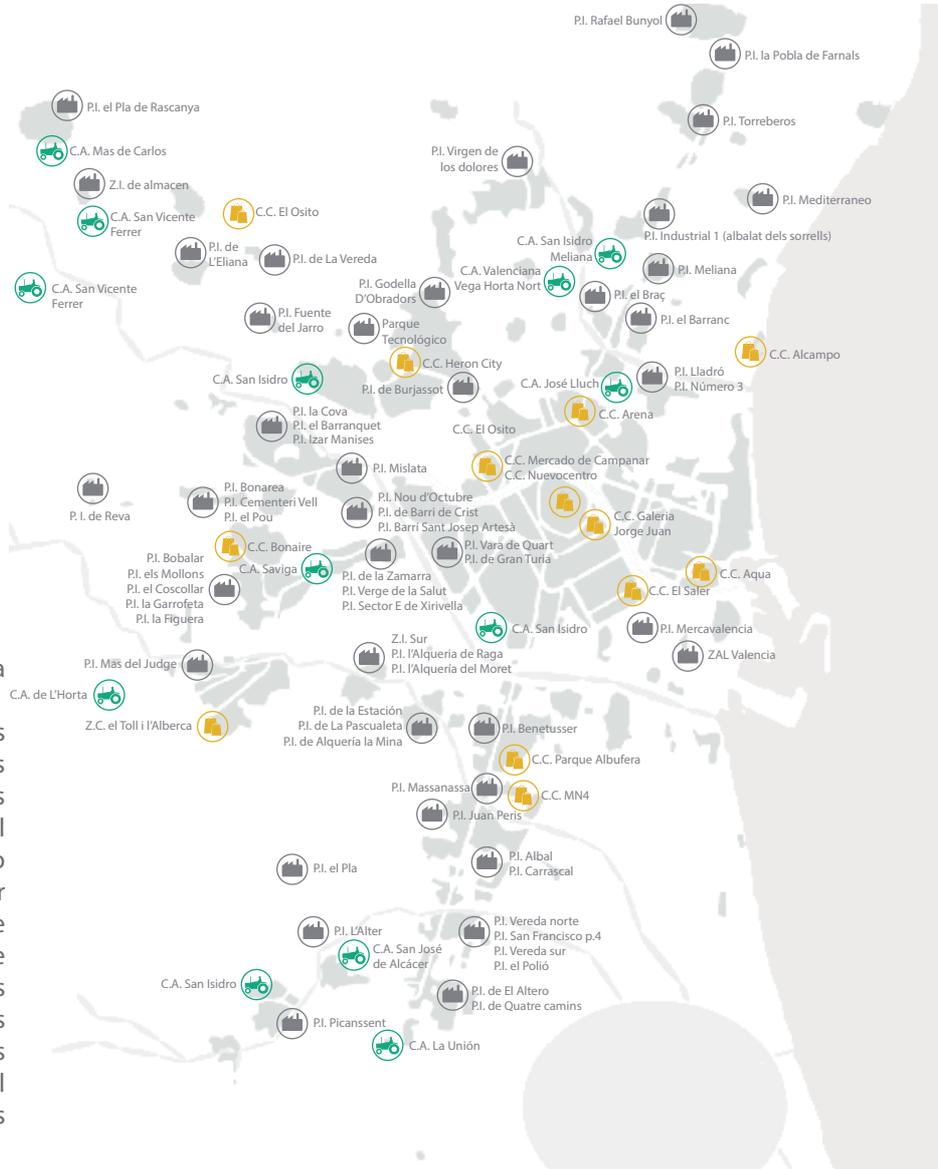
A gran escala, la mejora de las conexiones ferroviarias, el puerto y el aeropuerto han hecho que el número de viajeros que paran en Valencia se incremente.

El uso del transporte público de manera local es desigual entre los viajeros dentro de Valencia (23,6% T. privado - 76,4% T. público) y del área metropolitana (73,5% T. privado - 27,5% T. público). Esto se debe a la diferente eficiencia entre ambos, con tiempos de viaje y prolongadas esperas en la conexión entre Valencia y su área metropolitana. Y a una red de carril bici inconexa.

¿QUÉ TENEMOS?

RECURSOS ECONÓMICOS

-  Cooperativas agrícolas
-  Polígonos industriales
-  Centros comerciales

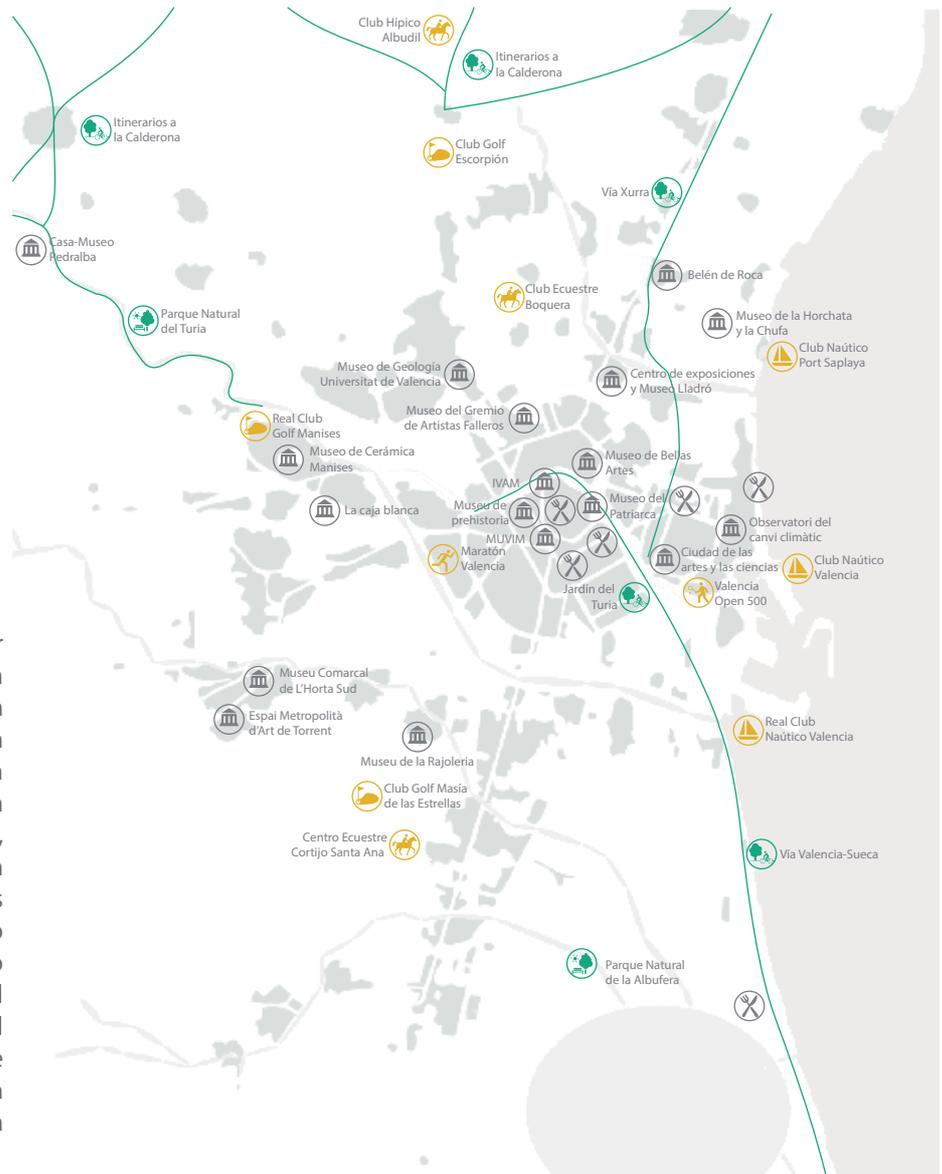


Existe una gran extensión de huerta cultivada, pero poco productiva. Contamos con numerosos polígonos industriales y centros empresariales que se organizan a lo largo de los brazos de comunicación, en el extraradio. Y el centro tecnológico que tiene como objetivo generar sinergias a través del encuentro entre científicos y empresas. Además de las tradicionales áreas comerciales se han construido en las últimas décadas un gran número de centros comerciales, pero a se mantiene el comercio de barrio en las compras cotidianas.

¿QUÉ TENEMOS?

RECURSOS TURÍSTICOS

-  Turismo cultural: históricos, gastronómico, de museos.
-   Turismo deportivo: de eventos (maratones, tenis), de deportes náuticos, tenis.
-  Ecoturismo: Rutas y parques naturales, paisajístico.



En la actualidad España es el tercer destino turístico mundial, Valencia está posicionada como tercera ciudad a nivel nacional, recibiendo en 2013 a 1.902.756 de turistas. Destaca nuestra capacidad de atracción mediante oferta de ocio y negocio, accesibilidad y movilidad, gestión estratégica traducidos en resultados económicos y sociales. Sin embargo estamos en desventaja en cuanto a condicionantes competitivos del entorno urbano y la vida social (dotaciones verdes, calidad del aire y seguridad ciudadana) y también en la apuesta institucional por la coordinación de interconcejalías.

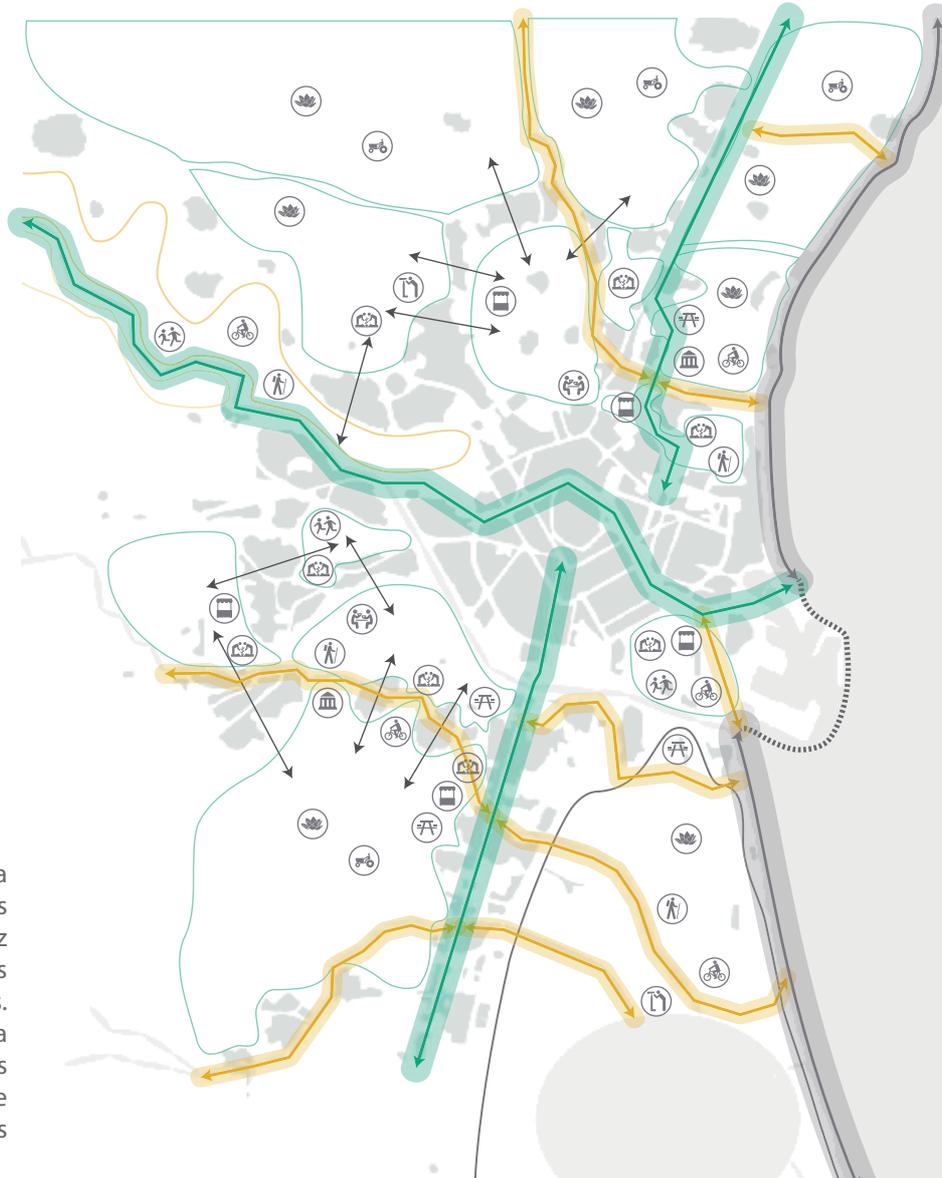
¿QUÉ QUEREMOS?

RECURSOS NATURALES

- Conexión principal
- Conexión secundaria
- Conexión litoral

- Bolsas de huerta
- Grapado huerta

- Huertos, huertos comunales y cooperativas agrícolas
- Puntos de venta y recogida, degustación y merenderos
- Actividades deportivas
- Museos y miradores

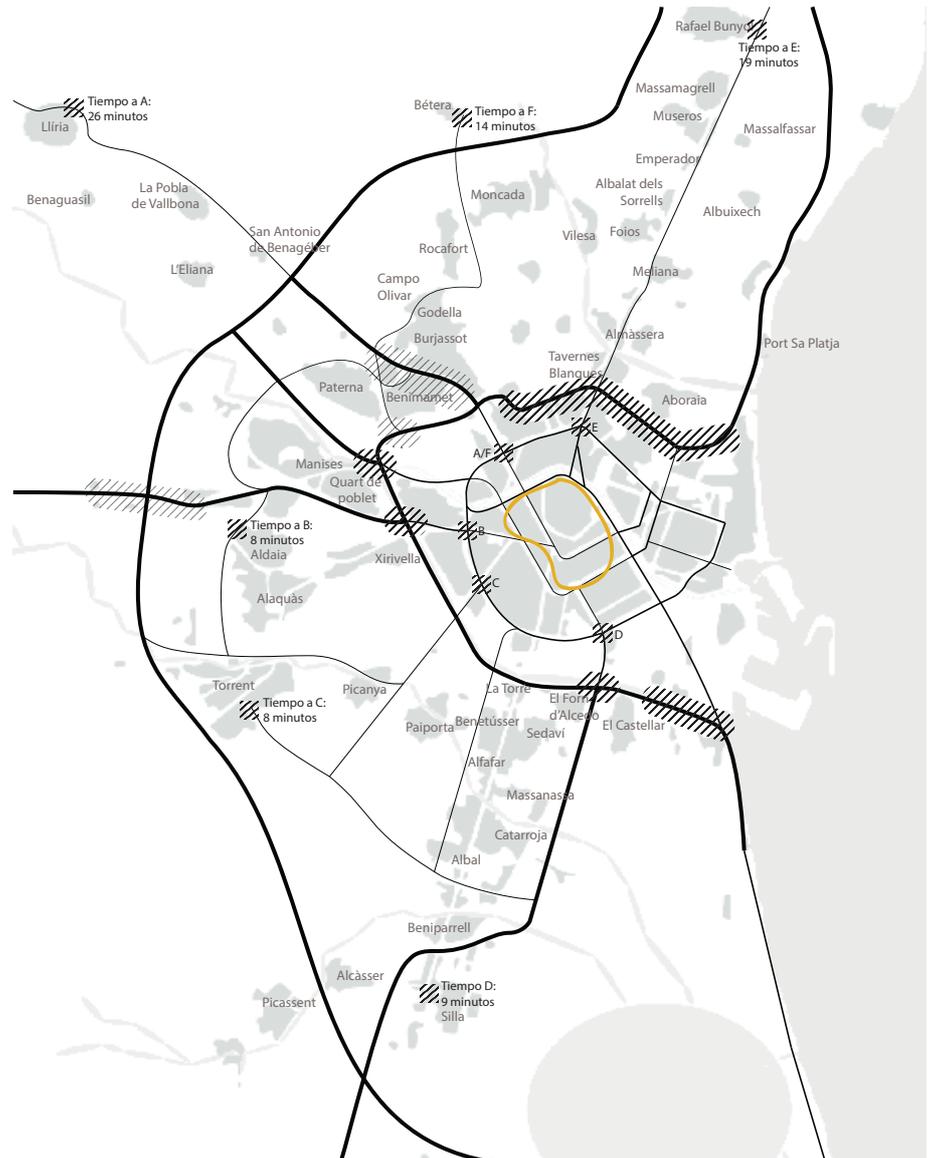


Crear conexiones entre Valencia y su entorno natural, en las dos direcciones. Que existan a su vez conexiones transversales secundarias que unan los diferentes activos. Y grapar las bolsas de huerta supervivientes a las poblaciones más cercanas mediante conexiones de tercer orden e instalando actividades suplementarias.

¿QUÉ QUEREMOS?

RECURSOS PRIVADO

-  Embotellamientos 1er grado
-  Embotellamientos 2o grado
-  Zonas de congestión

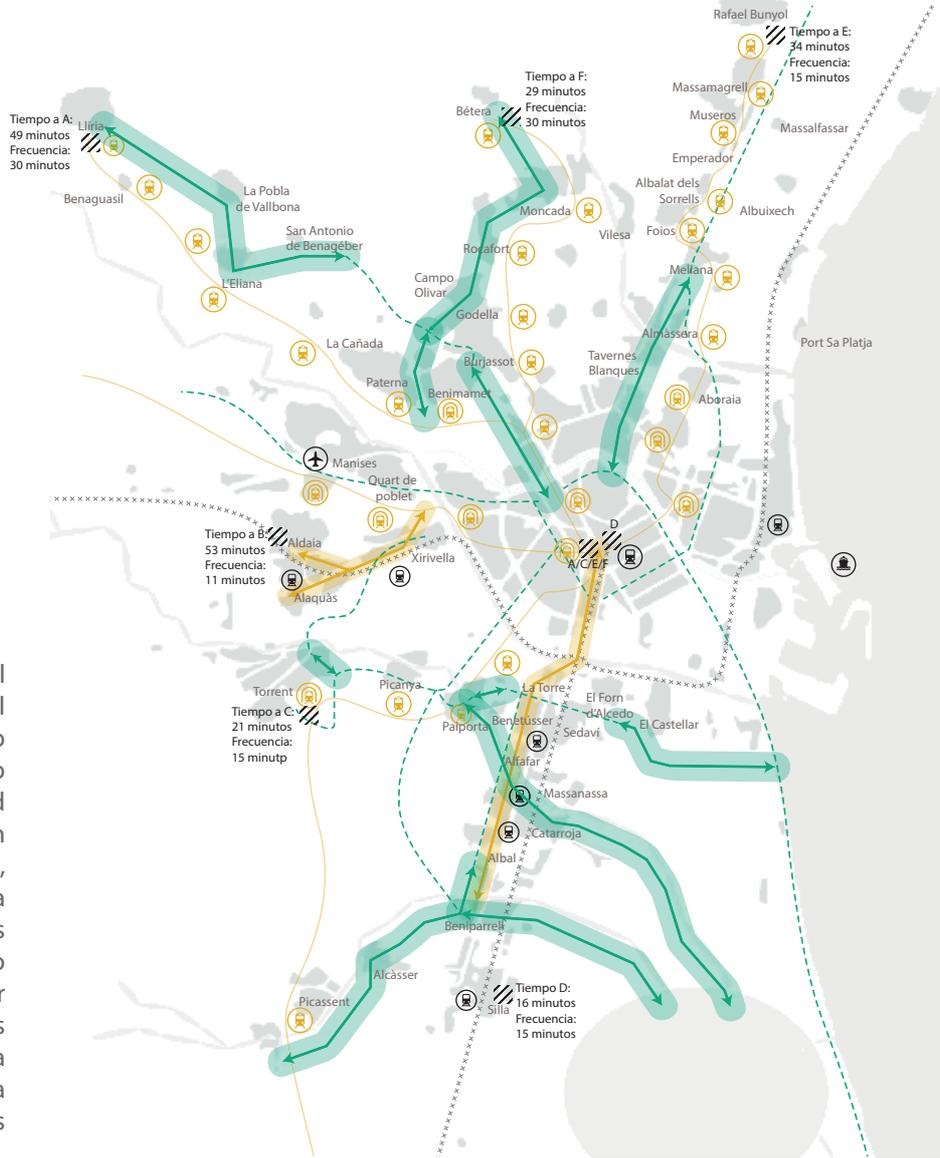


La situación actual provoca unos puntos críticos de embotellamiento en la red y una congestión de coches en Valencia. Se quiere reducir al máximo las aglomeraciones en los puntos críticos. Solucionar los problemas de congestión en los tramos autovía del Saler-V30 y CV-30 tramo norte. Mejorar la eficiencia de las autovías que unen Valencia con los núcleos industriales. Crear una conexión transversal entre los núcleos del oeste. Y aumentar los aparcamientos disuasorios con el fin de que los vehículos que entran a Valencia se reduzcan.

¿QUÉ QUEREMOS?

TRANSPORTE PÚBLICO Y SOSTENIBLE

-  Conexión bici
-  Conexión metro
-  Tiempos de espera y frecuencia

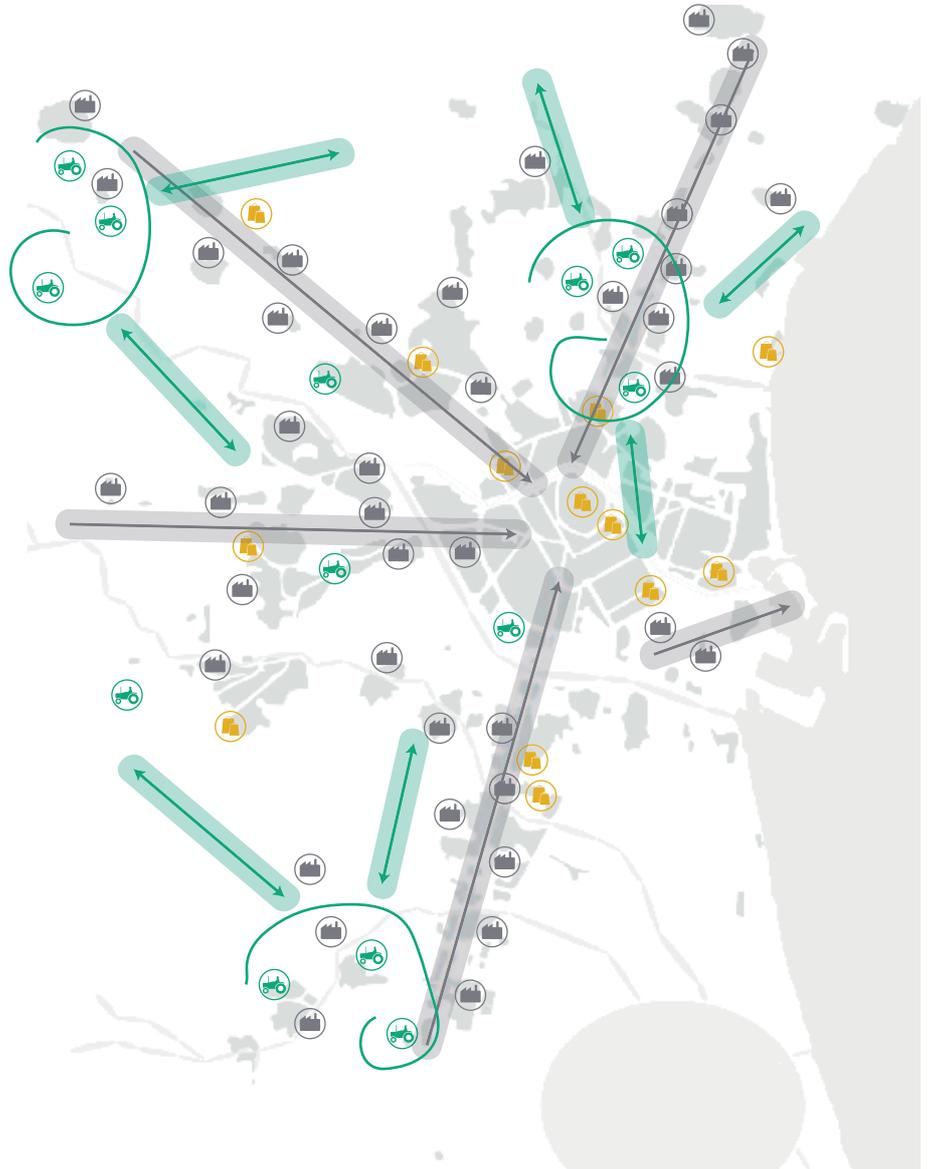


El objetivo es mejorar la eficiencia del transporte público entre Valencia y el área metropolitana, disminuyendo los tiempos entre ambas e incluyendo en las zonas que en la actualidad carecen de conexión. Estas zonas son el triángulo Aldaia-Alaquàs-Xirivella, y la zona sur. De esta forma se liberaría a la red de cercanías de paradas próximas a Valencia mejorando también sus tiempos. Completar la red de carril bici y de recorridos naturales, supondría una alternativa para los núcleos más próximos a la capital, o para los desplazamientos entre núcleos.

¿QUÉ QUEREMOS?

RECURSOS ECONÓMICOS

- ←→ Ejes de movimiento de la actividad productiva
- ↔ Líneas de distribución Productos de la huerta
- ∪ Unión de cooperativas
- 🚜 Cooperativas agrícolas
- 🏭 Polígonos industriales
- 🏪 Centros comerciales



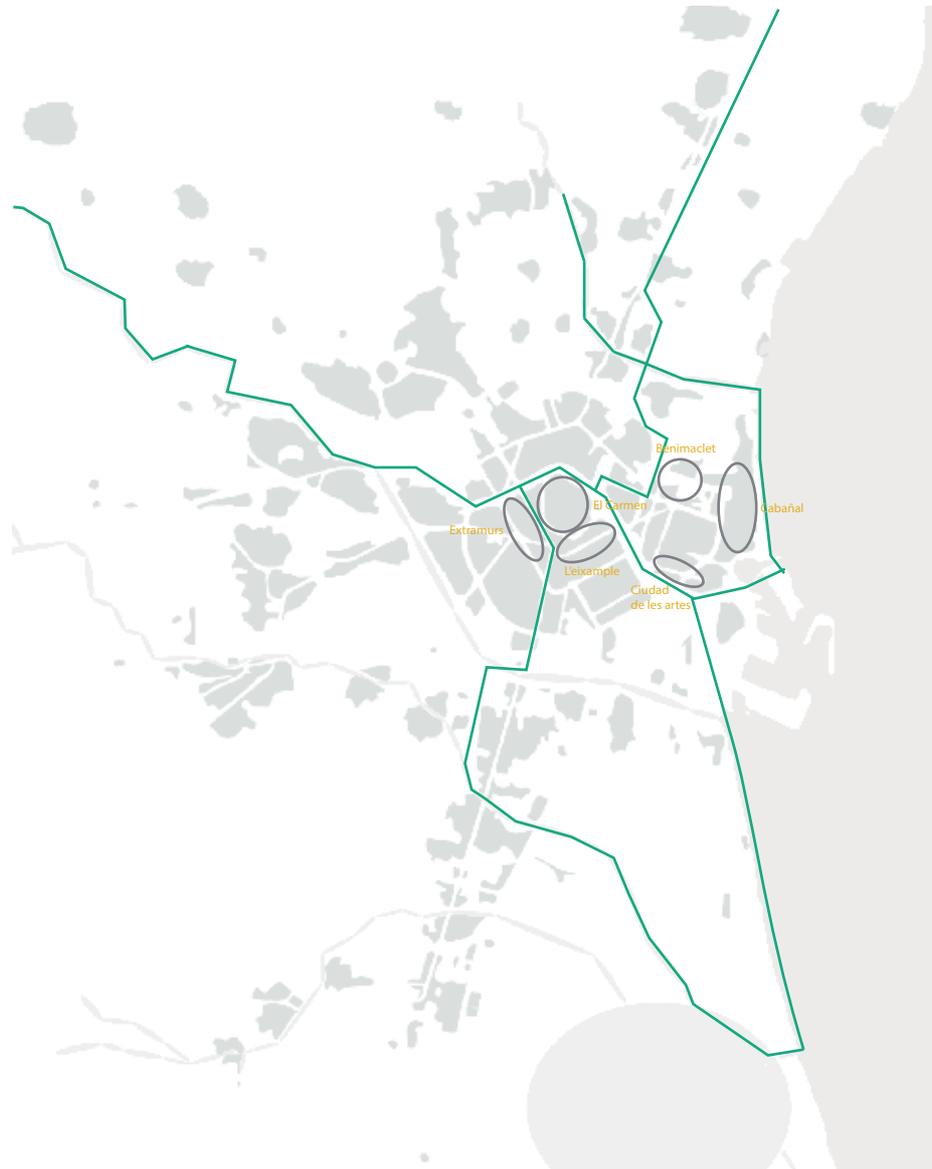
Retornar la actividad productiva a los centros históricos, ayudando a la regeneración urbana, vertebrando la ciudad, generando riqueza, mejorando la coordinación entre instituciones y el sector privado, fomentando la diversidad y creando una imagen fuerte de ciudad: la MARCA.

Definir un modelo de desarrollo productivo en la huerta, con fórmulas de gestión y financiación viable a corto y largo plazo de la actividad agrícola. Nueva producción de envasados y distribución. Fomentar el consumo local.

¿QUÉ QUEREMOS?

RECURSOS TURÍSTICOS

- Redes naturales
- - - A recorridos extern
- Focos turisticos urb



Creación de itinerarios especializados en los diferentes modos de turismo, que permitan una continuidad en la visita. Los itinerarios se superponen dando a conocer al turista otras formas de visitar Valencia

RECURSOS NATURALES

- Red principal caminos naturales
- Red de cosido
- Bolsas de huerta
- Puertas de la huerta
- Nodos de actividad



La red de caminos principales se apoya en el antiguo cauce del río y el Parque del Turia, la antigua Vía Churra al norte, el paseo marítimo que une el litoral y la red de barrancos y canales de la Albufera y se completa con

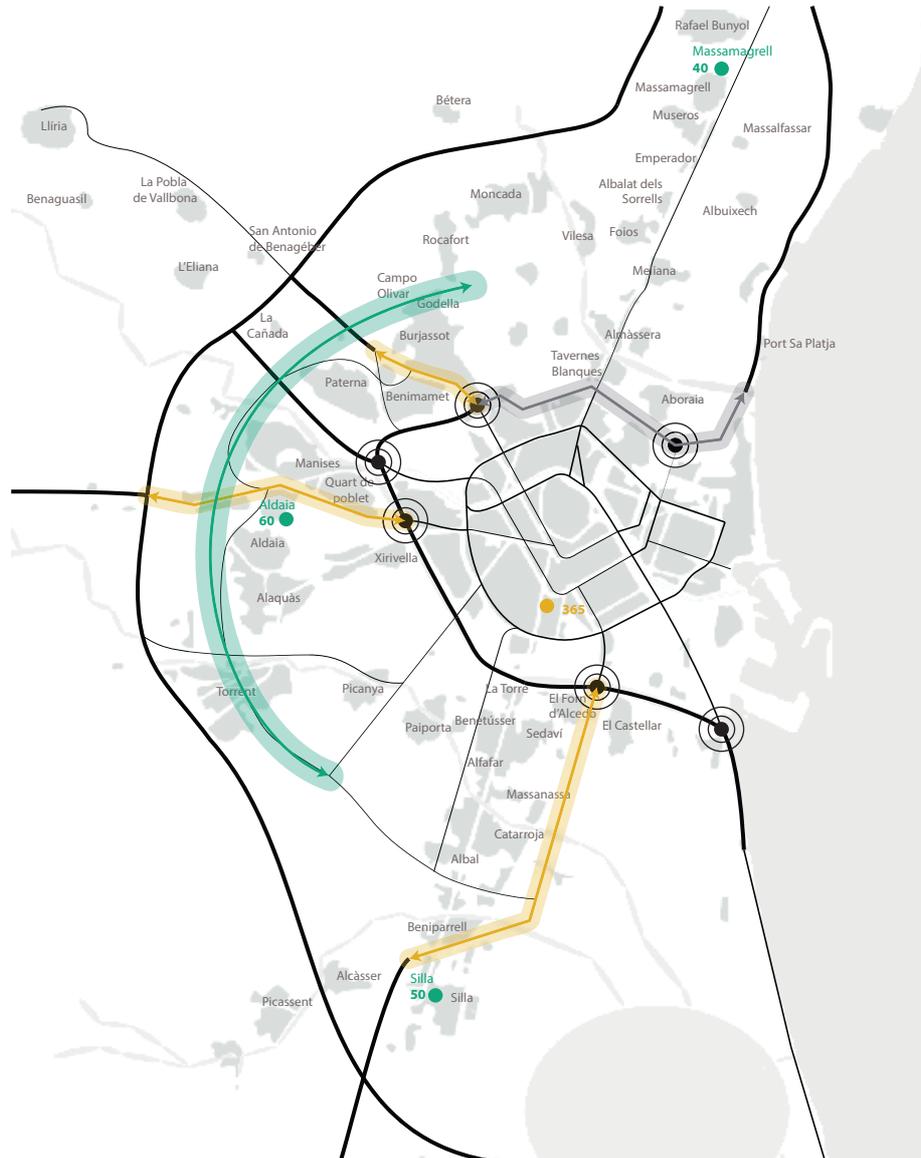
La red de cosido está basada en los caminos de la huerta, mediante su debida señalización que permita coexistir a vehículos y peatones

Las puertas a la huerta coinciden con el cambio de escenario, de urbano a rural y los nodos de actividad con las intersecciones entre las diferentes redes, y en ella se concentra parte de la actividad permitida o autorizable

¿QUÉ HACEMOS?

TRANSPORTE PRIVADO

-  Línea Bus Transversal
-  Carril Bus-VAO
-  Segregación de vías
-  Gestión de nodos
-  Nuevo parking disuasorio
-  Nuevo parking urbano

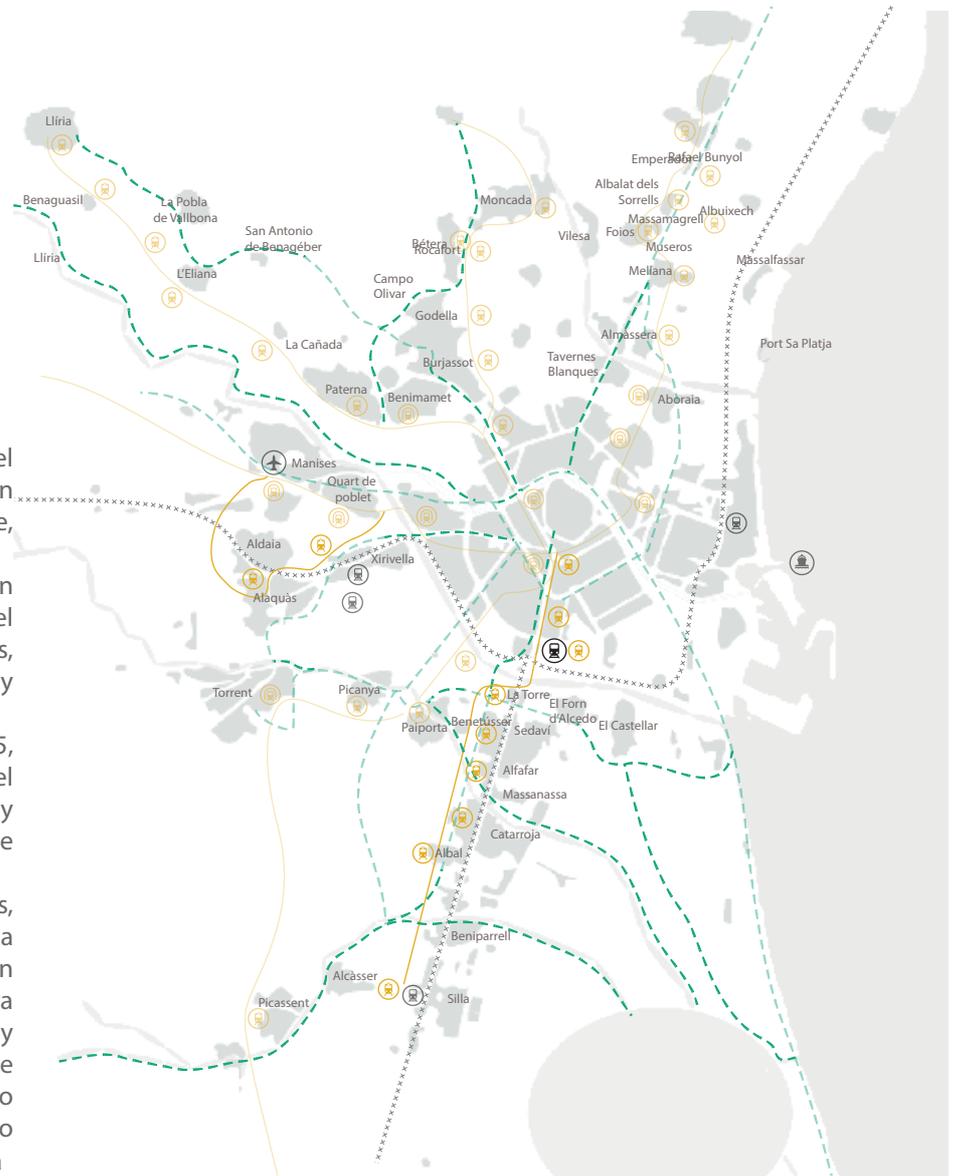


Crear nuevos aparcamientos disuasorios. Realización de dos carril Bus-VAO en la A3 entre la AP7 y la V-30 así como en los tramos previos a la V-30 de la CV-35 y la V31, con continuidad en la trama urbana. Segregación completa de la CV-30 en el tramo norte (supresión de las intersecciones semaforizadas). La utilización de tecnologías inteligentes para la gestión del tráfico (señalización variable de la velocidad máxima de circulación) y apps que fomenten el uso compartido del coche.

¿QUÉ HACEMOS?

TRANSPORTE PÚBLICO Y SOSTENIBLE

- Nueva línea metro
- Nuevo tramo carril bici
- 🚉 Nueva Estación tren
- 🚇 Nuevas Estación metro



La primera medida importante es el cambio de ubicación de la estación del norte, ésta se desplaza en su eje, liberando el espacio de las vías

Se añade una línea de tranvía en dirección al sur que conecta el centro de Valencia con Sociópolis, Benetússer, Alfafar, Catarroja, Albal y Silla

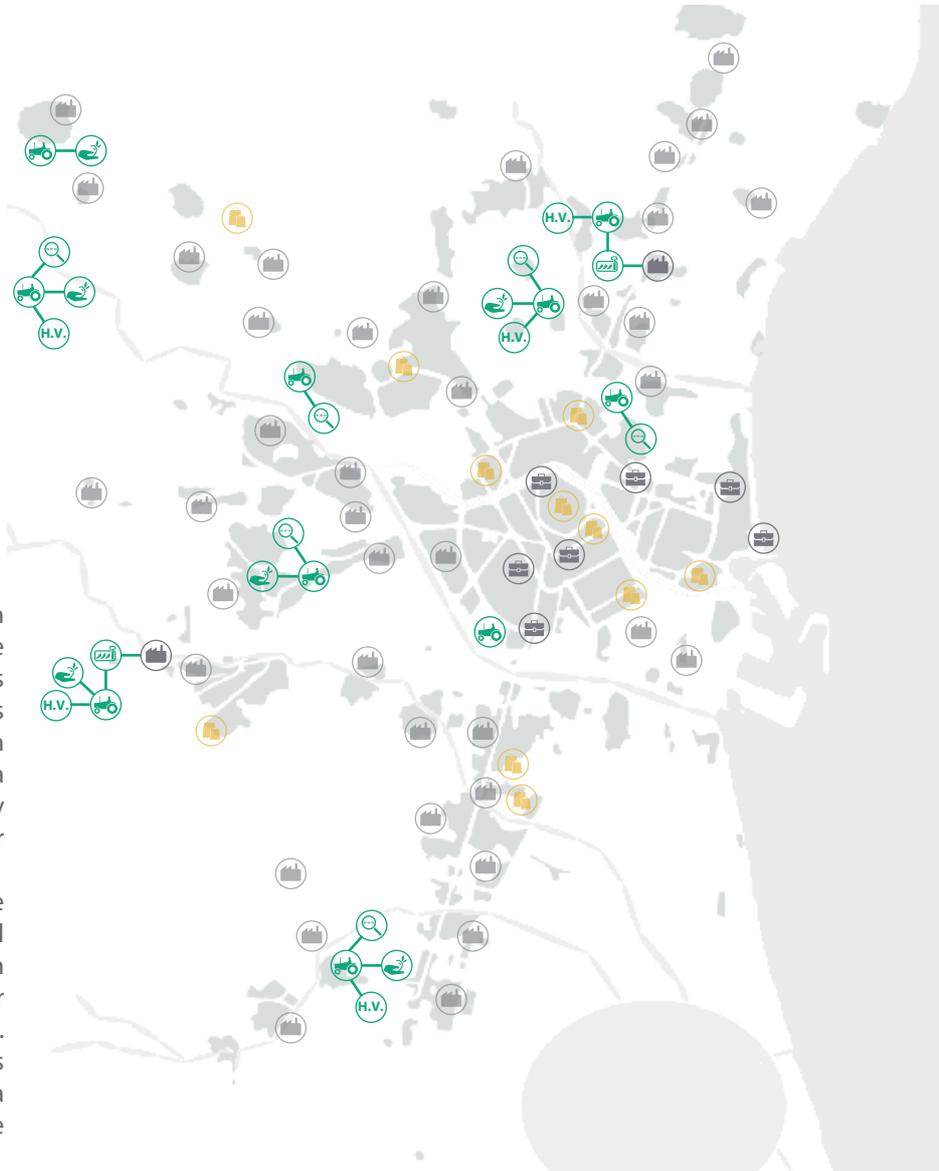
Una modificación en la línea 5, hace que ésta se desplace desde el aeropuerto hacia Aldaia, Alaquàs y Xirivella, mientras la línea 3 sigue hacia Ribarroja del Turia

Se completan los carriles bicis, uniendo Valencia con Burjassot y esta misma vía hasta Liria. Otra conexión une la capital con la Vía churra pasando por Tavernes Blanques y Almassera. La unión del carril bici de playa con los pueblos del sur pasando por la Albufera. La que une el antiguo cauce del río con el Parque del Turia

¿QUÉ HACEMOS?

RECURSOS ECONÓMICOS

-  Cooperativas agrícolas
-  Certificación producto ecológico
-  H.V. Etiquetado "Huerta de Valencia"
-  Venta online
-  Polígonos industriales existentes
-  Nuevos centros productivos

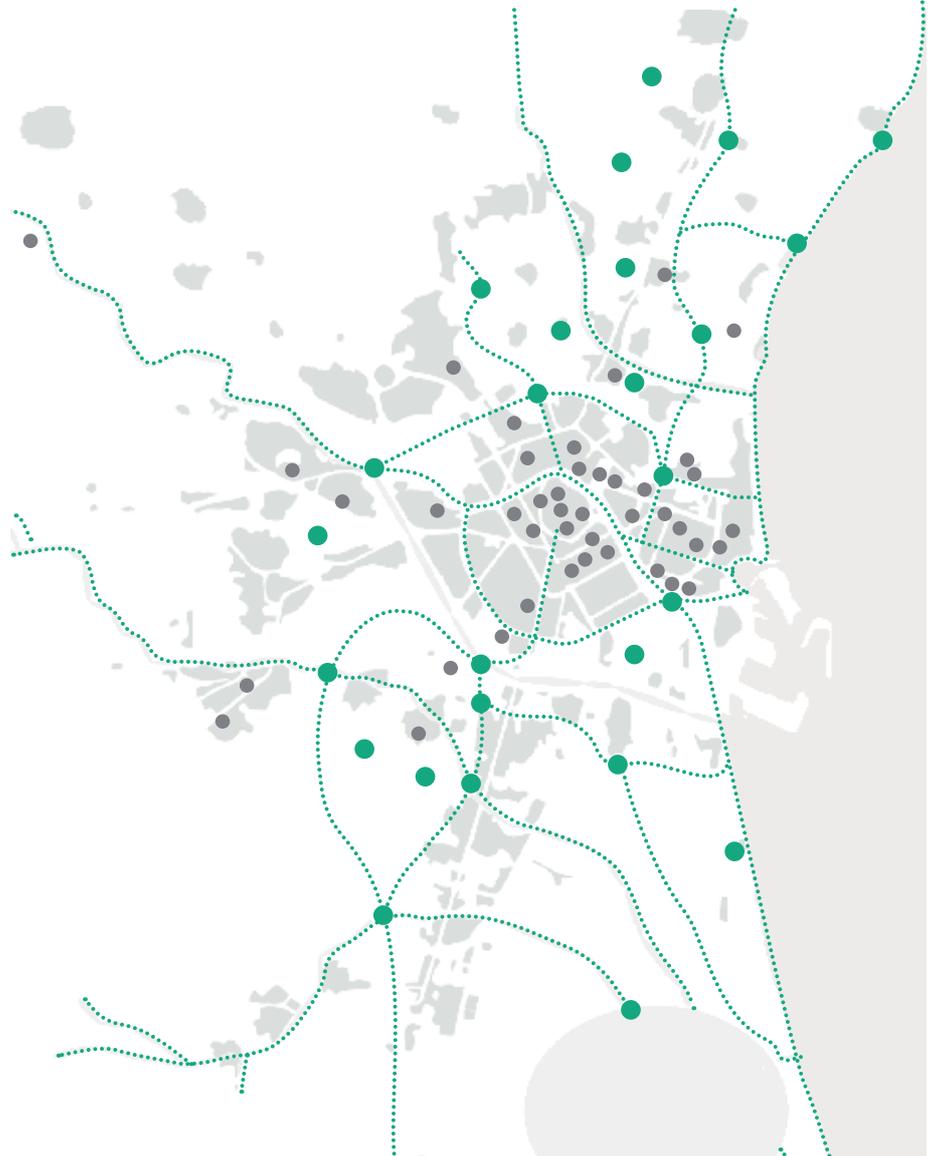


En el sector industrial se aprovechan edificios existentes en la ciudad que por sus dimensiones y características son aptos para este fin, reciclándolos y adaptándolos para que su posición en la trama urbana sea entendida como una continuidad de ésta y se conviertan de nuevo en motor económico.

El producto de la huerta debe perseguir su diferenciación en el mercado, con técnicas y mejoras en la producción que permitan certificar una D.O., o sus cualidades ecológicas. Coordinar a los distintos agricultores en cooperativas, haciendo fuerte la marca y ampliar el negocio online con puntos de recogida.

RECURSOS TURÍSTICOS

- Redes naturales
- Puntos de interés natural
- Puntos de interés urbano



Es necesaria la señalización de los itinerarios de manera física, para que usuario sepa donde está y hacia donde puede ir, complementado con una aplicación móvil que nos señale lugares próximos que visitar, la oferta gastronómica cercana y una pequeña descripción de los sitios de interés. Esto hace posible que el turista no sólo visite Valencia, limitándose a los lugares característicos, si no que VIVA Valencia, conociendo nuestro estilo de vida y creando una experiencia

PLAN DE ACCIÓN ÁMBITO SUR

CRONOLOGÍA TERRITORIAL

Decisiones históricas que han marcado el territorio en el ámbito sur

ARCO DE DESARROLLO SUR

Estrategia en el ámbito sur

LA RENATURALIZACIÓN Y LA HUERTA

Situación actual. Vertebración natural. Espacios verdes.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Diagnóstico. Nueva red de tren y tranvía. Cambios en la red viaria.

COSIDO DE BARRIOS

Morfología y usos. Grado de ocupación. Situación final.

REVITALIZACIÓN CON HITOS DE ACTIVIDAD

Diagnóstico. Hitos de actividad. Hitos secundarios.

GESTIÓN TERRITORIAL

Agentes políticos y ciudadanos

•HASTA 1850_ LA CIUDAD AMURALLADA •



•1850 A 1940_ LA CIUDAD BURGUESA •



Hasta 1850 Valencia era un **recinto amurallado** de doble anillo, a la muralla cristiana construida en 1356, se le sumaba la musulmana, que no fue destruida y data de 1021. El resto del territorio se organizaba en señoríos, mucho porcentes de asentamientos en alquerías musulmanas, que fueron abolidos en 1837 y constituidos en ayuntamientos.

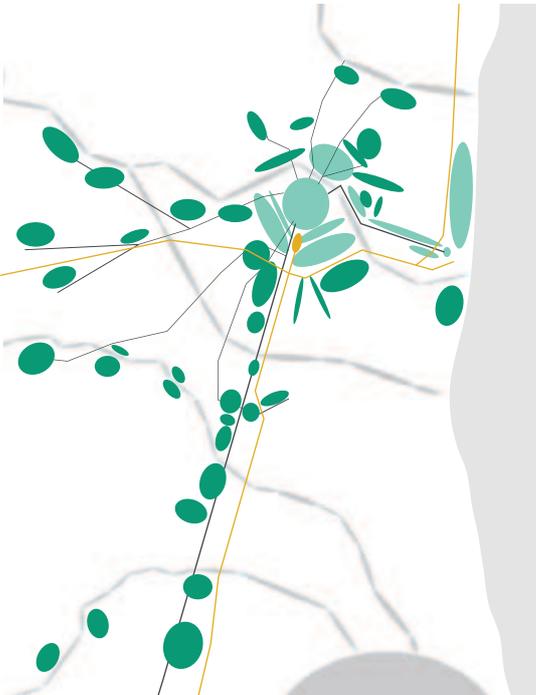
A partir de 1850 Valencia se abre al exterior, en 1852 se pone en funcionamiento la **línea ferroviaria** que unía Valencia con el Grao, en 1854 se inaugura la línea hacia Xàtiva, que más tarde se prolongaría hasta Almansa y posteriormente hasta Madrid. La línea hasta Tarragona se pone en marcha en 1865, que finalmente alcanzaría Barcelona. El trazado ferroviario se encontró con dos dificultades, los opositores que veían peligrar sus negocios y la muralla. A pesar de ello Cirilo Amorós decretó su derribo en 1865. Paralelamente se empieza a plantear la necesidad que una ampliación de la ciudad, comienzan a publicar varias leyes, pero los proyectos quedan paralizados debido a los sucesos revolucionarios de 1868. No es hasta 1868 cuando se pone en marcha **el plan de L'Eixample** proyectado por José Calvo, Joaquín M.^a Arnau y Luis Ferreres. En 1907 comienza la construcción del segundo ensanche y la construcción de la **Estación del Nord**, como la conocemos hoy, empieza en 1917.

Aparece construcciones de obra nueva en el eje que unía Valencia con el Grao (Av. del puerto, hoy).

El Cabanyal se expande en esta época, gracias al crecimiento de la zona litoral, por la construcción de nuevos diques en el puerto y a que se abren a la posibilidad de nuevos proyectos debido a que se constituían en ayuntamiento independiente.

CRONOLOGÍA TERRITORIAL

•1940 A 1970_ EL BOOM MIGRATORIO•



•1970 A 2010_ EL BOOM INMOBILIARIO•



El siguiente tramo de historia se ve marcado por dos acontecimientos. El primero es la **riada de 1957**. Con la catástrofe se empieza a trabajar en un nuevo plan hidrográfico, de las tres posibilidades se optó por la **Solución Sur**, pese a ser el más costoso y el más invasivo con el medio. Éste consistía en excavar un nuevo cauce desde Quart de Poblet hasta el norte de Pinedo, cruzando por la huerta de Valencia, rompiendo así la continuidad entre ésta y L'Horta Sud. El segundo acontecimiento son las **migraciones regionales** hacia Valencia y su área metropolitana, atraídos por los nuevos sectores industriales. Pese a que en Valencia el aumento no es muy significativo, en las poblaciones del área metropolitana el número de habitantes se dobla en las décadas de los 60's y 70's.

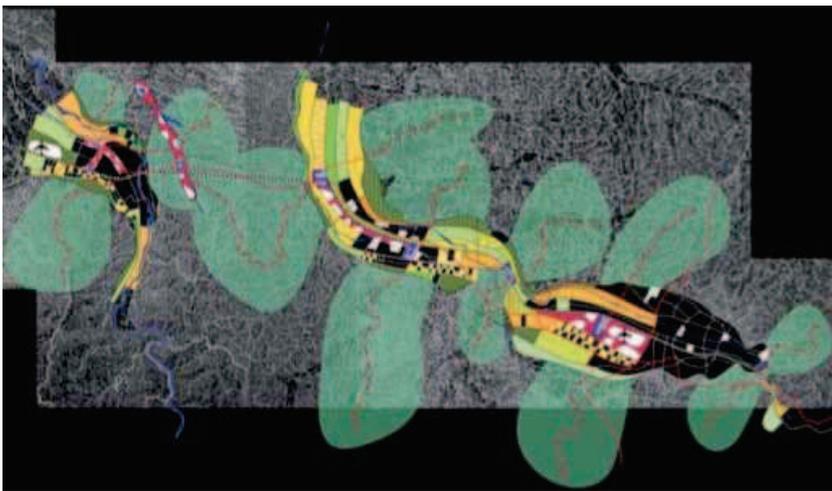
En las siguientes décadas Valencia se transforma en una **sociedad terciaria**, se produce el ingreso en la CEE, el despegue del sector turístico y la difusión de una sociedad de consumo, universalizándose el Estado del Bienestar. **Las infraestructuras mejoran**, se construyen las principales **autovías** y se desarrolla la red de carreteras comarcales. Se pone en marcha el **sistema de metro** y se empieza a conectar Valencia con las poblaciones metropolitanas cercanas. La reforma ferroviaria modifica el trazado de las vías y se soterra la estación del cabañal. El principal proyecto urbanístico en Valencia es transformar el antiguo **cauce del Turia** en un **cinturón verde**. Se colmata la parte norte y suroeste de la ciudad. Se proyectan edificios firmados por arquitectos de renombre. Los pueblos de L'Horta también **aumentan** su **extensión urbanizada** y crece el tamaño de los polígonos industriales.

ARCO DE DESARROLLO:

"Proceso de (re)definición y desarrollo urbano referido a esquemas atractores nucleares, destinados a articular estrategias evolutivas, a corto, medio y largo plazo, basadas en secuencias entre focos/zonas de actividad, interconectados por canales de enlace y reocrido. Son circuitos de interacción sincopados entre paisajes enlazados, entendiendo el termino paisaje como paraje/escenario y campo de actividad a la vez." Según Metapolis, diccionario de arquitectura avanzada.

La propuesta plantea una intervención para ordenar el territorio. Su lógica se apoya en la definición de un arco de desarrollo, éste articula Valencia y las poblaciones al sur de la primera corona metropolitana. El objetivo es la transformación de un territorio deficitario en un hiperterritorio activo mediante la definición de nuevos focos concentradores de intercambio surgidos del encuentro entre infraestructuras, flujos y paisaje. Hay que entender que la competitividad futura no se producirá con la ciudad monocéntrica, si no con un esquema polinuclear de desarrollo mixto (residencia-producción-ocio).

Es necesario crear un haz vectorizado y entrelazado en el que conocimiento y logística impongan reglas de juego sensibles a la naturaleza afín de generar desarrollos mixtos entre ciudad y paisaje. Su base parte de la creación de un espacio de relación y ordenación entre núcleos de población, bolsas de huerta e infraestructuras de comunicación creando un gran nodo de atracción definido como un espacio de uso lúdico y cívico para peatones y bicicletas.



CONECTAR VLC Y L'HORTA SUD

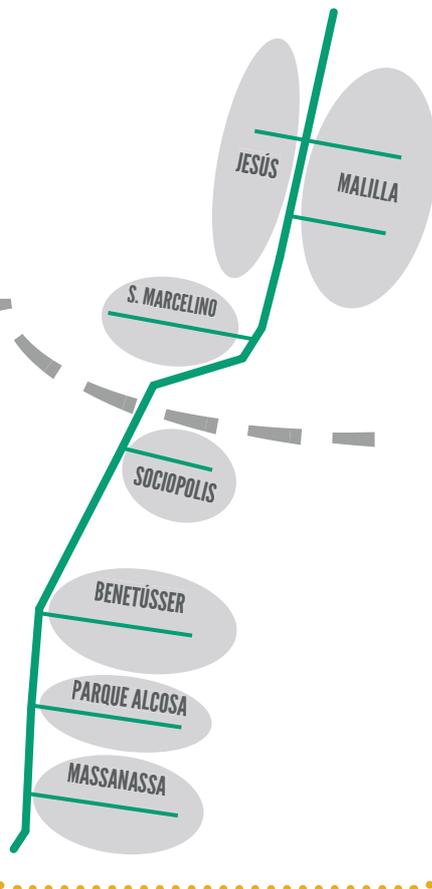


ESTRATEGIA:

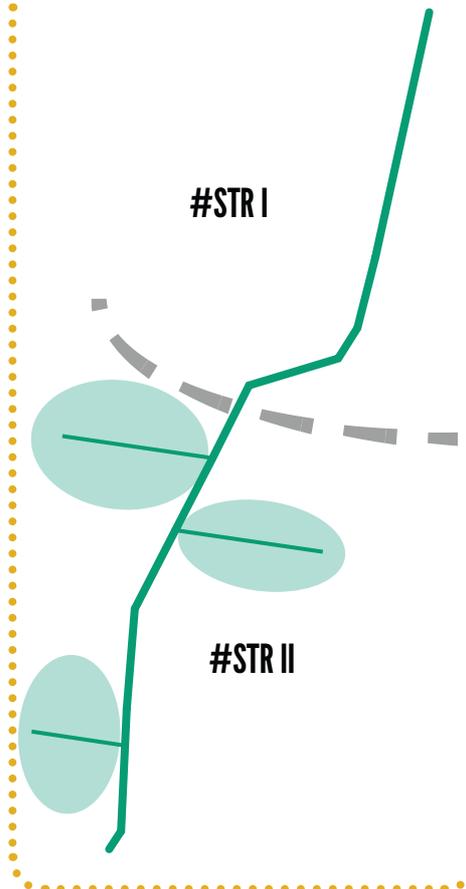
1. Conectar Valencia con L'Horta sud.
2. Coser barrios y pueblos
Regular el equilibrio entre llenos y vacios
3. Coser bolsas de huerta
Permitir que lo rural forme parte de lo urbano
4. Revitalizar con hitos de actividad.

ARCO DE DESARROLLO SUR

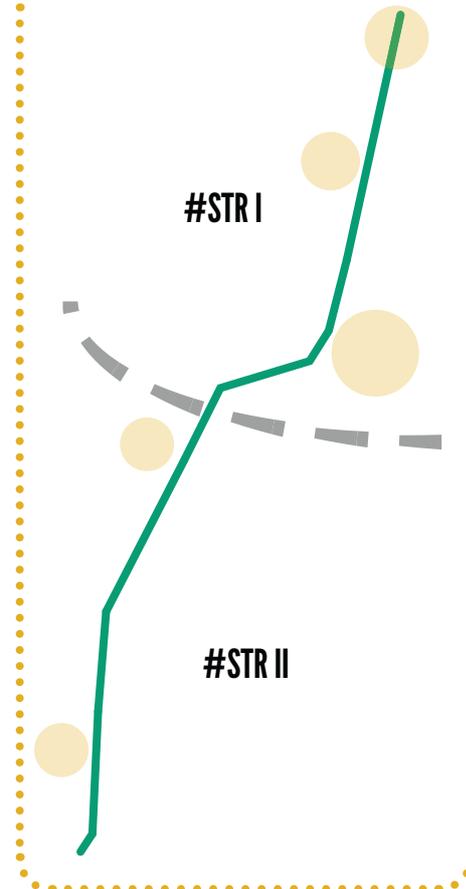
COSER BARRIOS Y PUEBLOS



COSER BOLSAS DE HUERTA



REVITALIZAR CON HITOS



En los bordes de la trama urbana, acogen formas de cultivo que se sitúan a medio camino entre la subsistencia, la resistencia contra el avance de la urbanización y la pervivencia de las formas tradicionales de vida en el campo. Esta bolsa de huerta marginal, se extiende por varias poblaciones formando un eje hasta Valencia.

A una gran escala, se crea una conexión con Valencia y las demás poblaciones. Esto le confiere una función integradora que deshaga la dicotomía campo y ciudad que en el pasado rompía la relación huerto-metrópolis. Este gran parque urbano natural permite al ciudadano volver al campo sin salir de la ciudad. Supone una alternativa a los actuales medios de transporte incorporando la sociabilización entre usuarios. Se producen interconexiones a dos escalas: Parque de ocio verde a nivel metropolitano. Huerta urbana a gestión municipal.

Al reciclarla, se pone en valor su calidad paisajística y se inserta este bien autóctono en peligro de extinción, como otro componente imprescindible de la ciudad. Como beneficio directo, sirven de apoyo a la economía familiar, pero también dan respuesta a unos intereses más relacionados con el ocio, los alimentos de calidad y la recuperación de una cultura, fomentando la cohesión social. Son una alternativa viable para el autoconsumo y la alimentación natural.

RENATURALIZACIÓN

AMBIENTAL

RENATURALIZACIÓN y conectividad ecológica

MINIMIZACIÓN de la ANTROPIZACIÓN

NO ACTUACIÓN gestión responsable de los RECURSOS del paisaje con una visión futura

asegurar el FUTURO BIOLÓGICO

mejorar la CALIDAD AMBIENTAL

PARADIGMA

nueva relación hombre-naturaleza
deporte-naturaleza
individuo más sostenible

Planteamientos cooperativos

CONCIENCIA COLECTIVA

PARADIGMA

SOCIAL

procesos participativos e implicación ciudadana en el procedimiento

usos, educación e interpretación de la naturaleza y espacios de ocio

aprovechamiento de los recursos naturales del lugar

recuperación de antiguas formas de hacer

Diseño ecológico de plantaciones

Uso de plantas autóctonas

ECONÓMICO

AUTOGESTIÓN

ECONOMÍA DE RECURSOS

PARADIGMA

Concentración de usos

Reducción de costes de mantenimiento

Inversión

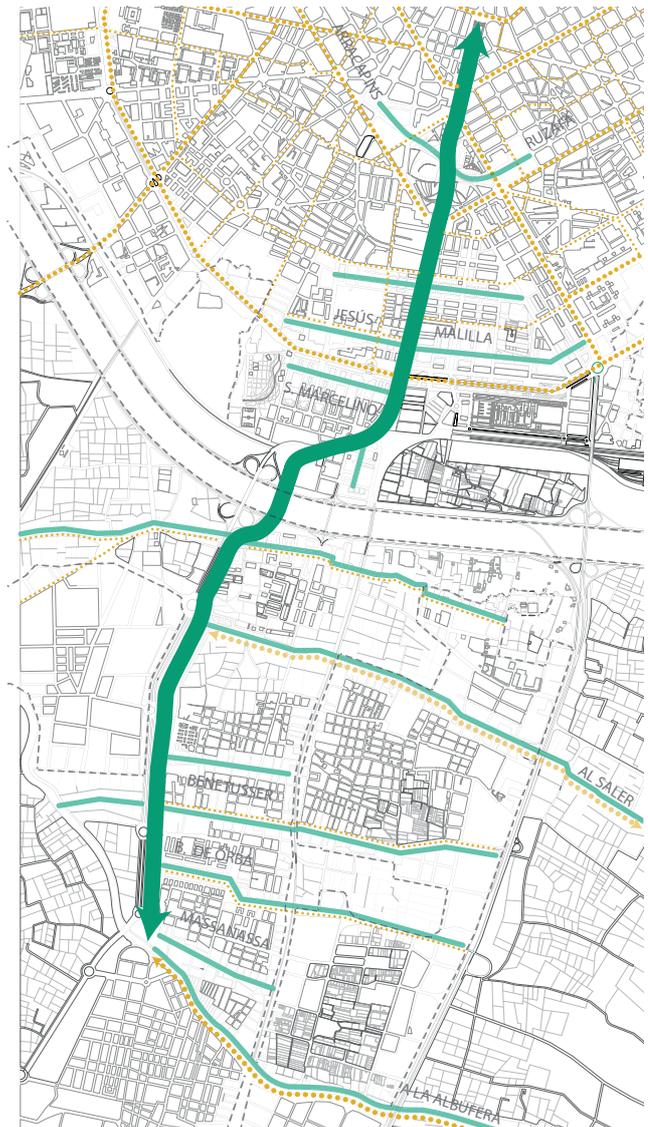
SITUACIÓN ACTUAL



- El nuevo cauce del Turia, que provoca una discontinuidad entre la capital y la zona sur y hace costosa cualquier conexión entre ambas.
- El trazado de ferroviario es una barrera este-oest. El mayor problema se encuentra en Valencia. Se desarrolló edificación industrial en la izquierda y en la derecha Malillano nunca se ha consolidado.
- La autovía AP7 actúa como un límite de crecimiento, que ha contenido la expansión hacia la albufera.
- Los límites naturales son el barranco de Cartarroja y la huerta, que en la actualidad se percibe así.

VERTEBRACIÓN NATURAL

- Bordes
- ↔ Eje verde vertebrador
- Líneas de atado
- Red ppal bici
- Red secundaria



La eliminación de las vías del tren deja una cicatriz en Valencia que es una gran oportunidad para Valencia y la zona sur.

Se propone un eje de carácter natural que conecte Valencia con estas poblaciones. Del este corredor norte-sur salen unas prolongaciones que se introducen en los barrios creando continuidad en el recorrido.

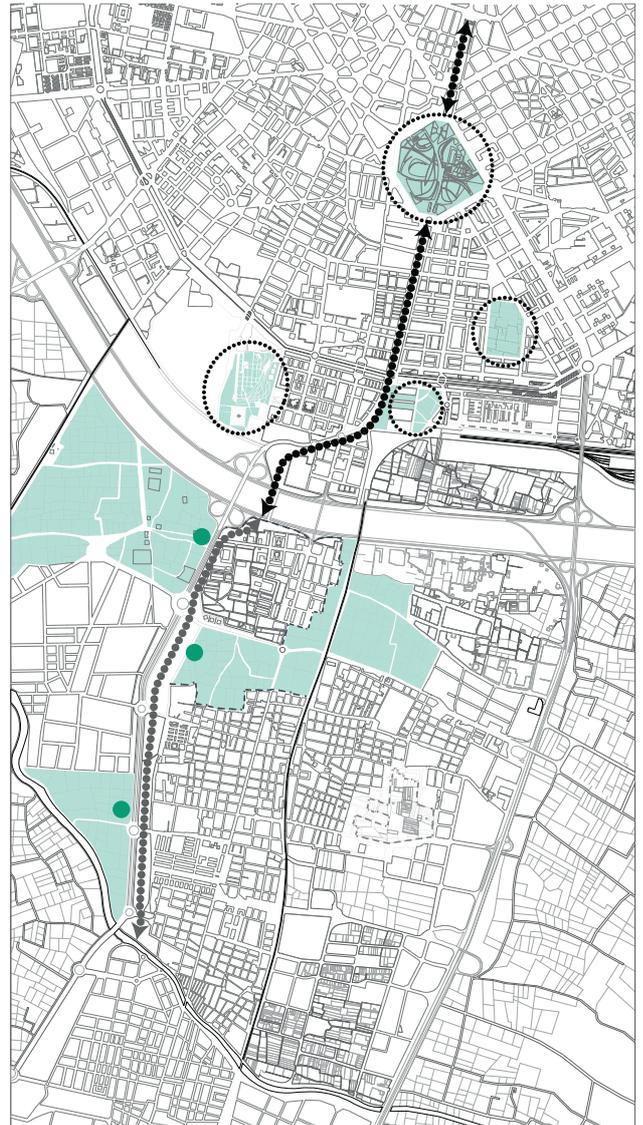
Con la construcción del Bulevar García Lorca se rompe por fin la barrera entre Malilla y Jesús, revalorizándose y permitiendo así una consolidación de la zona.

La prolongación hacia el sur hace que las poblaciones colindantes también se abran en una continuidad zona urbana, parque, huerta.

ESPACIOS VERDES

-  Parques urbanos
-  Huerta del ocio
-  Puertas a la huerta
-  Eje verde carácter urbano
-  Eje verde carácter rural

El trazado del corredor verde va mutando a lo largo del eje, adaptándose a las características del entorno. En la zona sur, el corredor interacción con la carretera, a la que se cierra, y la huerta y los pueblos, a los que se abre, en el primer caso a través de unas "puertas" y en el segundo a través de las líneas de atado. Encontramos aquí pavimentos duros y blandos, zonas urbanas y naturales. En la zona norte, Valencia, el corredor es permeable a ambos lados, pero sólo limita con tejido urbano, éste de mayor escala, por lo que se trata de un único pavimento duro. Los parques urbanos se unen al corredor mediante las líneas de atado.



SITUACIÓN ACTUAL

- Línea tren
- ⊙ Estación Tren
- Isocrona 8 min a pie
- Línea metro
- ⊙ Parada metro/tram
- Vehículos motor



El sistema de Cercanías de Renfe une Valencia mediante cinco líneas con Castellón, Gandía, Utiel, Moixent y Caudiel. Sin embargo este medio resulta insuficiente para crear una simbiosis entre la capital y las poblaciones del sur. Estimando en 8 minutos el tiempo de acceso a una estación, el radio de área andada es muy reducido considerando el tamaño de las poblaciones. Desde Sociópolis y La Torre el acceso al tren es nulo. Tampoco cuentan con un sistema de metro o tranvía. Sí están bien comunicadas por carretera, al este por la V-31 y al oeste con la CV-400, esto hace que predominen las conexiones con transporte privado.

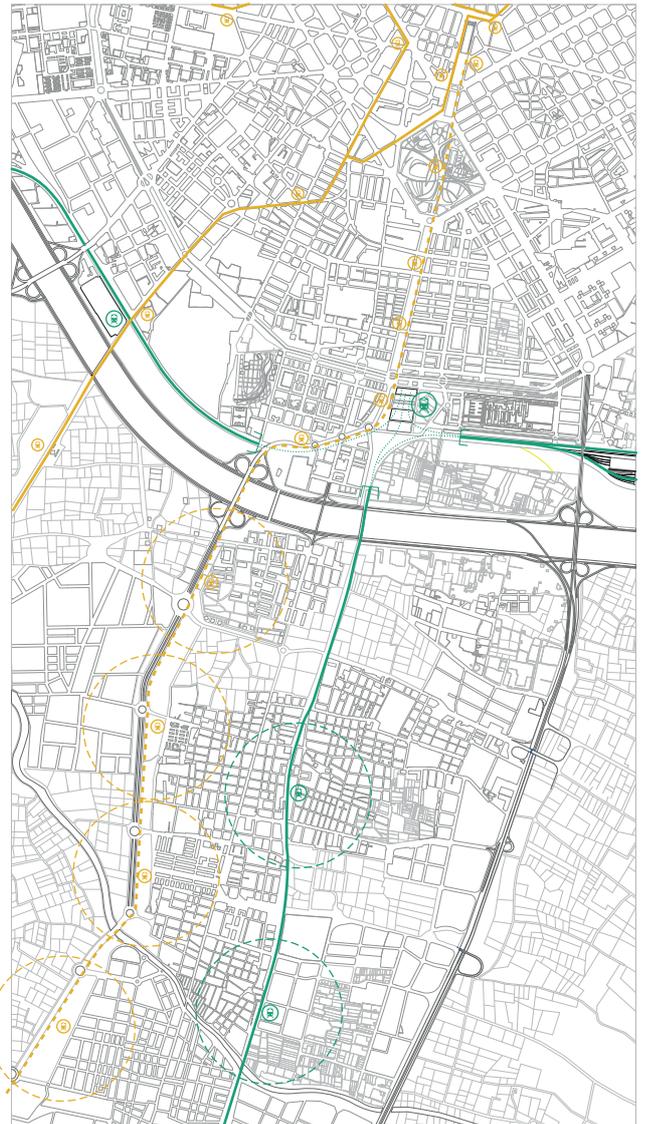
REMODELACIÓN TREN Y TRANVÍA

- Línea tren
- Tren soterrado
- Ⓜ Estación Tren
- Isocrona 8 min a pie
- Línea metro
- Línea tranvía
- Ⓜ Parada metro/tram
- Isocrona 8 min a pie

Fomento ha paralizado el plan de soterramiento de vías del AVE en el trazado urbano. Ésta decisión hace inviable la propuesta urbanística del Parque Central y el Bulevar García Lorca. Como solución al problema se propone un cambio en la posición de la estación. Ésta se desplaza hacia el sur, reduciendo así los metros soterrados y los costes de la ejecución.

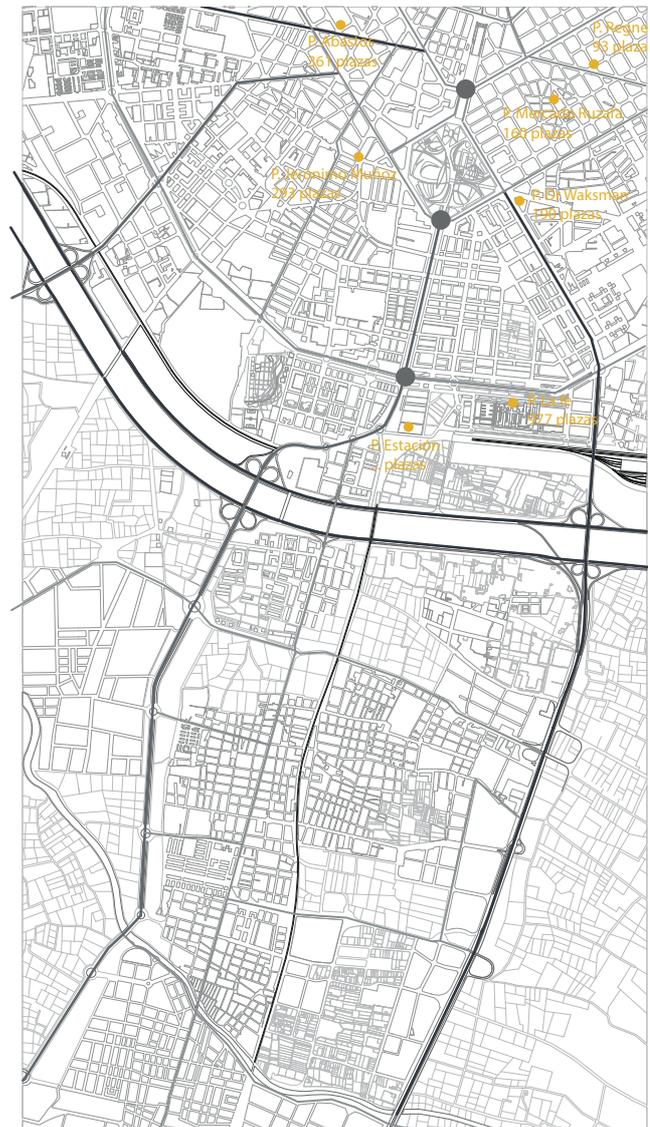
De forma complementaria se construye una nueva línea de tranvía, a modo de lanzadera que conecta la nueva estación con la antigua.

Ésta se prolonga hasta las poblaciones del sur, fomentando el uso del transporte público en la zona y haciendo las comunicaciones entre Valencia y la zona sur más fluidas.



REMODELACIÓN VIARIA

- Autovías y sus vías internas de conexión
- Carreteras secundarias dobles y sus vías internas de conexión
- Vías internas de mayor tránsito
- Nodos viales

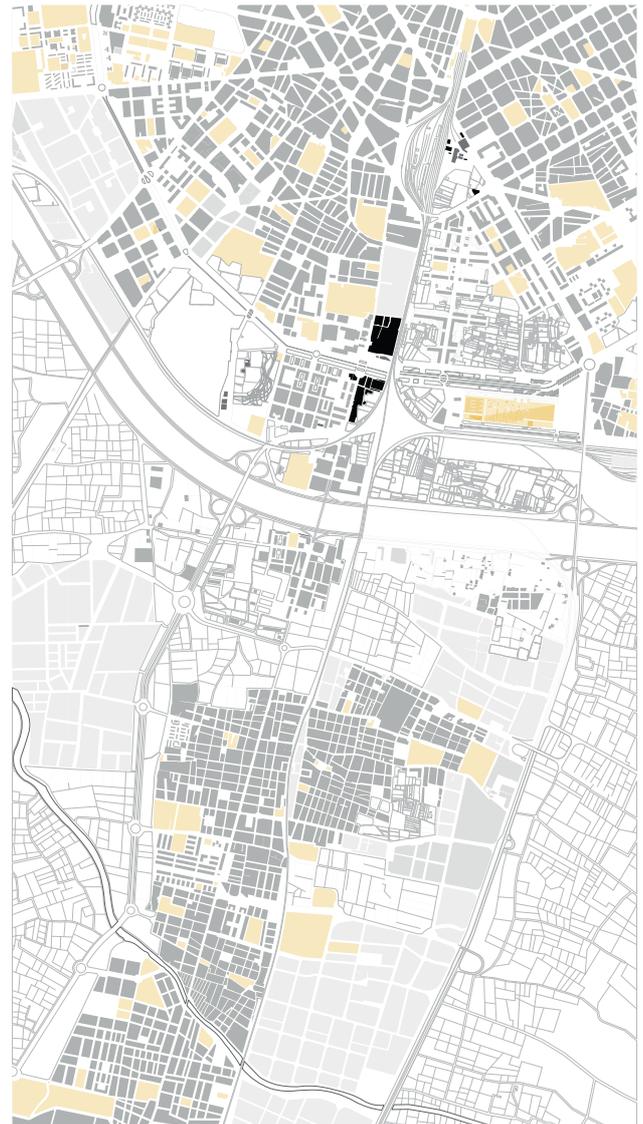


Las comunicaciones entre Valencia y la zona sur por medio de autovías y carreteras son suficientes, sin embargo el nuevo trazado del tren libera espacio que nos permite realizar modificaciones en las uniones dentro de la capital. Se libera la C/ San Vicente, desviando el tráfico por la avenida García Lorca, diseñada para soportar la afluencia. Se generan nuevos nodos de conexión entre las zonas este-oeste de la ciudad suponiendo un continuo en su trazado.

Los parkins públicos se concentran en el centro urbano, se proyecta uno nuevo que sirva tanto a la nueva estación de tren, y también funcione de parking disuasorio para no congesionar el centro.

MORFOLOGÍA Y USOS DEL SUELO

-  Vivienda
-  Dotaciones y servicios
-  Terciario
-  Industria



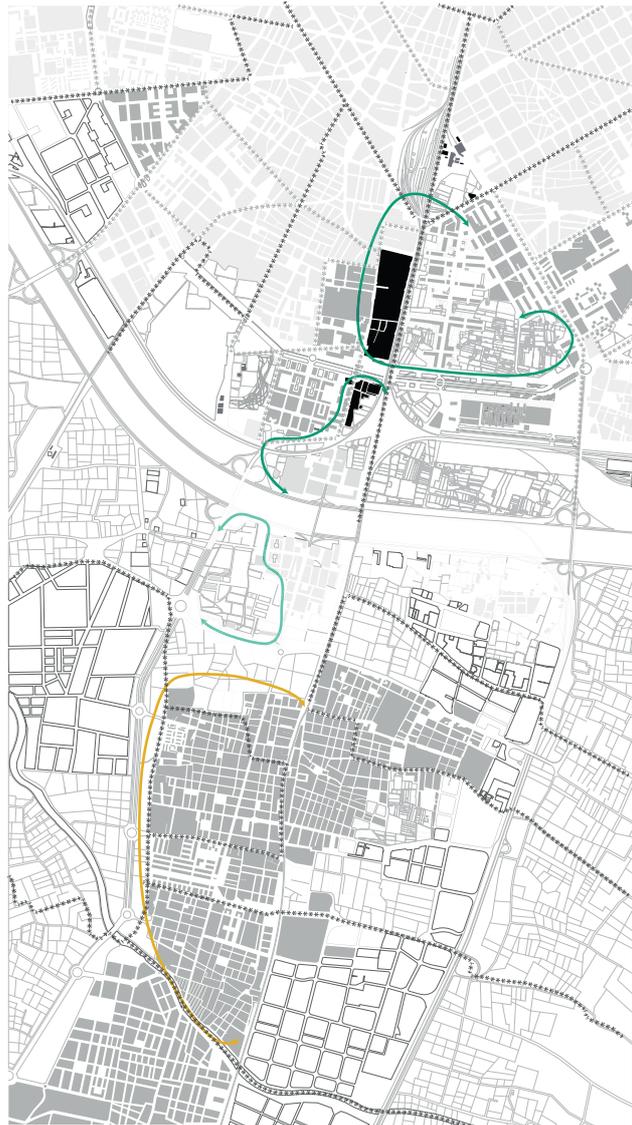
El objetivo es crear una Valencia metropolitana fuerte, necesitamos un sistema polinuclear, donde el epicentro es Valencia y los pueblos son núcleos separados y dispuestos para generar espacios comunes que enriquezcan “la gran ciudad”.

- Todos los núcleos son autónomos y cuentan con las dotaciones y servicios básicos.
- Poseen identidad propia que permite diferenciar lo global de lo local.
- Espacios intersticiales entre los núcleos apoyándose en las bolsas de huerta existentes.

El análisis de los núcleos muestran un tejido compacto y denso. Las actividades se diseminan y existe un componente de proximidad. La ciudad es un tejido complejo que genera una vida social cohesionada.

GRADO DE OCUPACIÓN

- Disminución vivienda desocupada
- Aumento vivienda desocupada
- } Necesidades del área: urbanización/edificación
- } Necesidades del área: edificación
- } Necesidades del área: acupuntura urbana



Las comunicaciones entre Valencia y la zona sur por medio de autovías y carreteras son suficientes, sin embargo el nuevo trazado del tren libera espacio que nos permite realizar modificaciones en las uniones dentro de la capital. Se libera la C/ San Vicente, desviando el tráfico por la avenida García Lorca, diseñada para soportar la afluencia. Se generan nuevos nodos de conexión entre las zonas este-oeste de la ciudad suponiendo un continuo en su trazado.

Los parkins públicos se concentran en el centro urbano, se proyecta uno nuevo que sirva tanto a la nueva estación de tren, y también funcione de parking disuasorio para no congesionar el centro.

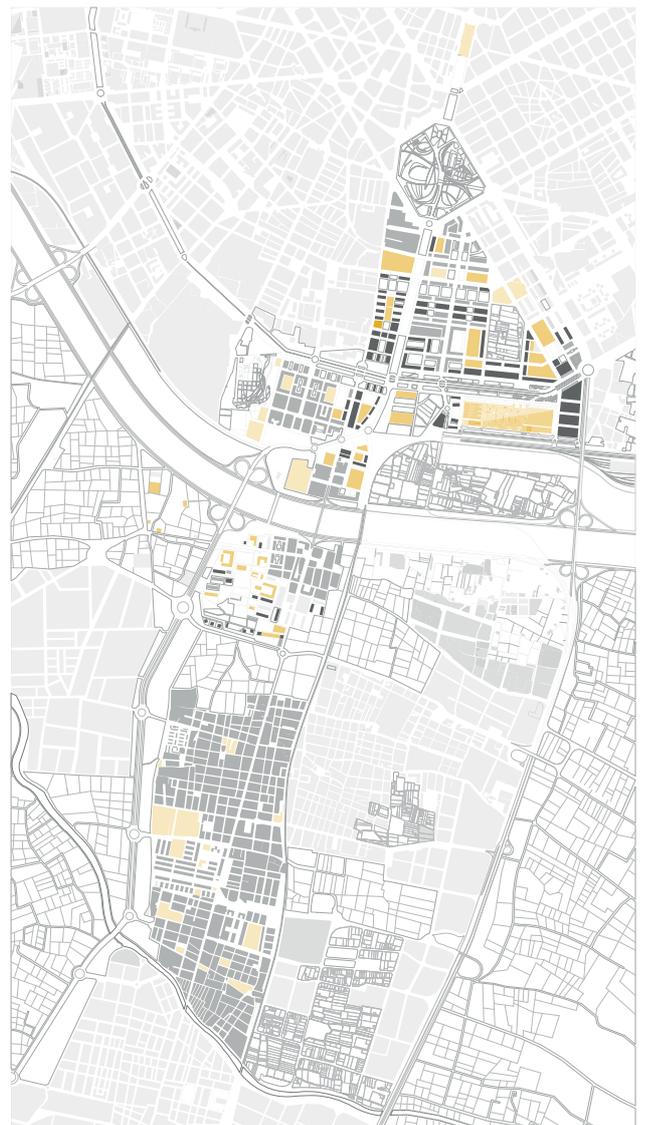
SITUACIÓN FINAL

- Edificaciones ciudad
- Nuevas existentes
- Nuevas viviendas
- Dotaciones existentes
- Nuevas dotaciones

La intervención urbanística se lleva a cabo en varios niveles, en función del grado de consolidación que presenten los barrios/municipios. La menos agresiva se realiza con simples mejoras en el trazado existentes o con la remodelación de alguna de las arterias.

En la segunda es necesaria una urbanización parcial de la zona, y mejoras en la trama existente.

La tercera se aplica a áreas sin apenas consolidación, donde es preciso ordenar el terreno primero, para luego urbanizarlo



DIAGNÓSTICO

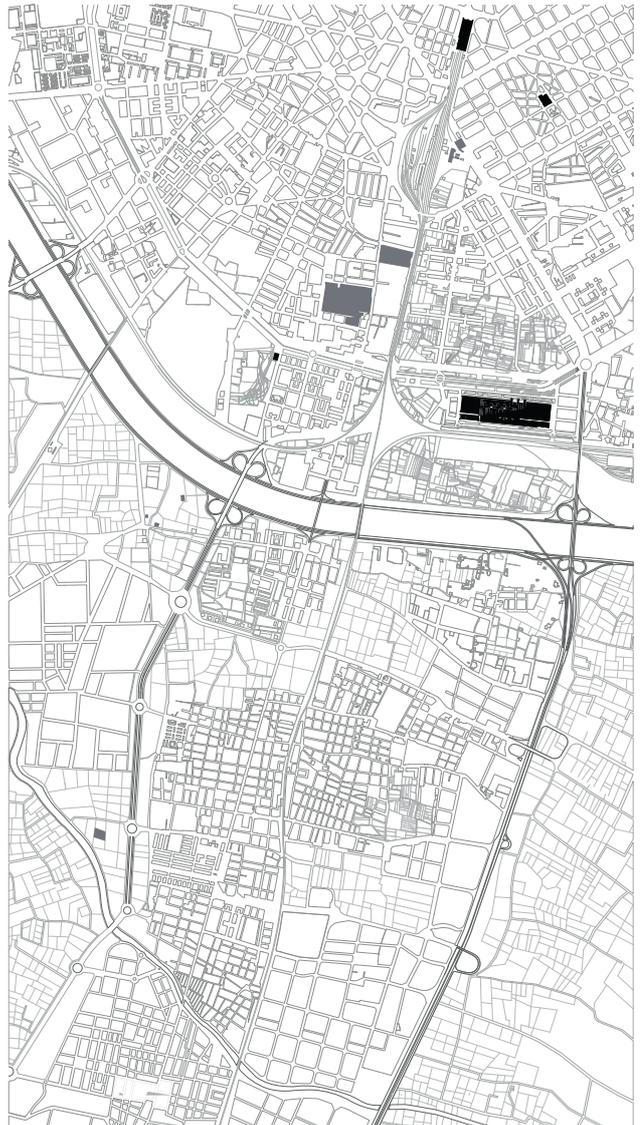
- Hitos existentes
- Edificios patrimoniales en desuso

En la actualidad los únicos hitos en la zona son la Estación del norte, el mercado de Ruzafa, La Rambleta y la Nueva Fe.

Los primeros generan actividad en su posición de centro urbano, pero no se extrapola al resto del área.

En los segundos el usuario acude a un punto concreto, sin interactuar con los espacios colindantes. Por lo tanto el área no obtiene beneficios.

Existen a su vez una serie de espacios en desuso, algunos de ellos protegidos, que suponen nuevas oportunidades a la zona.

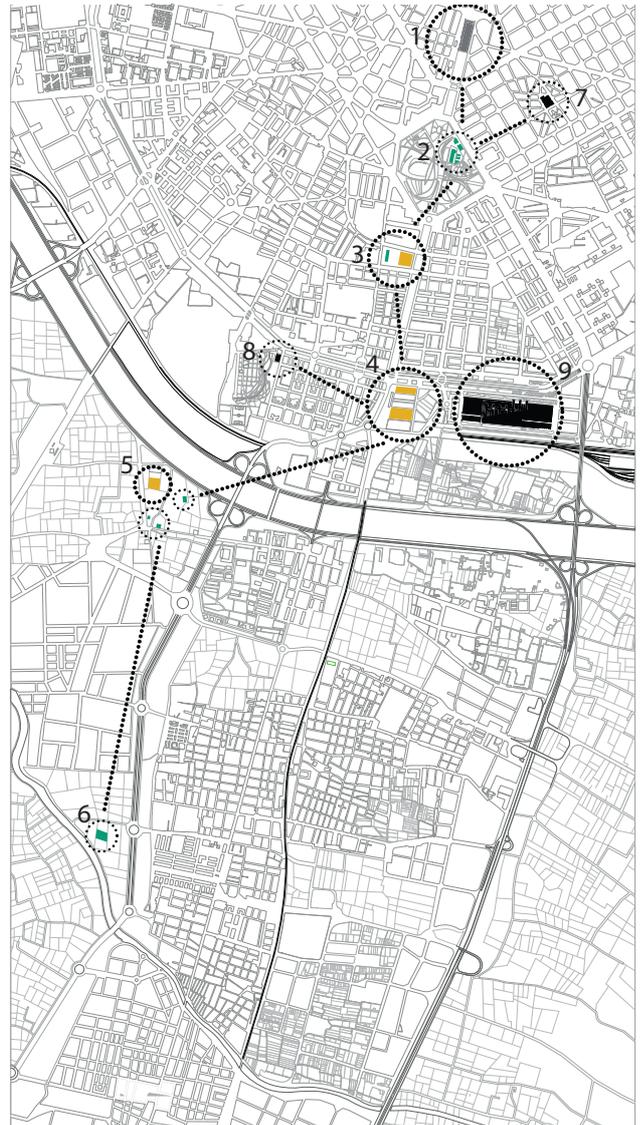


HITOS DE ACTIVIDAD PRODUCTIVA

- Existentes
- Con cambio de uso
- Rehabilitados
- Nuevos

El corredor pretende ser un espacio vivo de la ciudad, para ello se completa el trazado con unos hitos que funcionan como puntos calientes de actividad. Se trata de un recorrido temático por los talentos valencianos en diferentes ámbitos y de la tradición. Una nueva forma de conocer Valencia y nuestros modos de vida. Para ellos se utilizan tanto edificios construidos como de nueva planta.

1. Antigua estación del norte
2. Biblioteca / E. cultural
3. Centro creativo
4. Nueva estación intermodal
5. Escuela de cocina Valenciana
6. Alquería-Escuela
7. Mercado de Ruzafa
8. E. cultural La Rambleta
9. Hospital nueva fe



ACTIVIDADES SECUNDARIAS

- Urbano
- Rural



La revitalización se completa con unos puntos de actividad que se diseminan a lo largo del corredor. Estos no tienen el objetivo de responder a criterio de productividad, si no servir de complemento a un corredor que se entiende como un espacio para todo el mundo.

Estos puntos se resuelven con vagones de tres en desuso, reciclando y aprovechando lo que serían residuos. Se produce un giño a lo que un día fue ese boulevard convertido en corredor verde.

Las actividades que se desarrollan en ellos son diversas: Cafeterías, bibliotecas itinerantes, puntos de información turística, espacios para asambleas.

POLÍTICOS



AYUNTAMIENTO DE VALENCIA COORDINADOR

Promover acuerdos y trabajar de manera horizontal con el consorcio intermunicipal, articulando los objetivos programados y coordinando los proyectos a nivel metropolitano .



CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE PLANIFICACIÓN Y DIRECCIÓN

Definir la estrategia territorial e identifica el conjunto de acciones y proyectos para crear un territorio de calidad y para dinamizar el sistema productivo valenciano desde el territorio, puesto que este es el soporte y destinatario final de las decisiones inversoras de los agentes económicos.



AEVAU (ASOCIACIÓN EMPRESARIAL VALENCIANA DE AGENCIAS DE VIAJES) ASESOR

Facilitar los datos turísticos que manejan, así como aportar el listado de ventajas y desventajas de Valencia y su posición turística. Analizar y proponer nuevos sectores turísticos y las mejoras posibles para llevar estos a buen término.



CONSORCIO INTERMUNICIPAL COORDINADOR

Estructura territorial de la región metropolitana de Valencia, compuesta por los diversos municipios de L'Horta, para gestionar políticas y promover soluciones a los problemas existentes y que son de interés común y todos los municipios.



ARQUITECTOS, INGENIEROS, ABOGADOS Y PAISAJISTAS PROYECTISTAS

Llevar a término las directrices establecidas por los órganos superiores, participar en la creación de los planes de acción aportando la experiencia y nuevas ideas, proponer nuevas formas de hacer ciudad, diseñar las actuaciones y confirmar la seguridad de éstas.



CEV (CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL VALENCIANA) ASESOR

Facilitar los datos, las sugerencias y las quejas del sector empresarial en el área metropolitana. Analizar la viabilidad de nuevos proyectos y cambios en el tejido y convenios actuales que puedan impulsar el sector, mejorando su productividad.

CIUDADANOS



REPRESENTANTES DE BARRIOS Y MUNICIPIOS COLABORADOR

Transladar a los órganos políticos sus quejas y sugerencias, aportando la visión propia de los ciudadanos que están afectados por los planes, que conocen la situación real y conviven con los problemas a tratar.



ORGANIZACIONES DE SOCIEDAD CIVIL COLABORADOR

Basadas en el voluntariado, intentan mejorar la comunidad. Implantar programas a nivel local coordinándose con los demás agentes. Definir las prioridades, gestionar los recursos y desarrollar las formas de implantación.



CONFEDERACIÓN DE AGRICULTORES DE L'HORTA COLABORADOR

Crear una confederación que una a los pequeños agricultores y cooperativas agrícolas para formar una red potente capaz de competir en el mercado. Trazar unas líneas de acción, aportando sugerencias a los órganos superiores.



CONSEJO SECTORIAL COLABORADOR

Su finalidad y objetivos son los de facilitar la participación de los ciudadanos y canalizar la información de las entidades asociativas en los asuntos municipales. Son órganos de control y asesoramiento consultivos en el ámbito municipal.

PARQUE LINEAL
DEL OCIO Y LA
CULTURA

EL PARQUE

Posicionamiento en un mundo globalizado

ESPACIOS VERDES

Parque urbano, parque rural, parque central, parque huerta.

BARRIOS

Malilla-Jesús, San Marcelino, Sociopolis, Benetusser, Parque alcosa, Massanassa.

HITOS DE ACTIVIDAD

Estación del norte, complejo Macosa, Estación intermodal, Escuela de hostelería.

ANTIGUA ESTACIÓN DEL NORTE

PARQUE CENTRAL

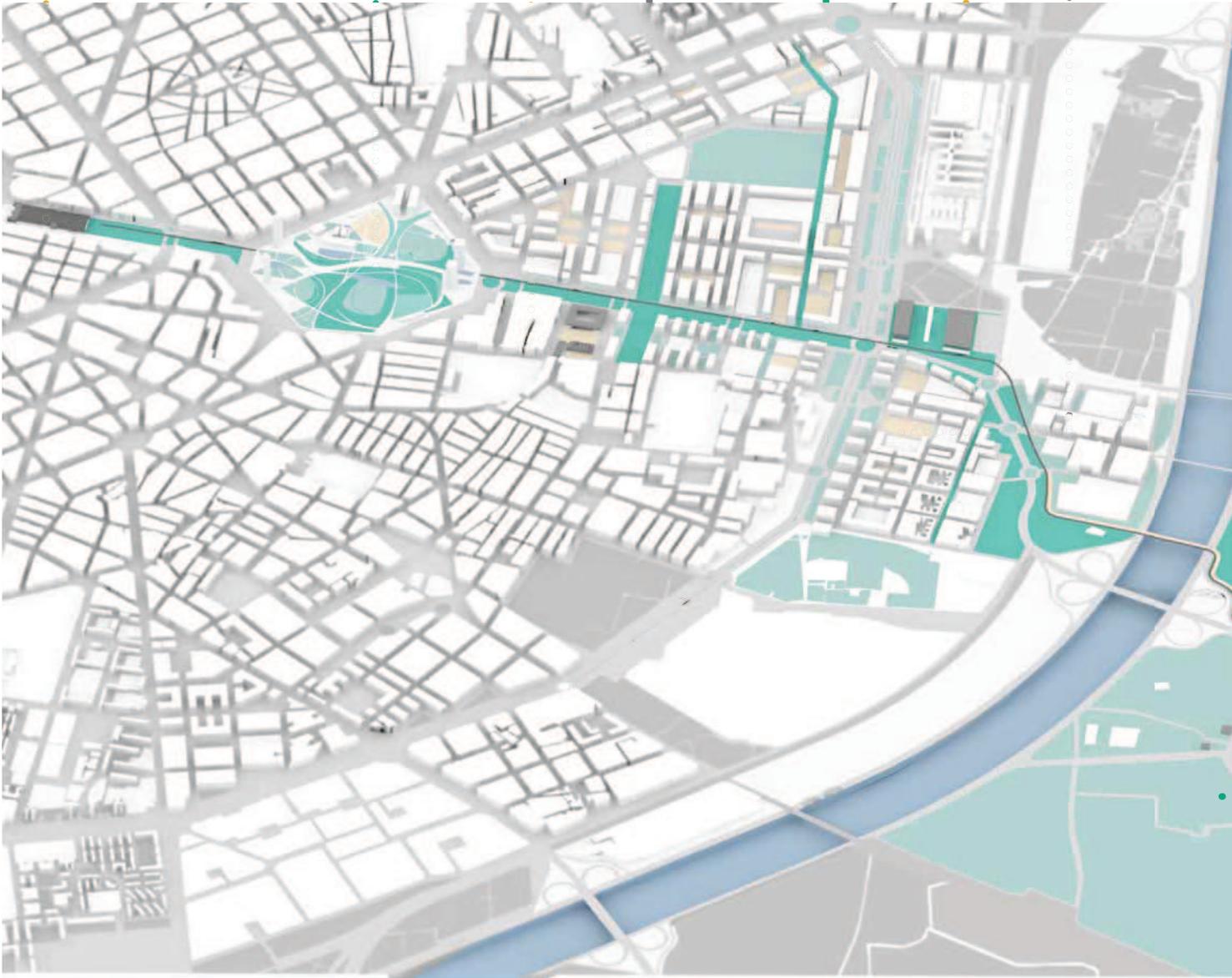
COMPLEJO MACOSA

MALILLA JESÚS

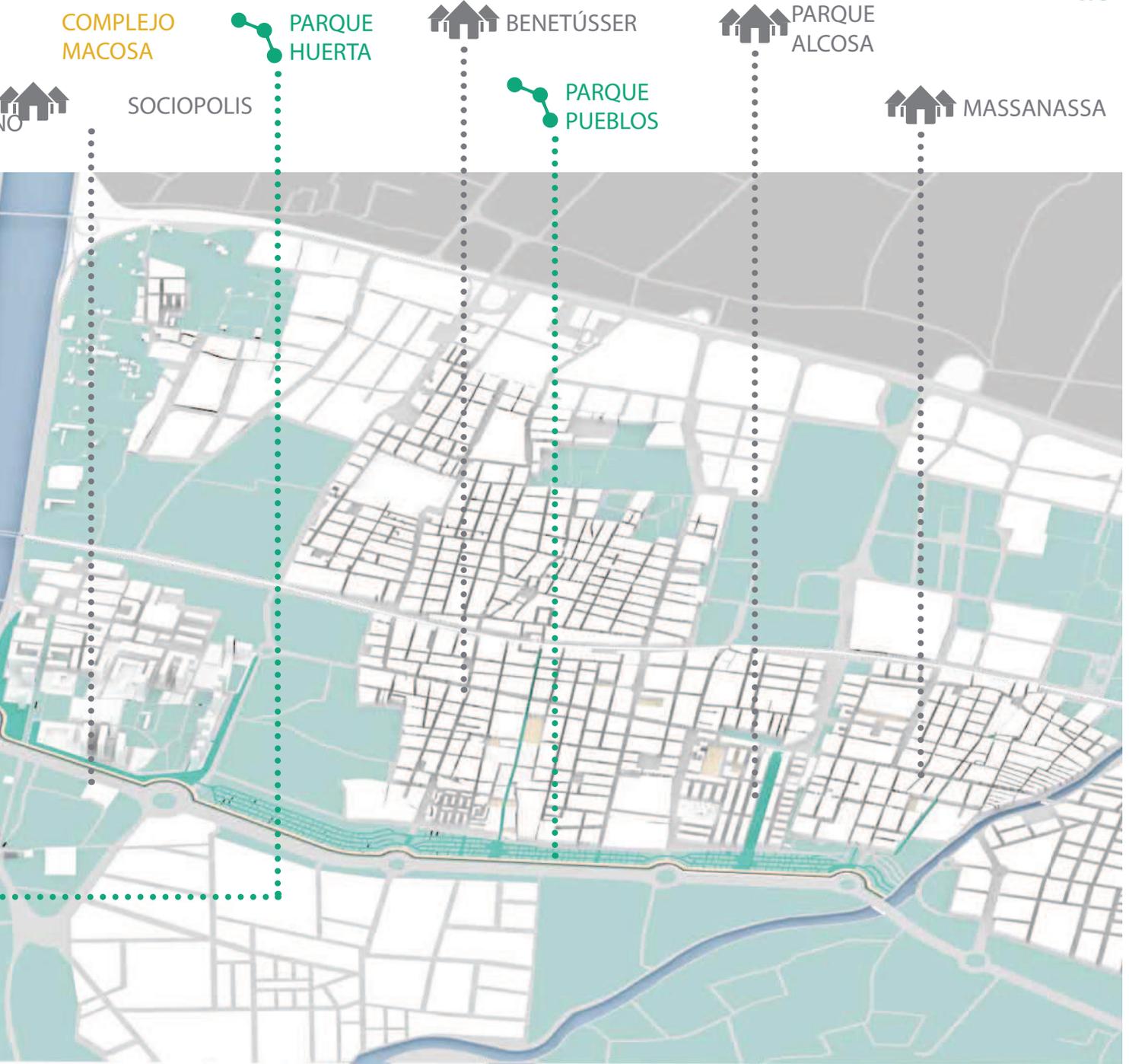
PARQUE URBANO

ESTACIÓN INTERMODAL

SAN MARCELINO



EL PARQUE

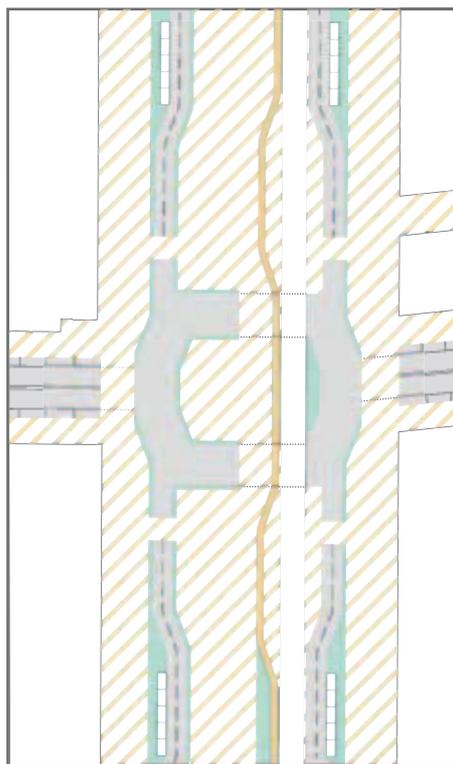
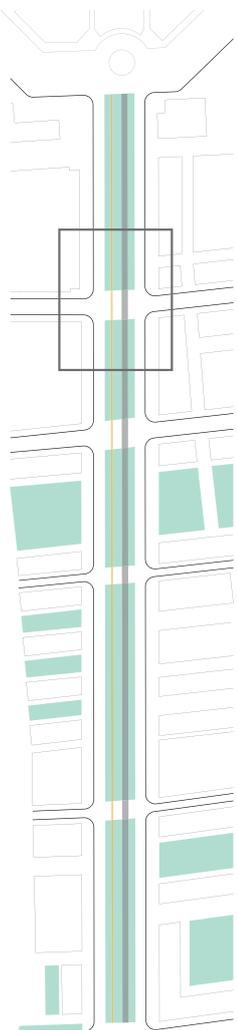


ESPACIOS VERDES

PARQUE URBANO

El nuevo bulevar García Lorca, con una longitud de ... se divide en dos tramos, el primero que une la antigua estación del norte con el parque central y el segundo desde éste hasta su encuentro con la avenida tres cruces, salvándola, hasta encontrarse con el cauce nuevo del río.

El parque de carácter urbano, cuenta con zona de paseo, zonas verdes, carril bici de doble sentido, tranvía, cuatro carriles para vehículos, más zona de aparcamiento a ambos lados.



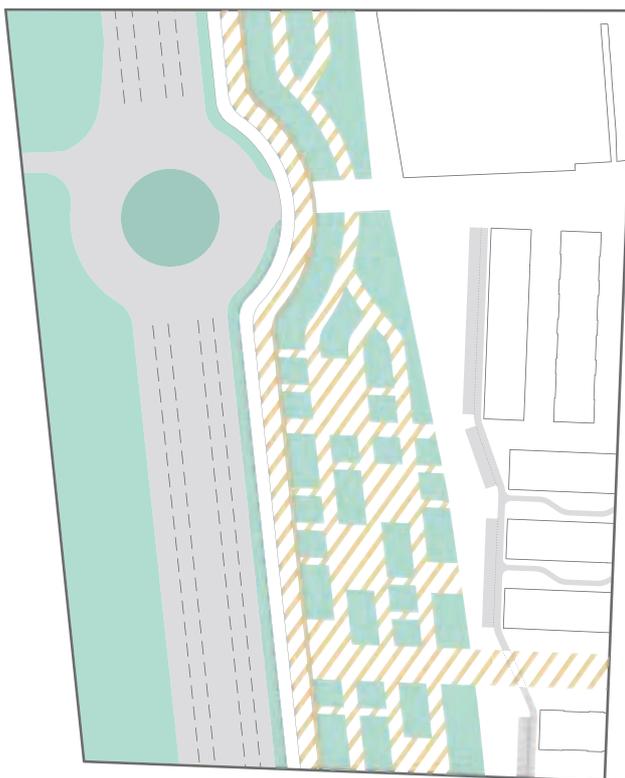
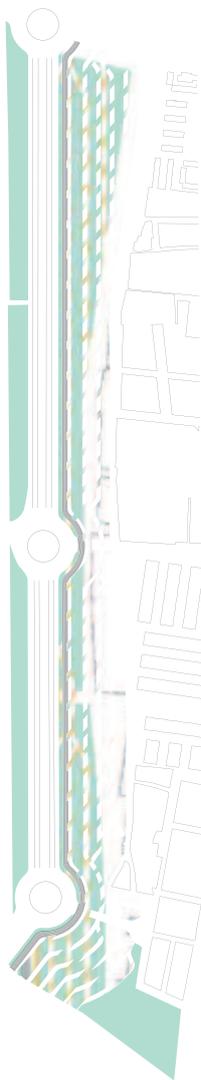
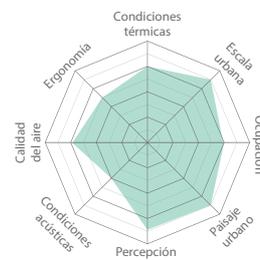
Se pretende priorizar al peatón y reducir el protagonismo del coche. Para evitar que este medio de transporte sea el prioritario se ofrece al usuario la posibilidad del uso de transporte colectivo, en este caso el tranvía, que conectará no sólo este tramo de la ciudad con la estación intermodal, sino que irá más allá conectando Valencia con L'Horta Sud y el carril bici. Toda la sección se sitúa en el mismo plano, las "aceras" y el espacio central son un continuo. Los laterales se refuerzan con comercios y la zona central crea espacios tanto de descanso como de actividad. El espacio del coche se distingue con el pavimento y se delimita con la vegetación. Para reducir las velocidades se opta por un diseño serpenteante de la calzada que se ve interrumpida por los espacios para el paso transversal de peatones.

ESPACIOS VERDES

PARQUE RURAL

La avenida del Sur, con una longitud de ... comienza al otro lado del río, y bordeando los municipios de Benetusser, el Barrio de orba, Massanassa, cruza la rambla del Poyo enlazando hasta Catarroja y Albal.

El parque de carácter rural, deja a un lado la CV-400, limitándola con zona arbolada, con zona de paseo, zonas verdes, carril bici de doble sentido, tranvía, cuatro carriles para vehículos, más zona de aparcamiento a ambos lados.

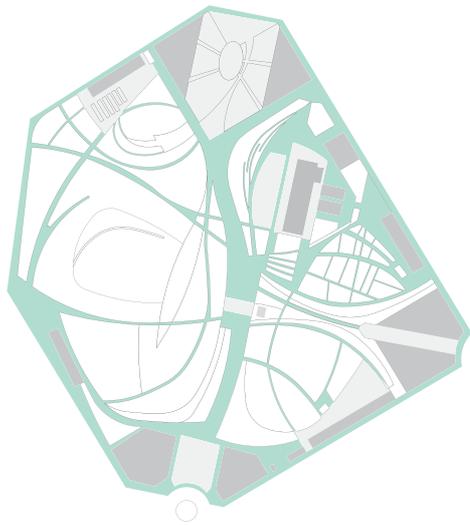


Se deshecha la idea de sección tradicional con carriles a ambos lados y boulevard en medio, por convertirse ésta en la mayoría de ocasiones en una. Se pretende priorizar al peatón y reducir el protagonismo del coche. Para evitar que este medio de transporte sea el prioritario se ofrece al usuario la posibilidad del uso de transporte colectivo, en este caso el tranvía, que conectará no sólo este tramo de la ciudad con la estación intermodal, sino que irá más allá conectando Valencia con L'Horta Sud y el carril bici. Toda la sección se sitúa en el mismo plano, las "aceras" y el espacio central son un continuo. Los laterales se refuerzan con comercios y la zona central crea espacios tanto de descanso como de actividad. El espacio del coche se distingue con el pavimento y se delimite con la vegetación. Para reducir las velocidades se opta por un diseño serpenteante de la calzada que se ve interrumpida por los espacios para el paso transversal de peatones.

ESPACIOS VERDES

PARQUE CENTRAL

"Aigua plena de seny" es el nombre del proyecto ganador del parque central, de 23 Ha. El parque se estructura en torno a una red de paseos que conectan el entorno tanto en sentido Norte-Sur como Este-Oeste, generando diferentes espacios específicos. Otra característica del parque es la sostenibilidad, optimizando los costes de mantenimiento. Se basa en el sistema de recogida de agua de lluvia y la instalación de placas solares.



ELEMENTOS DE CARÁCTER URBANO

Las rutas que conectan los diferentes espacios. Distinguiendo los principales con pavimentos duros y los secundarios con blandos.

Las estancias o espacios de actividades al aire libre; la plaza central, como epicentro de las rutas, la de las artes ligada a los edificios culturales y recreativos, la norte con fuente y cubierta arbolada y la sur con su atmósfera de luces y movimiento.

Los edificios completa el espacio y le aportan actividad. Las torres de viviendas, de promoción privada se complementan con las dotaciones públicas, que recuperan los edificios ferroviarios protegidos.

ELEMENTOS DE CARÁCTER NATURAL

El agua tiene gran peso, y así lo re- marcan las fuentes especiales, situa- das en los accesos norte y sur y las cuatro fuentes de entrada al parque, que continúan en forma de canales acompañando nuestro recorrido. El lago y la fuente de la plaza de las artes armonizan el espacio central.

La huerta, con terrazas plantadas, son reflejo de nuestra tradición agrícola.

Las flores dotan de color, destacando el jardín floral, que enmarca la antigua alquería y el de los aromas, pensado para invidentes.

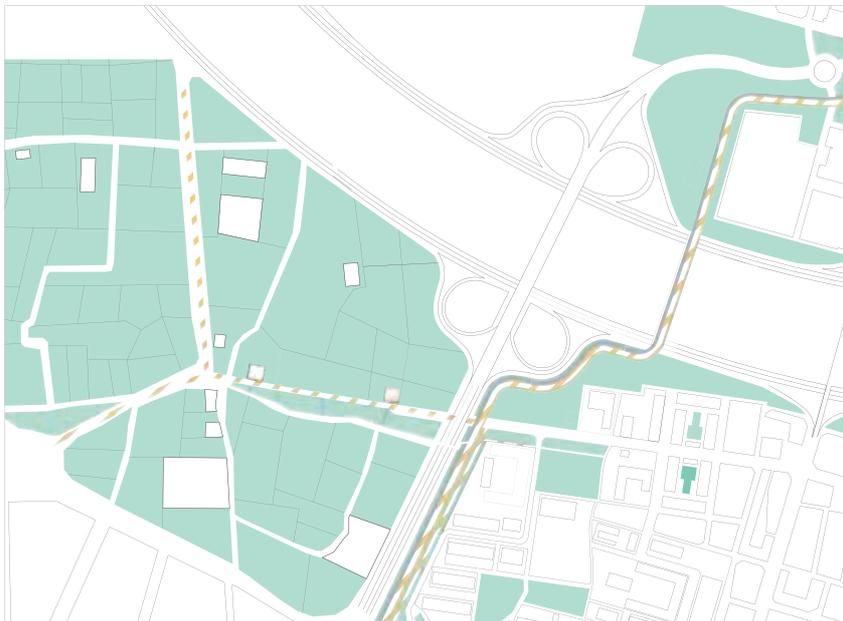
Los árboles de hoja perenne hacen que perdure la imagen, con variedades mediterráneas, que sirven polo de atracción y tienen interés educativo. Se termina con los prados.



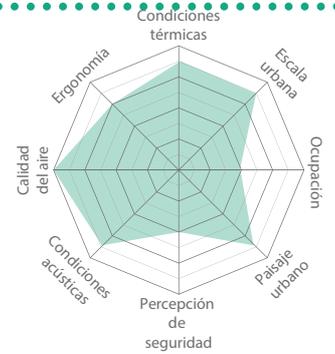
ESPACIOS VERDES

PARQUE HUERTA

Este tramo del parque pone en valor la huerta histórica, no sólo como espacio productivo, sino como paisaje cultural y referente colectivo capaz de albergar actividades y usos de interés social. Lo medios de transporte se han desdoblado con anterioridad, se mantiene la CV-404 y el acceso de vehículos de los propietarios de la huerta. Apoyándose en los caminos históricos se crea un recorrido para peatones y bicicletas, se mejoran los pavimento tratando de ser poco invasivos.



Esta zona está considerada como espacio degradado en el Plan de Acción Territorial de Protección, y se catalogan un espacio próximos como áreas de restauración paisajística. Se establece una ruta para peatones y en los alrededores a ésta se abren pequeños espacios públicos compatibles como merenderos, campos de juego, etc. aprovechando así los espacios naturales disponibles y garantizando su supervivencia como espacios de uso lúdico. El paso del parque lineal a la huerta se resuelve con una pasarela peatonal que salva la carretera y conecta ambos lados. Se trata de un puente metálico cuyas barandillas se visten con flores y enredaderas, de esta manera se mantiene ese recorrido continuo con la naturaleza.



MALILLA/JESÚS

Pertenece al distrito de Cuatro carreres. Es un barrio que no se ha terminado de desarrollar debido a su cercanía a las vías del tren. La parte norte ha sido consolidada mientras en la sur aún queda muchos vacíos. Cuenta sin embargo con un emplazamiento privilegiado.



CONEXIONES:

EQUIPAMIENTOS: x4

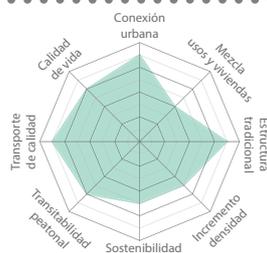
LUGARES DE ENCUENTRO: x5 x5 NEW! x3 x4

ÁREA: 91 Hectareas
 POBLACIÓN: 22.071 Habitantes
 DENSIDAD DE POBLACIÓN: 243 Hab/Ha
 VIVIENDAS: 9.807
 % CONSTRUIDO: 54%

TURISMOS: 11.194
 PLAZAS APARCAMIENTO: 13.303

S. MARCELINO

Pertenece al distrito de Jesús, fue fundado en 1954 con el fin de dar alojamiento a personas sin hogar. Actualmente es un barrio aislado al estar situado entre la V-30, las vías del tren y la avenida tres cruces. Estas barreras han provocado que sea un barrio incompleto.



:CONEXIONES

:EQUIPAMIENTOS x4 NEW!

:LUGARES DE ENCUENTRO x3 x3 NEW!

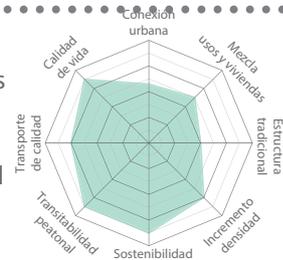
ÁREA: 33 Hectareas
 POBLACIÓN: 10.058 Habitantes
 DENSIDAD DE POBLACIÓN: 305 Hab/Ha
 VIVIENDAS: 4.783
 % CONSTRUIDO: 65%

TURISMOS: 4.579
 PLAZAS APARCAMIENTO: 5.050

BARRIOS

SOCIOPOLIS

Pensado en 2003 como nuevo modelo de barrio en el que las viviendas accesibles, los parques y jardines y los equipamientos sociales se daban la mano. Un urbanismo social y responsable en el que ladrillo y huerta convivían en el mismo plano; impulsor de los conocidos como huertos urbanos. Pese a ello el proyecto se encuentra paralizado.



CONEXIONES: NEW!

EQUIPAMIENTOS: --- NEW! x2

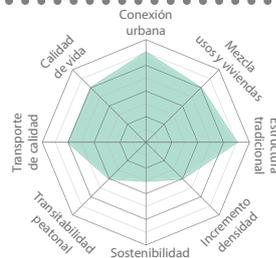
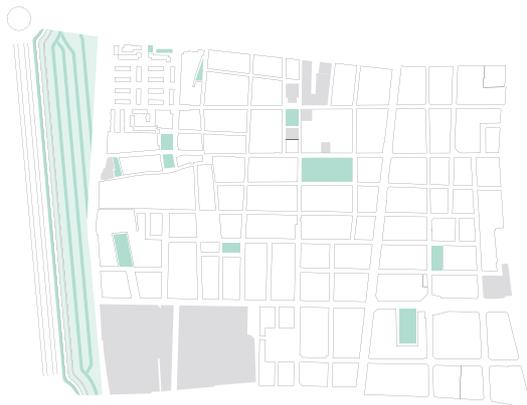
LUGARES DE ENCUENTRO: x1 NEW! x4 x4

ÁREA: 36 Hectareas
POBLACIÓN: 460 Habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN: 13 Hab/Ha
VIVIENDAS: 423
% CONSTRUIDO: 22%

TURISMOS: 314
PLAZAS APARCAMIENTO: 569

BENETÜSSER

Historicamente ha tenido un marcado carácter industrial, predominando la industria del mueble y las destilerías, aunque desde las últimas décadas del siglo pasado ha sufrido un cambio, basándose su economía actualmente en el sector servicios.



CONEXIONES: NEW

EQUIPAMIENTOS: x4

LUGARES DE ENCUENTRO: x3 x8 NEW

ÁREA: 78 Hectareas
POBLACIÓN: 14.923 Habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN: x Hab/Ha
VIVIENDAS: 100%
% CONSTRUIDO: 100%

TURISMOS: 6.827
PLAZAS APARCAMIENTO: 569

PARQUE ALCOSA

Pertenciente a Alfafar, empieza a construirse en 1966, 136 viviendas de protección oficial. Posteriormente se ampliaría con más bloques y se añadirían bajos comerciales en torno a la gran plaza para responder a la demanda de servicios mínimos.



CONEXIONES: NEW

EQUIPAMIENTOS: x2

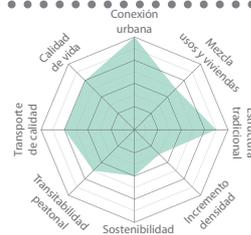
LUGARES DE ENCUENTRO: x2 x7 NEW

ÁREA: 20 Hectareas
POBLACIÓN: 4.862 Habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN: 243 Hab/Ha
% CONSTRUIDO: 100%

TURISMOS: 314
PLAZAS APARCAMIENTO: 569

MASSANASSA

Tradicionalmente dedicada a la agricultura (arroz y fruta) ésta sufrió una gran transformación intensificándose el cultivo del arroz, los frutales y las hortalizas, desapareciendo los anteriores cultivos.



CONEXIONES: NEW

EQUIPAMIENTOS: x4

LUGARES DE ENCUENTRO: x3 x8 NEW

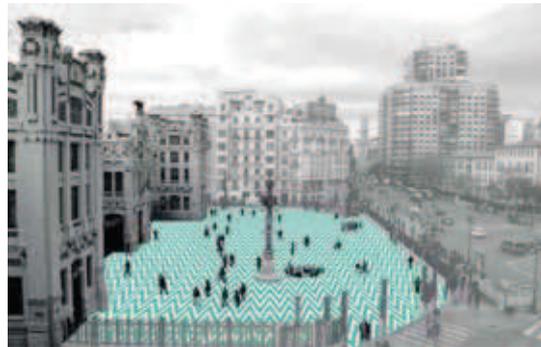
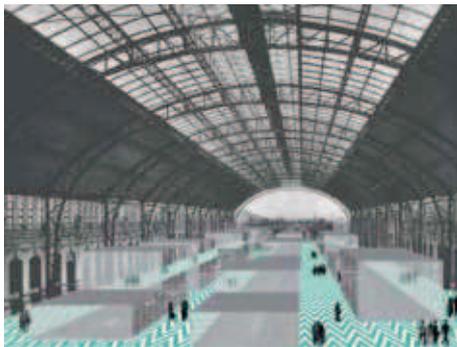
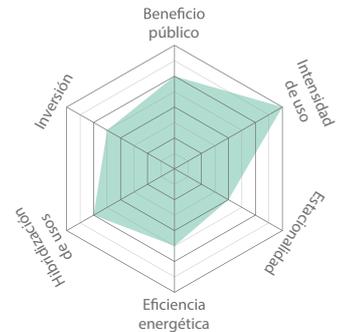
ÁREA: 33 Hectareas :
POBLACIÓN: 10.058 Habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN: 305 Hab/Ha
% CONSTRUIDO: 65%

VIVIENDAS: 4.783
TURISMOS: 4.579
PLAZAS APARCAMIENTO: 5.050

HITOS

•••NUEVA ESTACIÓN DEL NORTE

La antigua estación del norte, con una superficie de ... se convierte en un espacio para impulsar la moda valenciana. Esta plataforma permite visibilizar el trabajo de los diseñadores autóctonos nóveles y sus formas de producción. Su posición es excepcional por su doble condición, la plaza trasera es el fin de la línea de tranvía que une L'Horta Sud, la Estación intermodal y Valencia, lo que supone su obligada visita a todos los viajeros que llegan a la ciudad. La proximidad a la calle Colón, como arteria comercial de la ciudad, hace que el enclave favorezca este flujo específico.

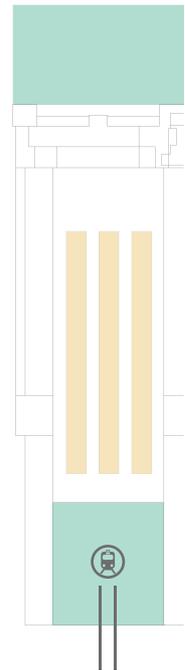


La galería se plantea como un lugar de trabajo, intercambio de ideas y venta al público, concentrado el gremio en busca de un mayor impacto.

El espacio se divide en calles de tránsito entre las que se levantan unos elementos prefabricados a modo de ateliers y tiendas. Donde cada creador decide el espacio que necesita y con la posibilidad de crecer en altura en función de la demanda.

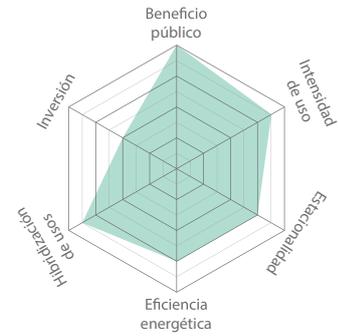
Le precede un espacio dedicado a exposiciones ligadas al mundo de la moda.

La plaza es parte de la secuencia prevista en la experiencia de "llegar a Valencia". El desembarque se produce en la estación intermodal, donde se coge el tranvía que atraviesa el tramo de parque metropolitano de carácter más urbano. Se llega a la plaza sur de la antigua estación del norte y se atraviesa ésta, donde se mezcla historia y modernidad, pasado y nuevas tendencias, para desembarcar en la plaza de Xàtiva y de ésta a la calle. La plaza también es un lugar servidor de la ciudad, punto de encuentro, de reunión, de descanso, de actividad.

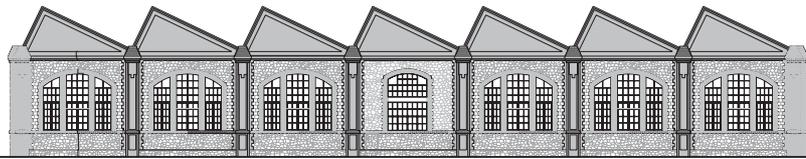


COMPLEJO MACOSA

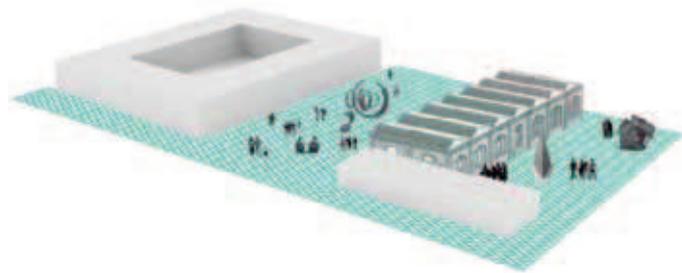
El complejo Macosa pierde sentido cuando se empieza a desindustrializar la ciudad, trasladándose esta actividad a las afueras. Sin embargo la pérdida de tejido industrial en las ciudades es contraproducente. La vuelta a la industrialización se lleva a cabo mediante la especialización, en este caso se enfoca a la industria cultural, en la cual la creatividad humana es el mayor recurso económico. Los productos se distinguen por sus cualidades únicas, pero debe enfrentarse a la incertidumbre de qué funcionará o el factor tiempo, debido a los rápidos cambios en la sociedad. Para resolverlo se apoyan en las nuevas tecnologías y modelos como el crowdfunding. Macosa pasa a ser un Centro de artes y oficios. Se precisa la estrecha colaboración universidad-empresa, y la coordinación de empresas valencianas con experiencia en el sector.



CREADORES PRODUCCIÓN FINANCIACIÓN DISTRIBUCIÓN DE CONTENIDOS DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS



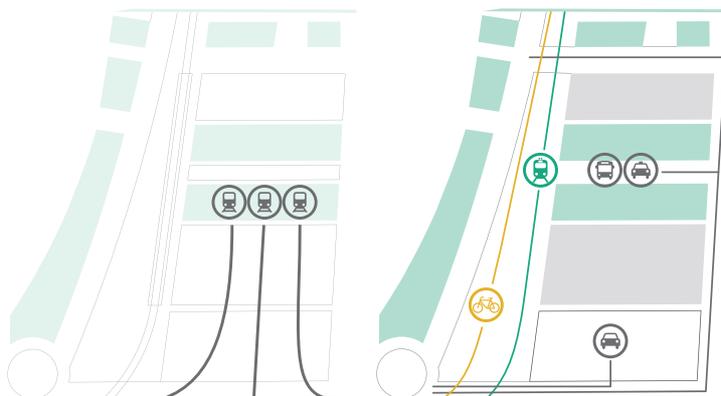
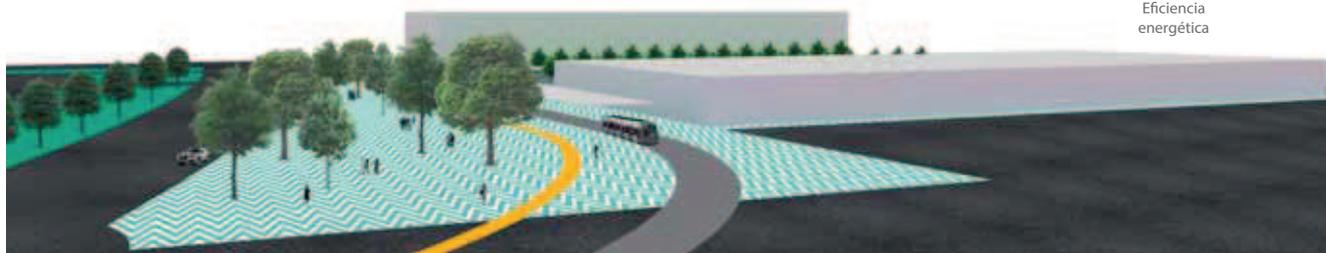
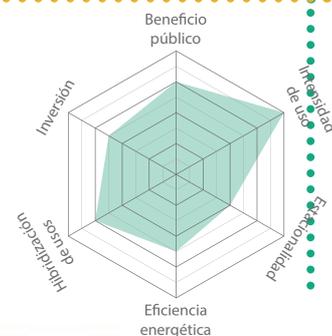
El solar que resultante de la urbanización del sector tiene unas dimensiones de 210x120 metros. Las diferentes funciones se disgregan. En la antigua nave macosa se instala el laboratorio ciudadano. Éste se abre a la calle S. Vicente mediante la plaza de las esculturas, que sirve de exposición para los trabajos de exterior y mantiene el carácter industrial de la vía. En el otro extremo y en diálogo con él se sitúa el espacio más público, un lugar para la exposición, venta, celebración de eventos o de cursos especializados, esto anima al transeunte del boulevard a penetrar el espacio, difuminando el límite entre público privado. El espacio entre ambos se coloniza con módulos que sirven de oficinas, coworking, reuniones de trabajo, etc. Se cierra a la derecha, con un habitáculo para el alojamiento temporal de artistas venidos de otras partes del planeta para talleres de verano, becas de intercambio o que encuentren en este sitio un lugar idóneo para desarrollar toda su creatividad.



HITOS.

ESTACIÓN INTERMODAL

La estación intermodal se concibe como el eje de comunicaciones del parque y de Valencia. Ésta se desplaza desde su situación actual al sur, lo que permite liberar el espacio de las vías, que parten la ciudad sin necesidad de soterrar los ... km que ocupan. La estación se completa con el tranvía, de dirección norte-sur, que sirve de lanzadera conectándola con el centro de la ciudad y las estaciones de metro que servían a la antigua estación del Norte y L'horta sud. En sentido transversal a través de la Av. Tres cruces, Antonio Ferrandis y Serrería. También cuenta con parada de taxis y punto ValenBici.

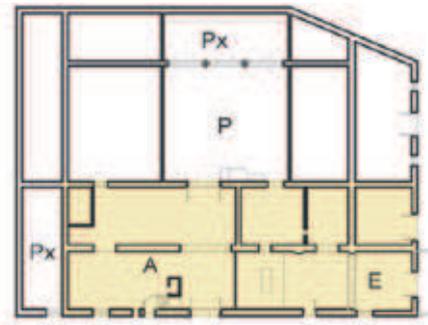
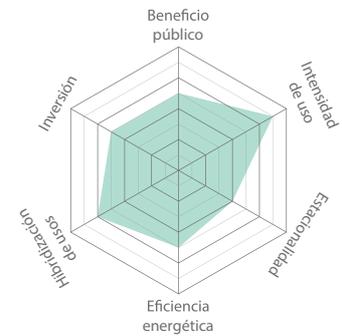


Existen dos volúmenes separados por una gran plaza de alta intensidad. A ésta llega el servicio de taxis y bus recogiendo a los pasajeros. Y también se conecta con el tranvía y los espacios de alquiler de bicicletas y punto Valenbisi. Existe también un parking que da servicio a la estación y tiene capacidad para albergar vehículos que no quieren entrar en el centro, funcionando también como parking disuasorio, siguiendo el concepto de park and ride, pues se puede acceder al alquiler de bicicletas o al tranvía, pasando así a circular en transporte público. El acceso en tren es soterrado y existen salidas a ambos edificios. El primer volumen, de mayor altura, además cuenta con oficinas en las plantas superiores. Mientras que en el volumen de menos altura se establecen espacios comerciales y gastronómicos.



ESCUELA HOSTELERA

Destaca el espacio protegido de naturaleza rural de L'alqueria Alba y la ermita adosada a ella. En los alrededores también se encuentran la Casa Polla y L'Alquería nova, ambas de segundo orden. L'Aquería Alba se convierte en una escuela de hostelería, su posición en medio de la huerta le permite cultivar su propio producto, fomentando así el consumo de proximidad. La casa polla se recicla y pasa a convertirse en un lugar donde celebrar eventos, tanto al aire libre como a cubierto. La idea Ambas se complementan creando un espacio en el que se desarrolle el talento de los cocineros valencianos y a su vez se pueda degustar el producto .



El aprovechamiento de edificios existentes implica un ahorro y por tanto una menor necesidad de inversión. En este caso la alquería cuenta con una planta baja más uno, lo que nos deja espacio suficiente para instalar el apartado de aprendizaje. La estancia central se abre, y se aprovecha como el gran espacio para cocinas, mientras que los espacios compartimentados colindantes se establecen como aulas. En la segunda planta se plantea el estudio con una gran biblioteca y sitios de descanso.

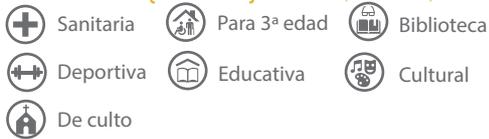
Se complementa con la Casa Polla para dar servicios de comidas, y con la Alquería Alba, como lugar de celebraciones y recepciones.

BARRIOS

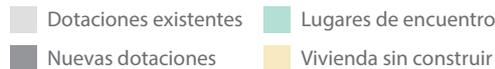
CONEXIONES: [existentes] !NEW/ (añadidas)



DOTACIONES: [existentes] !NEW/ (añadidas)



LUGARES ENCUENTRO: [existentes] !NEW/ (añadidas)



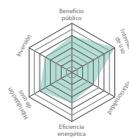
Conexión urbana: Cantidad de los medios de transporte
 Mezcla usos y vivienda: Grado de heterogeneidad del tejido
 Estructura tradicional: Compacidad del territorio
 Incremento de densidad: Aumento de
 Sostenibilidad: Grado de reducción de la huella ecológica
 Transitabilidad peatonal: Cantidad de vías de usos mixto o peatonal
 Transporte de calidad: Frecuencias de paso del transporte público
 Calidad de vida: Suma de los parámetros positivos anteriores

PARQUE



Escala urbana: Adaptación a la escala en la que se desarrolla
 Ocupación: Número de visitantes/usuarios esperado
 Paisaje urbano: Relación
 Condiciones térmicas: Espacios sol/sombra, uso del agua
 Condiciones acústicas: Cantidad de ruido percibido
 Calidad de aire: Pureza del aire, ausencia de contaminantes
 Percepción seguridad: Capacidad de ser transitado en condiciones de seguridad
 Ergonomía: Condiciones que se establecen entre el usuario y el ambiente.

HITOS



Beneficio público: Impacto a nivel local y global
 Intensidad de uso: Cantidad de usuarios que lo disfrutan
 Estacionalidad: Cantidad de tiempo al año que está en funcionamiento
 Eficiencia energética: Grado de independencia de los sistemas tradicionales
 Hibridación de usos: Cantidad de usos diferentes en un mismo hito
 Inversión: Presupuesto necesario para llevarlo a cabo

EL BARRIO:
MALILLA/JESÚS

EL PARQUE URBANO

Célula mínima: la supermanzana. Red de espacios libres. Usos. Vías perimetrales: Vehículos de paso. Vías de uso mixto.

REORGANIZACIÓN DEL BARRIO

Edificación. Célula mínima: la supermanzana. Vías perimetrales: Vehículos de paso. Vías de uso mixto. Red de cosido: Sendas peatonales.

MATERIALIZACIÓN

Espacios para caminar. Lugares para estar.

DETALLES PAVIMENTOS

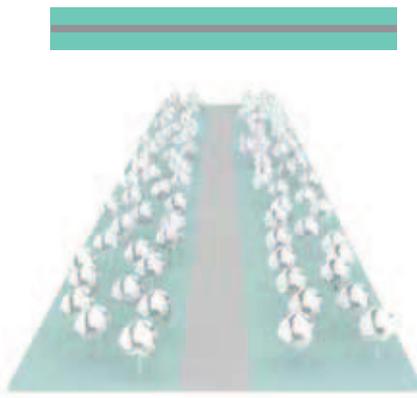
El corredor. Vías perimetrales de paso. Vías mixtas. Vías peatonales.

EL PARQUE

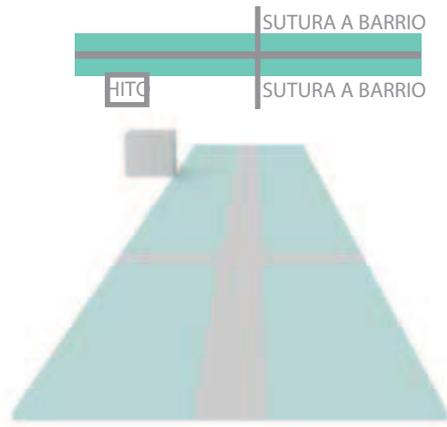
1. CORREDOR VERDE



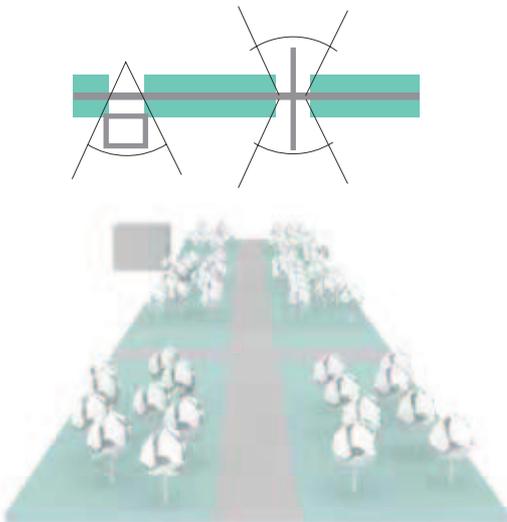
2. ABRIENDO CAMINO



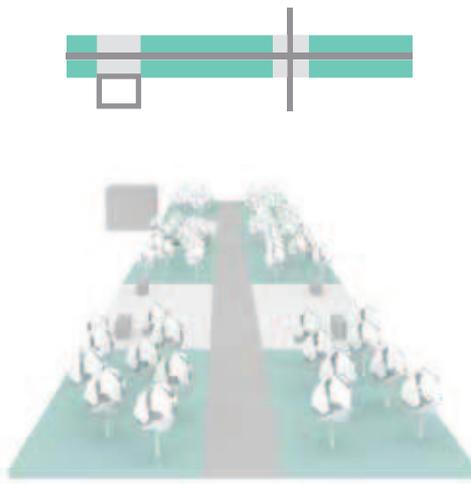
3. LOCALIZACIÓN DE PTOS ESTRATÉGICOS



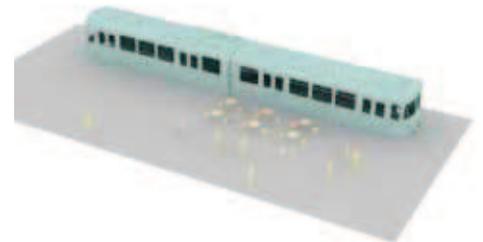
4. APERTURA DE VISUALES



5. POSICIONAMIENTO DE MICROEQUIPAMIENTOS



6. MICROEQUIPAMIENTOS = VAGONES DE TREN EN DESUSO



En Valencia, como tantas otras ciudades, en la que el tráfico rodado ha ganado terreno, Éste y el aparcamiento han usurpado gradualmente el espacio en calles y plazas. No queda espacio físico y las zonas se degrada fácilmente. El tráfico peatonal se disputa su camino entre los coches, y sólo tiene lugar una gama muy restringida de actividades. En los espacios urbanos degradados, la mayor parte de las actividades sociales y recreativas desaparecen, quedando sólo las imprescindibles.

Numerosos estudios han demostrado la obvia correlación entre calidad urbana y vida en la calle. La práctica consiste en utilizar el espacio público como lugar de recreo, remarcando la importancia de las distintas formas de actividad que pueden suceder en él.

El peatón hace ciudad, establece la comunicación y convivencia que caracterizan al hecho urbano. La riqueza de posibilidades para el peatón es la riqueza de la vida en la ciudad. Por ello el barrio se piensa desde la escala humana. Mediante capilaridad las rutas a pie se van expandiendo, conectando manzanas y barrios, se generan así infraestructuras que facilitan la movilidad del peatón y las bicicletas en entornos seguros y separados de los coches, a la vez que restringen el acceso de automóviles. De ello resulta una ciudad más sana, con mejor calidad de aire, más viva y segura.

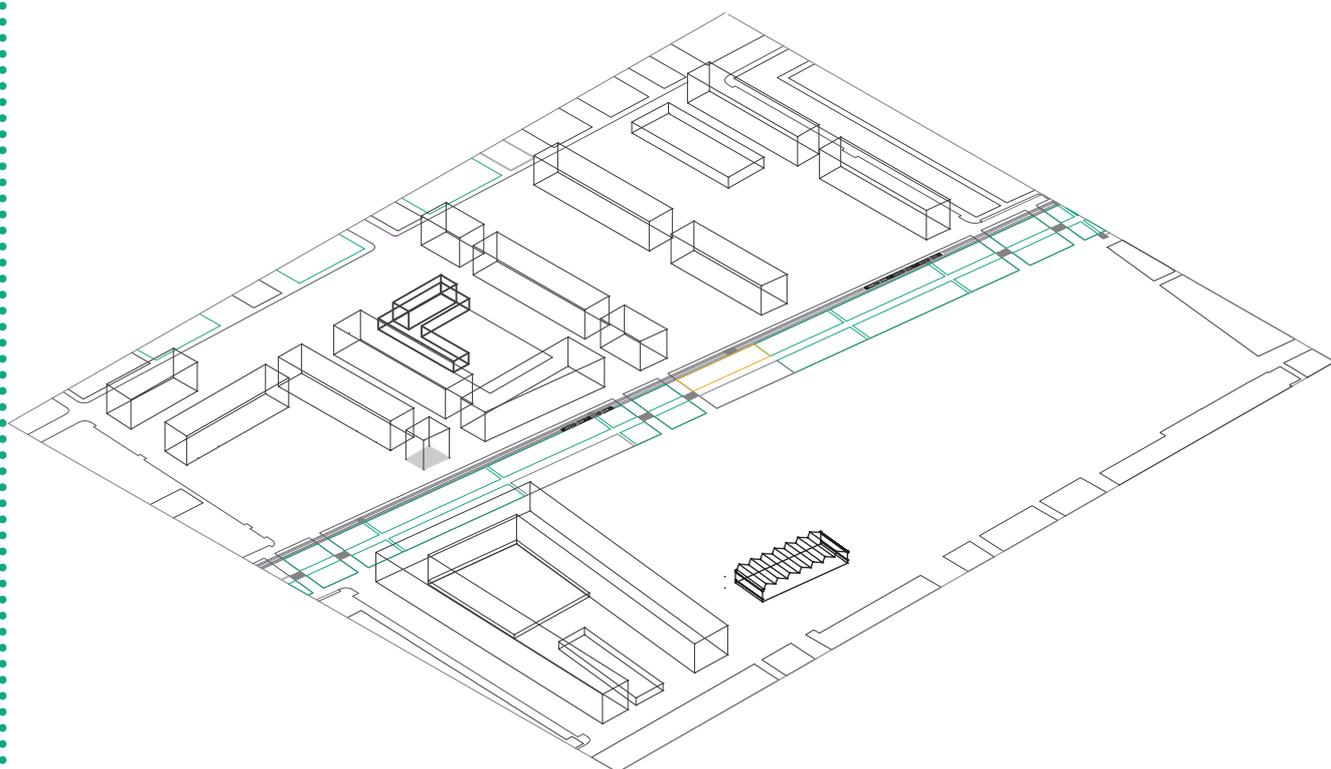
La ciudad debe entenderse como un producto socio-histórico de un grupo humano, cargado de significados y determinado por los individuos que la habitan, completamente dinámica en la medida en que se convierte en un espacio de encuentro, intercambio y construcción del ser colectivo. Lo urbano, debe ser por tanto, sede de formas plurales de expresión ciudadana y de formas distintas de apropiación colectiva.

El entorno físico es un factor influyente en las actividades que se desarrollan en él. Podemos influir aumentando las posibilidades de que la gente se encuentre, vea y oiga. La interacción es en sí una cualidad, llegando a ser importante como telón de fondo y punto de partida de otras formas de contacto. Hay que recordar que nos sentimos inspirados cuando vemos a otros en acción. La gente se siente atraída por la gente y las nuevas actividades empiezan en la proximidad de lo que ya está sucediendo.

El objetivo es conseguir un ciudad viva, donde los espacios interiores de los edificios se complementan con los espacios exteriores utilizables, compatibilizando las dinámicas que en ellos se dan (transitar y estar, de lo comercial y lo residencial, de lo deportivo y lo recreativo).

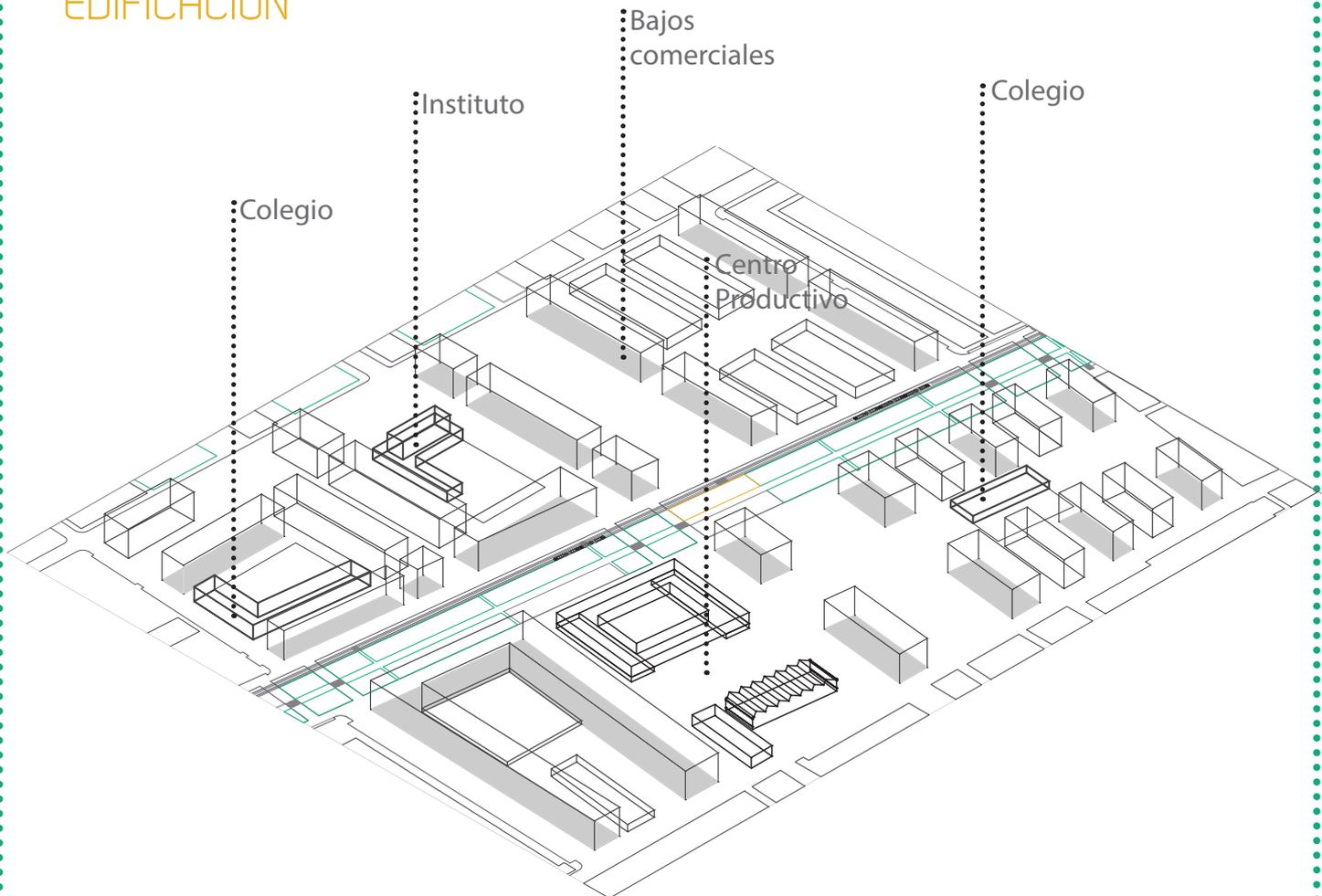
El objetivo es conseguir un ciudad viva, donde los espacios interiores de los edificios se complementan con los espacios exteriores utilizables, compatibilizando las dinámicas que en ellos se dan (transitar y estar, de lo comercial y lo residencial, de lo deportivo y lo recreativo).

PUNTO DE PARTIDA



El nivel de consolidación en el área de Malilla define claramente la trama. La mayoría de las parcelas están edificadas, sin embargo no ocurre lo mismo con el espacio público y los equipamientos, de los cuales sólo se cuenta con uno. La zona de Jesús se encuentra prácticamente indefinida, pues fue hace unos meses cuando se llevo a cabo el derribo del antiguo centro industrial de Macosa, del cual se conservó una de las naves por sus características típicas y por ser un emblema de la arquitectura industrial Valenciana de principios de siglo.

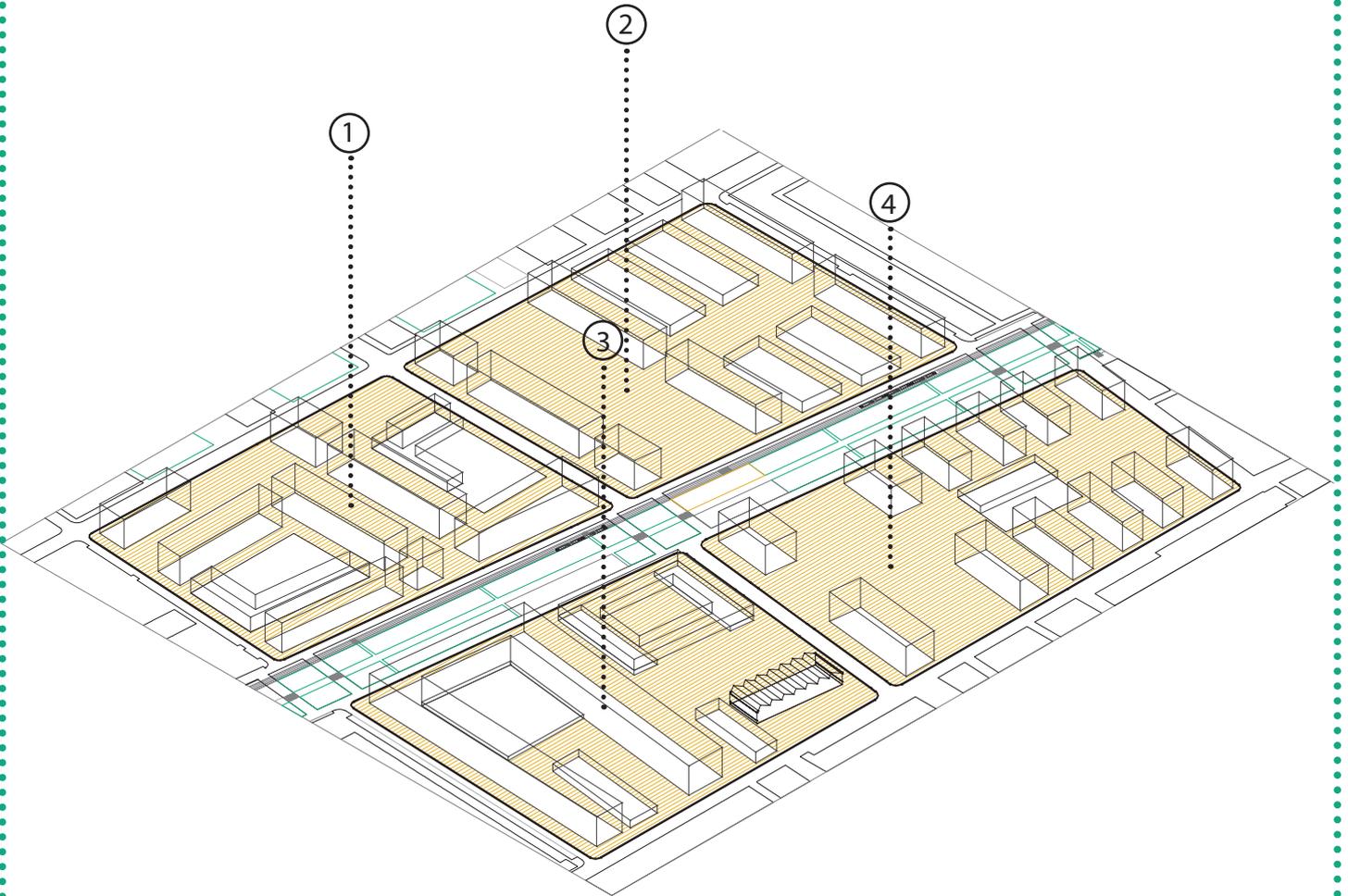
EDIFICACIÓN



Se completa la edificación del barrio según lo dispuesto en el Plan General. La zona de Malilla más consolidada y sólo es necesario el llenado de algunos huecos.

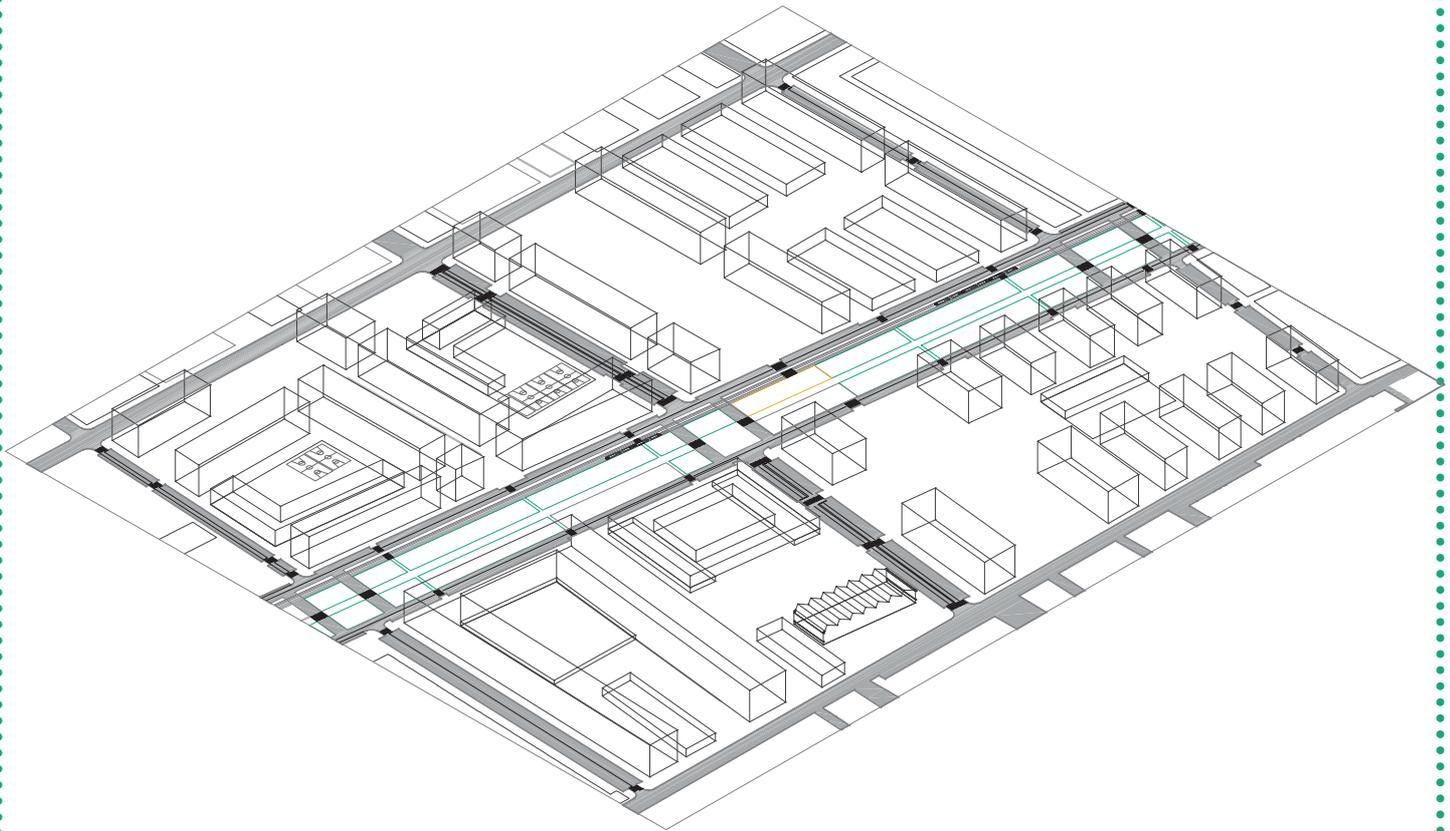
La zona de Jesús, hasta su derribo hace unos meses era un antiguo complejo industrial abandonado. La transformación de las áreas industriales genera un incremento de la edificabilidad que sirve de estímulo a los promotores. Se produce una cesión de suelos para uso público. Y se crea un tejido mixto y complejo a través de la renovación de estos suelos industriales para nuevas actividades productivas que generan equipamientos, zonas verdes y viviendas de protección que contribuyen al desarrollo social.

SUPERMANZANAS



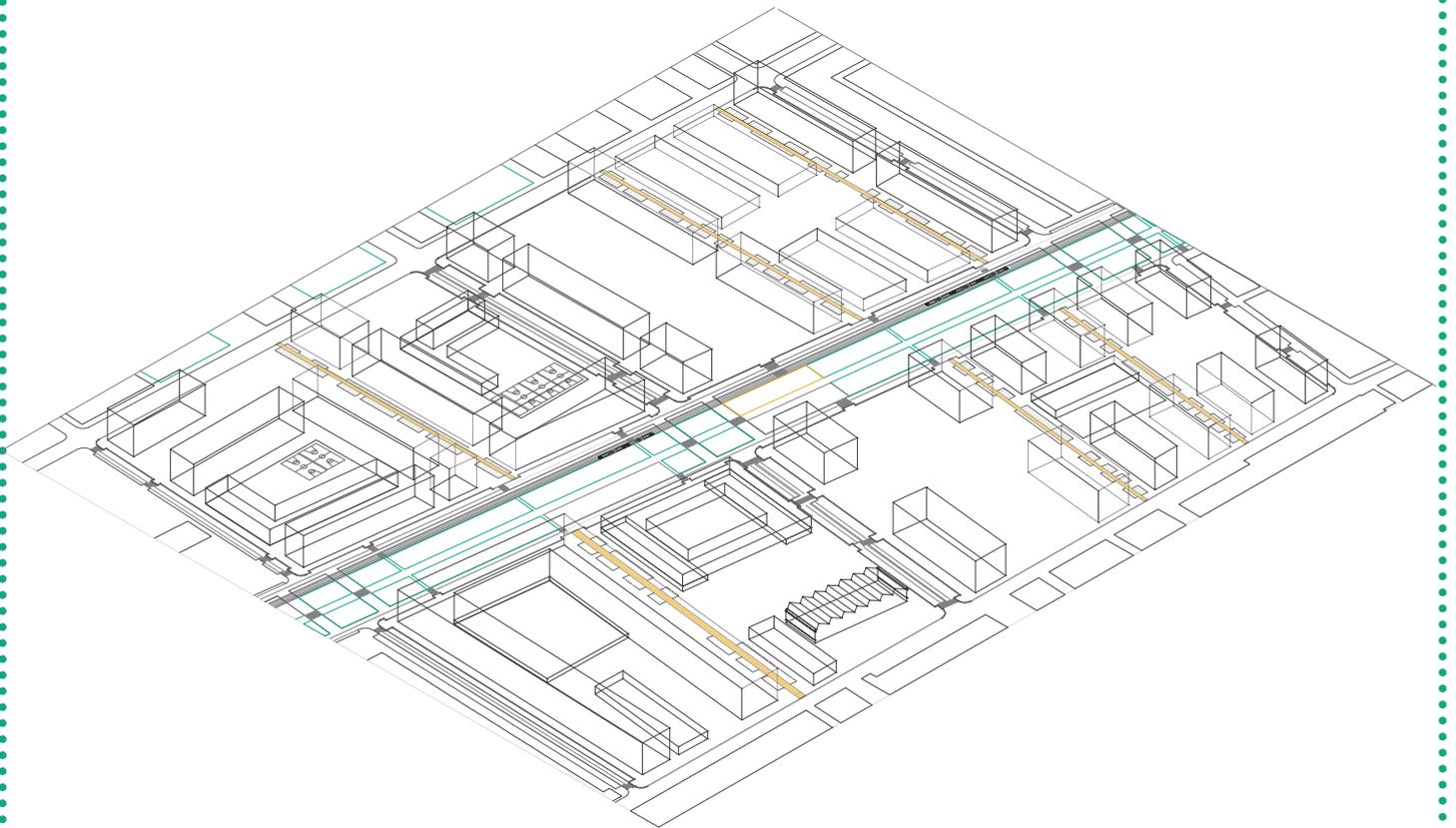
Se establece la supermanzana como unidad mínima funcional de ordenación, lo que supone menos infraestructura y más espacio para los ciudadanos, que pueden desarrollar todas las funciones que les brinda el espacio público como el juego, la fiesta, la estancia, el intercambio económico y los movimientos a pie. Con las supermanzanas se libera la mayor parte del espacio público, que, hoy, suele ocupar el vehículo de paso, para que el ciudadano recupere su carta de naturaleza y deje de ser, únicamente, peatón.

VÍAS DE PASO



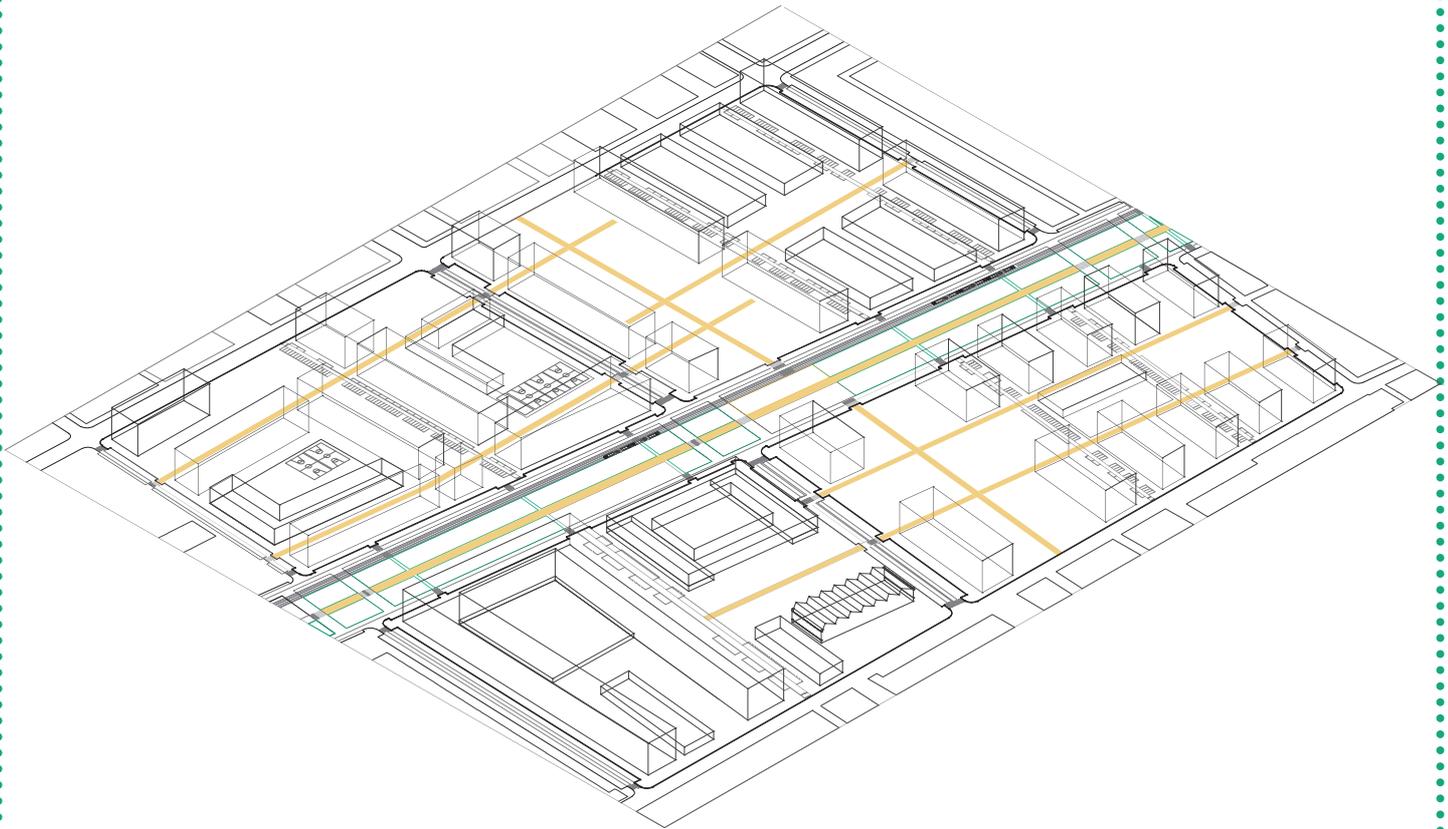
Se propone la definición de una red de vías básicas, lo más ortogonal posible, por donde circularía el transporte motorizado. Esta red responde a criterios de funcionalidad, ya que están pensadas para desplazamientos de largo recorrido. Tienen capacidad para mantener unos flujos más o menos constantes y velocidades máximas de entre 30 y 50 Km./h., dependiendo de la calle.

VÍAS MIXTAS



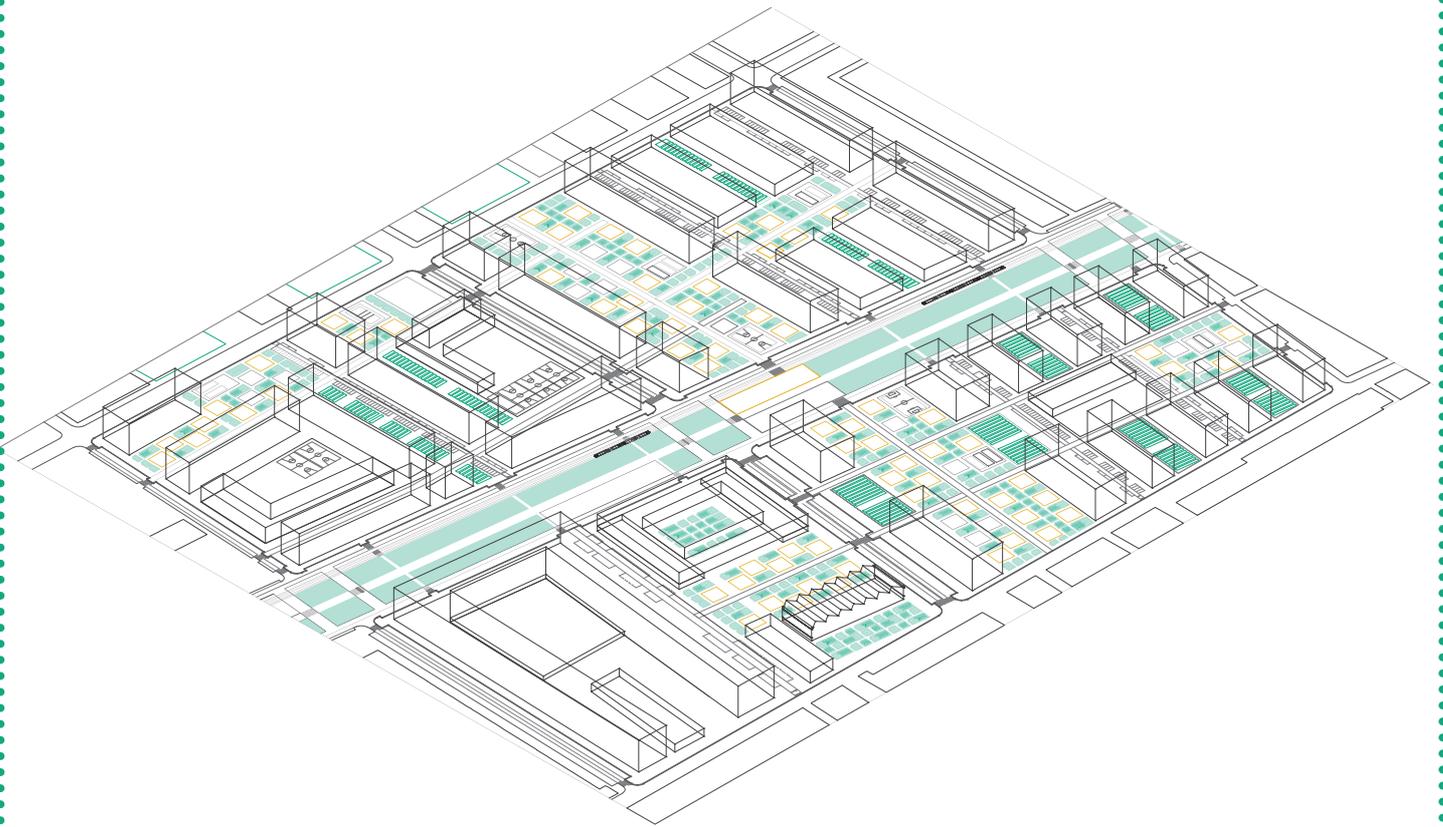
Las vías mixtas se establece la voluntad de situar a todos los usuarios en una única plataforma. Ninguno de ellos queda priorizado y se suprime la señalización, buscándose el respeto entre ellos. Esto genera que la calle pueda ser un lugar de interacción y de estar.

SENDAS PEATONALES



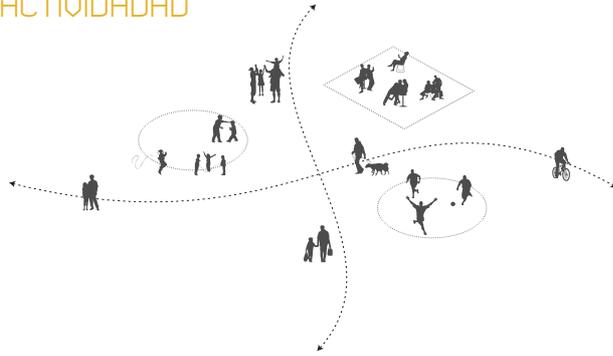
Los itinerarios principales establecidos aseguran la conectividad con los equipamientos comunitarios, zonas comerciales, instalaciones recreativas y deportivas; espacios libres y parques urbanos. Con los caminos temáticos se consolida la red peatonal.

ESPACIO PÚBLICO



El objetivo es conseguir un ciudad viva, donde los espacios interiores de los edificios se complementan con los espacios exteriores utilizables, compatibilizando las dinámicas que en ellos se dan (transitar y estar, de lo comercial y lo residencial, de lo deportivo y lo recreativo).

ACTIVIDAD

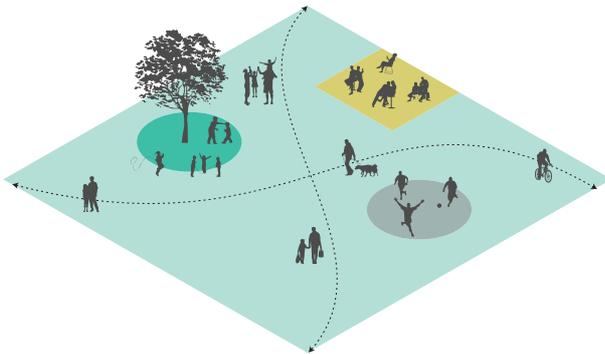


Las actividades exteriores se pueden categorizar en:

1. Actividades necesarias_ Las personas implicadas están, más o menos, obligadas a hacerlas.
2. Actividades opcionales_ Se participa si existe deseo de hacerlo, si lo permite el tiempo y el lugar.
3. Actividades sociales_ Las que dependen de que haya otra persona en el espacio público.

El entorno físico es un factor influyente en las actividades que se desarrollan en él. Un buen entorno hace posible una gran variedad de actividades humanas completamente distintas.

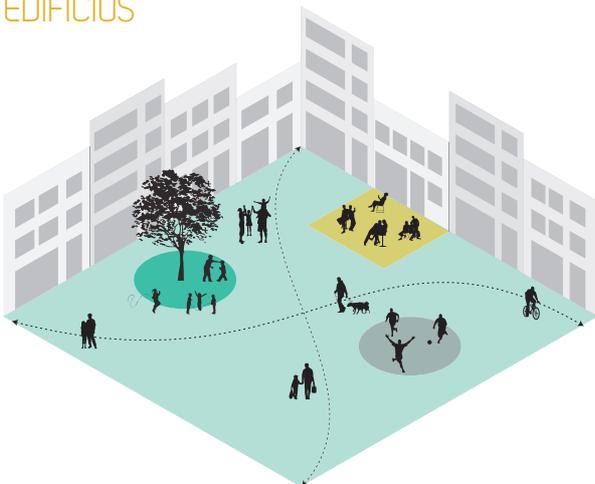
ESPACIO



Los espacios exteriores se pueden categorizar en:

1. Salones urbanos_ Espacios mayormente petreos utilizados como lugares de reunión.
2. Pequeños oasis_ Espacios donde prima el verde utilizados como lugares de descanso.
3. Despensas verdes_ Zonas para el cultivo de diferentes comestibles.
4. Plazas de caucho_ Espacios para descansar y jugar. El pavimento principal es este material blando.

EDIFICIOS



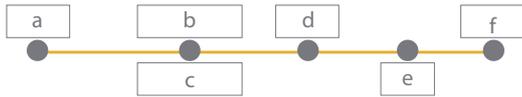
Los edificios aparecen como telón de fondo y se ven complementados por el espacio público

1. Viviendas
2. Comercio
3. Dotaciones
4. Centros productivos

Se trata de crear un barrio compacto y mixto donde tenga cabida todas las actividades huyendo de las zonificaciones. Así se crean sinergias entre los diversos agentes urbanos y se propicia un uso más racional del suelo.

REORGANIZACIÓN

1. CONEXIÓN ENTRE LAS PARTES DE LA CIUDAD = PARQUE LINEAL



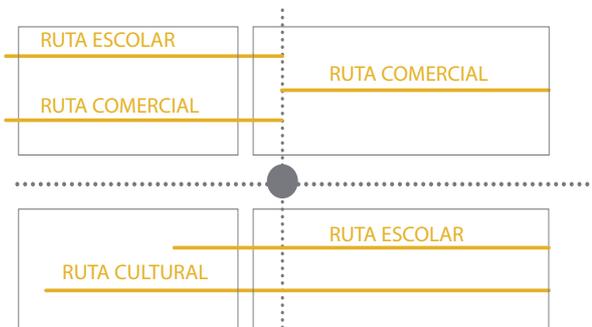
Organización lineal que conecta los diferentes espacios (barrio-pueblos) del territorio. Estos se disponen en torno al parque que es el encargado de vertebrar el territorio. Se crea una red de flujos tanto ascendentes como descendentes que conectan ciudadanos.

2. CONEXIÓN ENTRE EL PARQUE Y LOS BARRIOS = EJE DE OCIO



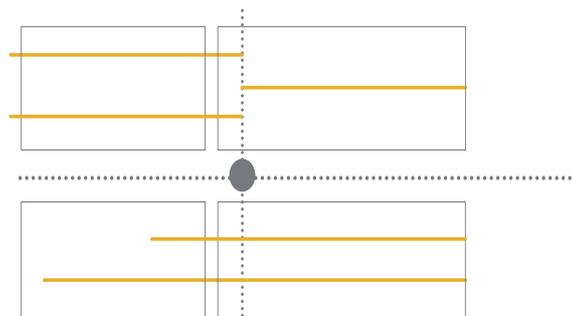
La conexión se realiza a través de un eje del ocio, de gran sección que cose estos dos barrios entre sí y con el parque lineal.

3. CONEXIÓN ENTRE LAS SUPERMANZANAS = RUTAS TEMATIZADAS



Se tematizan las rutas peatonales con el fin de asegurar su buen funcionamiento. Se crea una red de proximidad de recorridos peatonales.

4. CONEXIÓN ENTRE LAS SUPERMANZANAS = RUTAS TEMATIZADAS



El último escalón dentro de esta red de filtración se da entre los diferentes spots del espacio público y entre estos y los edificios.

REORGANIZACIÓN

1. DEMANDAS

Árboles de sombra
Salons urbanos
Zonas ajardinadas
Huertos urbanos
Parques infantiles
Juegos de suelo
Mesas de juego
Pistas deportivas
Maquinas de gimnasia

Adultos
Niños
Mayores
Deportistas

2. CATEGORIZACIÓN

-Espacios verdes
Árboles de sombra
Huertos urbanos
Zonas ajardinadas

- Espacios de libre configuración
Salones urbanos

- Espacio de actividad programada
Pistas deportivas
Máquinas de gimnasia
Petanca
Parques infantiles
Juegos de suelo

3. CANTIDADES Y ATOMIZACIÓN

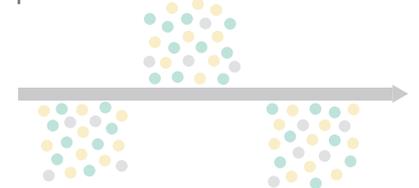


4. PARAMETRIZACIÓN

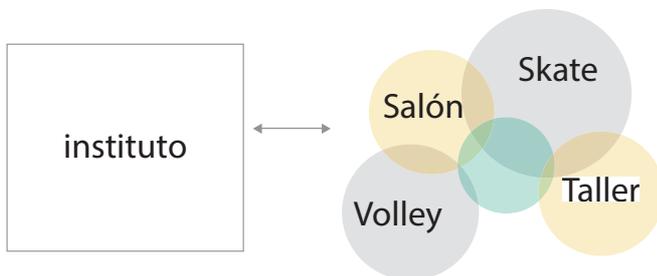
Una vez que tenemos establecidas las demandas y las cantidades de cada una, atomizamos el espacio, creando así estancias de dimensiones adecuadas para permitir al individuo apropiarse del espacio y que van colonizando el espacio. Éstas crecen y se extienden como una enredadera a través de las rutas peatonales.

Los diferentes spots se agrupan para formar espacios específicos en consonancia con el resto de elementos del medio. Se relacionan los diferentes equipamientos con el espacio público, especificandolo en función de las necesidades de éste.

1. Crecimiento en torno a las rutas peatonales

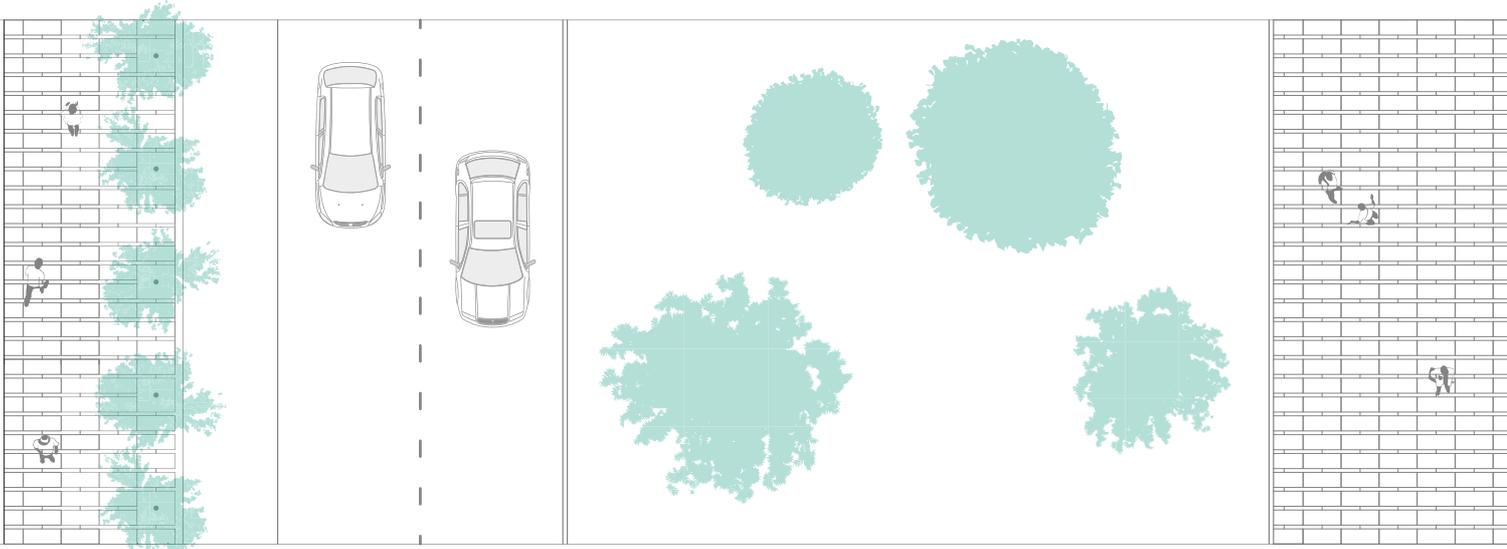


2. Especificación de los espacios

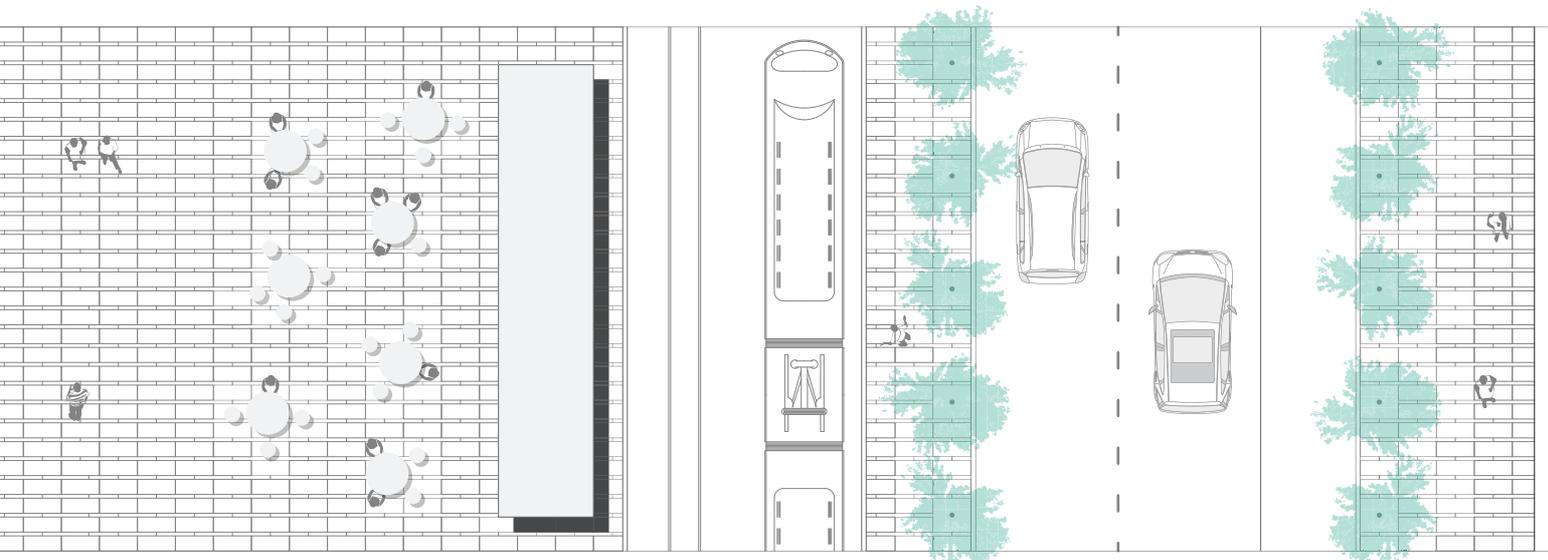


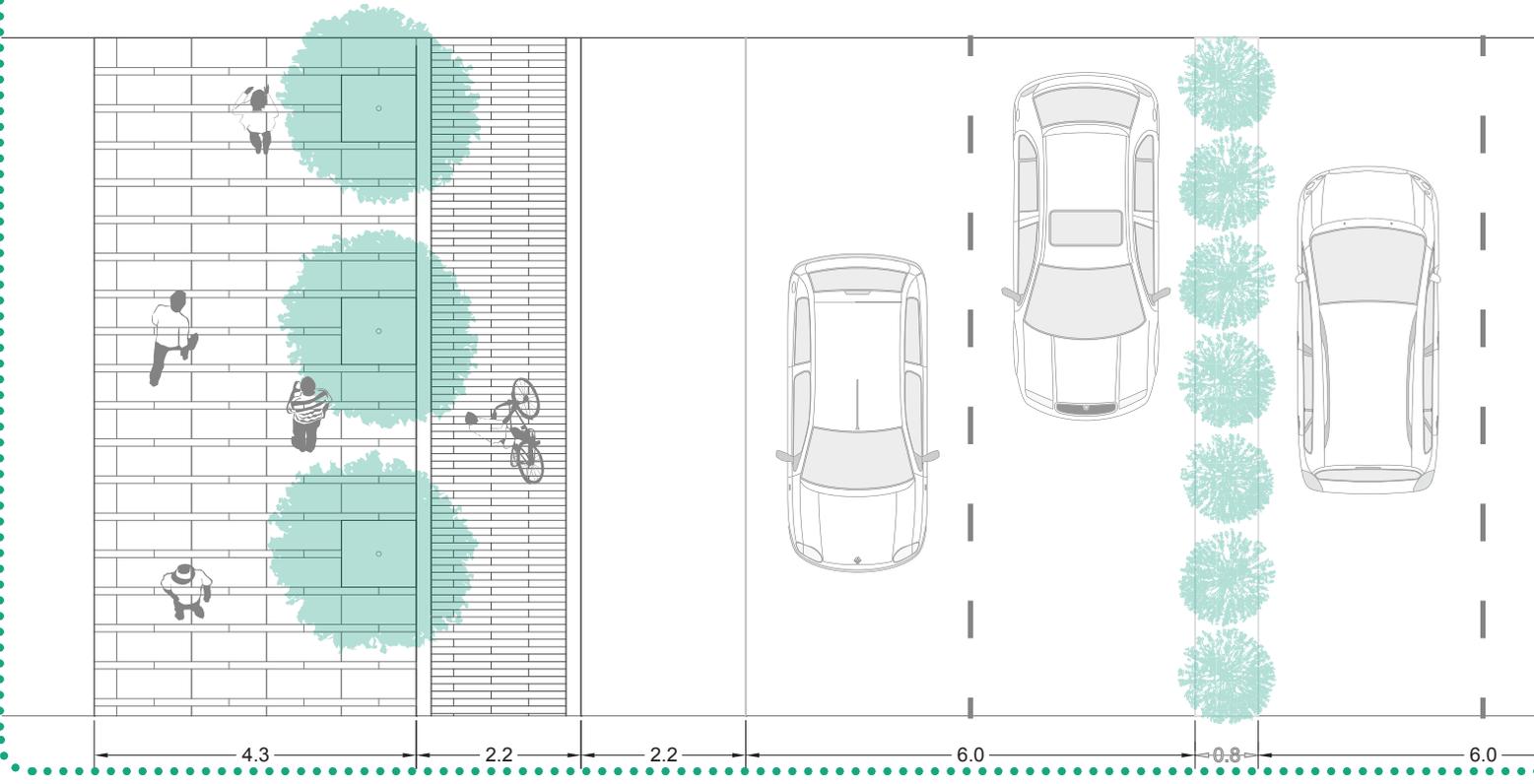
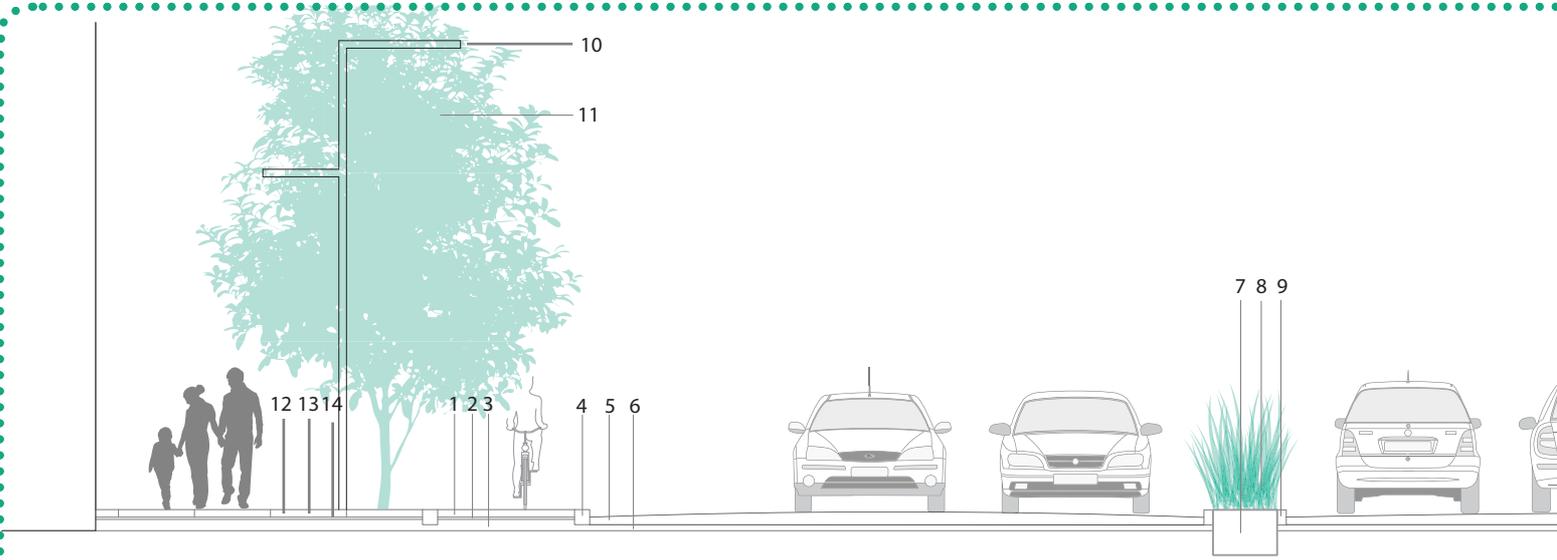
3. Relación vivienda-despensa





DETTALLES

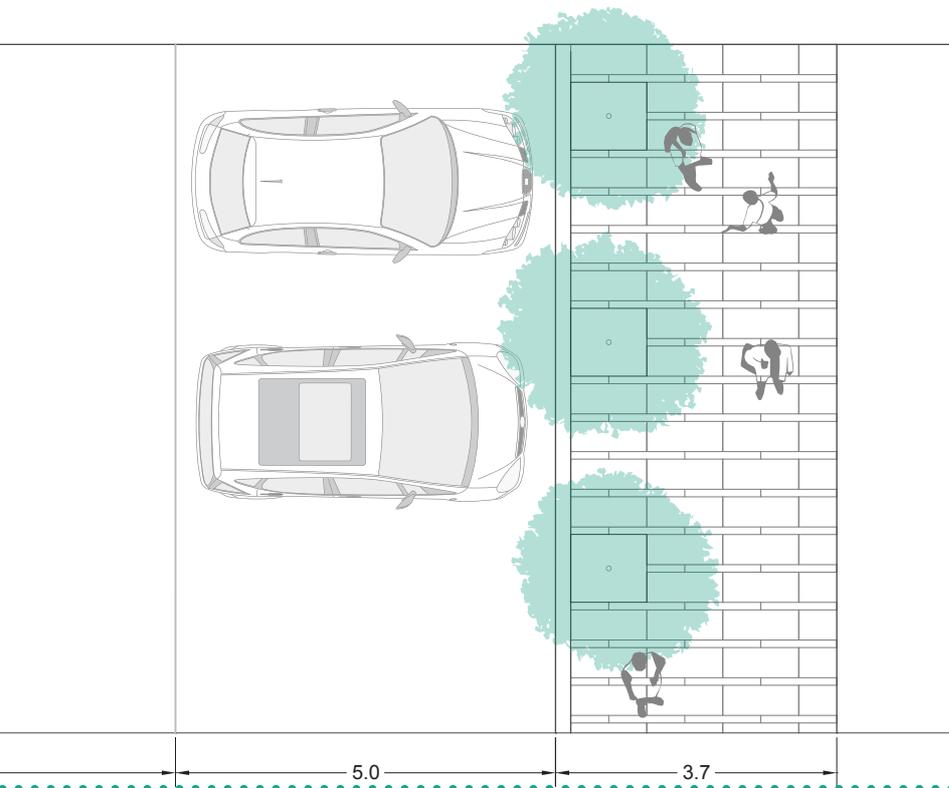


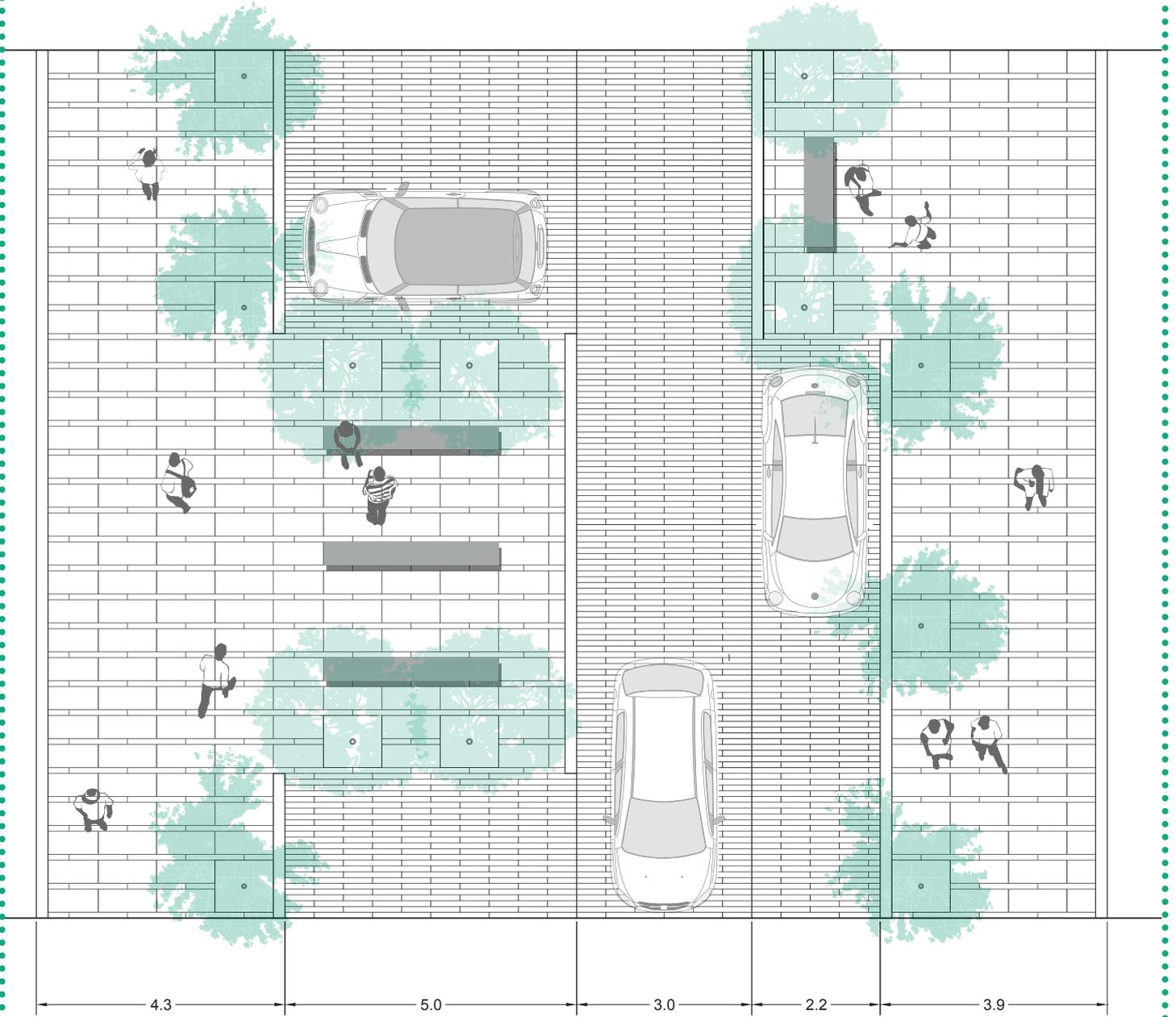


DETALLES

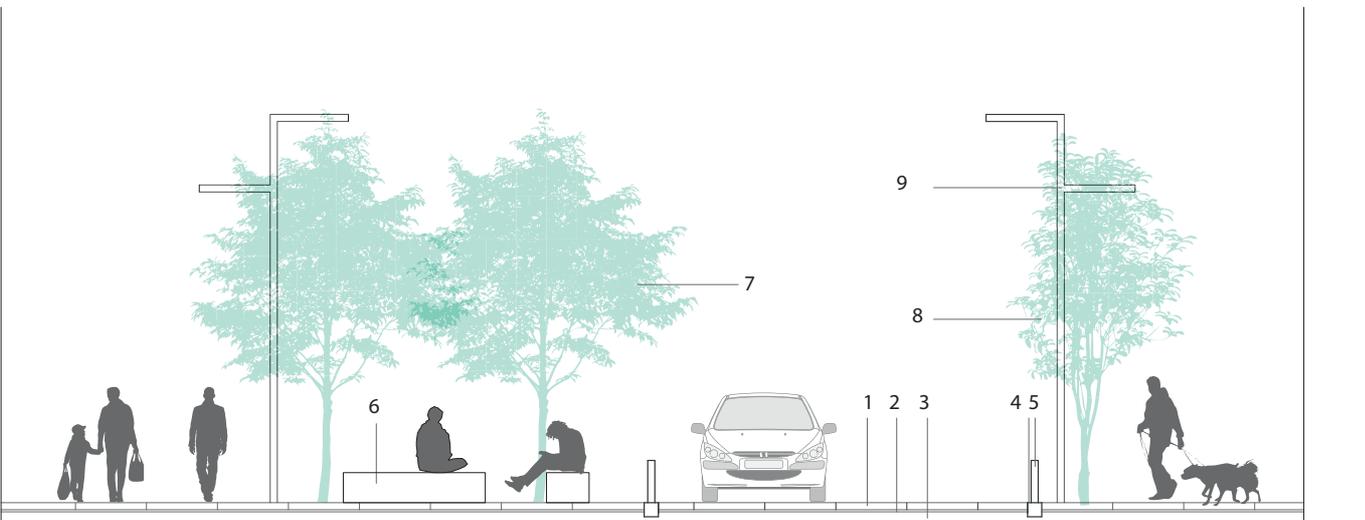
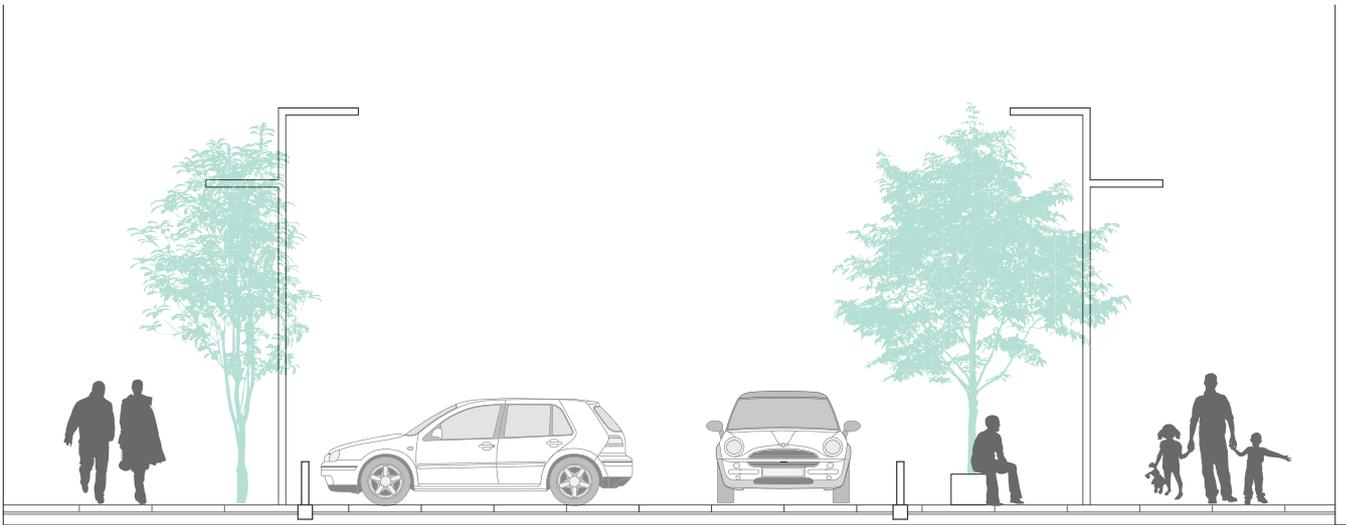


1. Pieza prefabricada de hormigón color gris oscuro (10 x 50 x 10 cm)
2. Mortero e= 3cm
3. Losa de HM e= 15 cm
4. Bordillo de hormigón recto (10 x 20 x 4 0)
5. Hormigón asfáltico (5 cm de rodadura + 10 cm de base asfáltica)
6. Base granular 35 cm
7. Tierra vegetal
8. Seto nuevo: Buxus sempervirens
9. Bordillo de hormigón recto (10 x 20 x 4 0)
10. Luminaria doble color gris grafito
11. Árbol nuevo: Celtis Australis
12. Pieza prefabricada de hormigón color gris claro, intercalado piezas (40 x 50 x 10 cm) y (10 x 50 x 10 cm)
13. Mortero e= 3cm
14. Losa de HM e= 15 cm



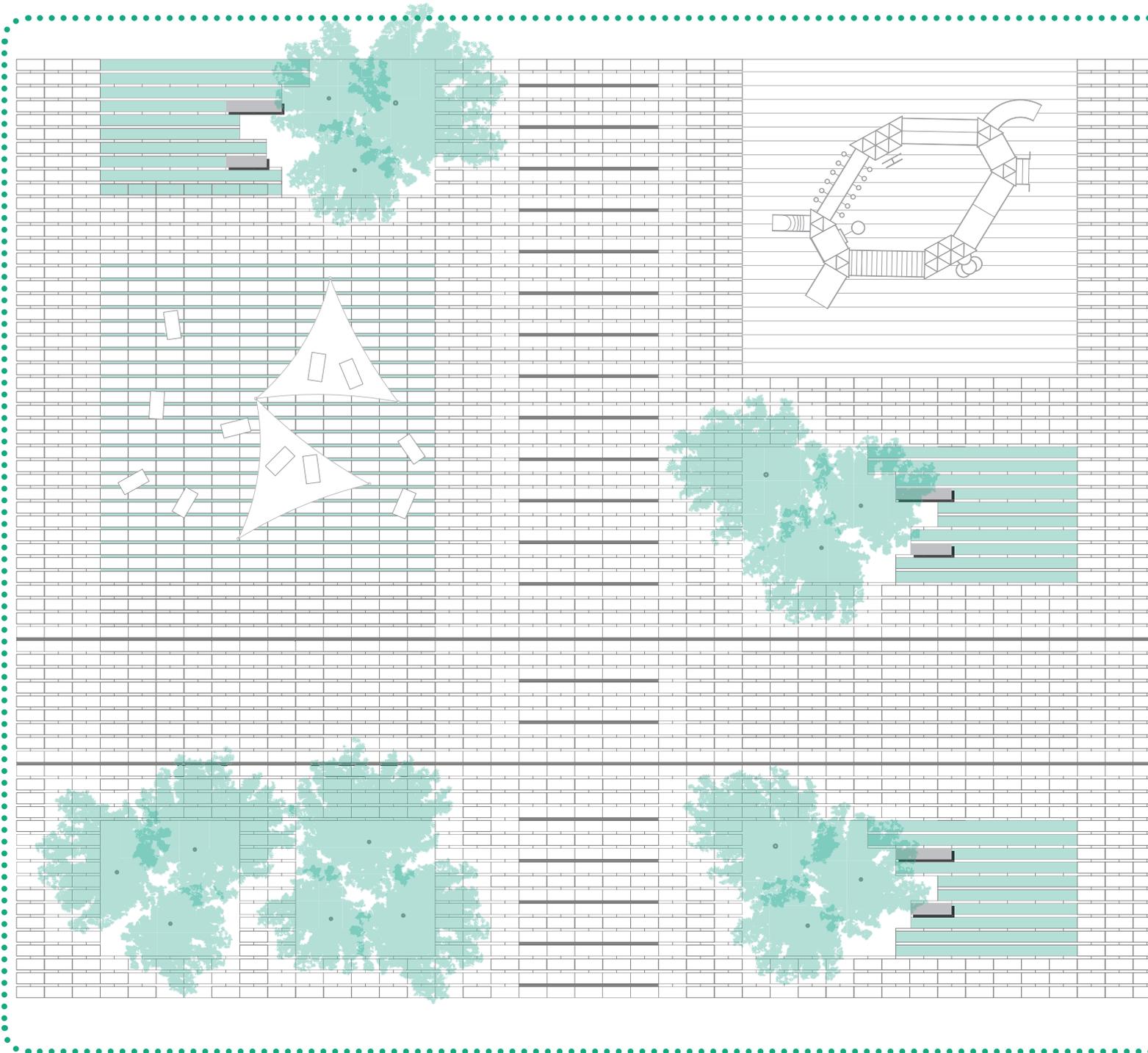


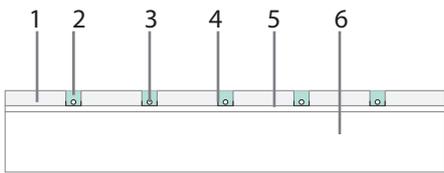
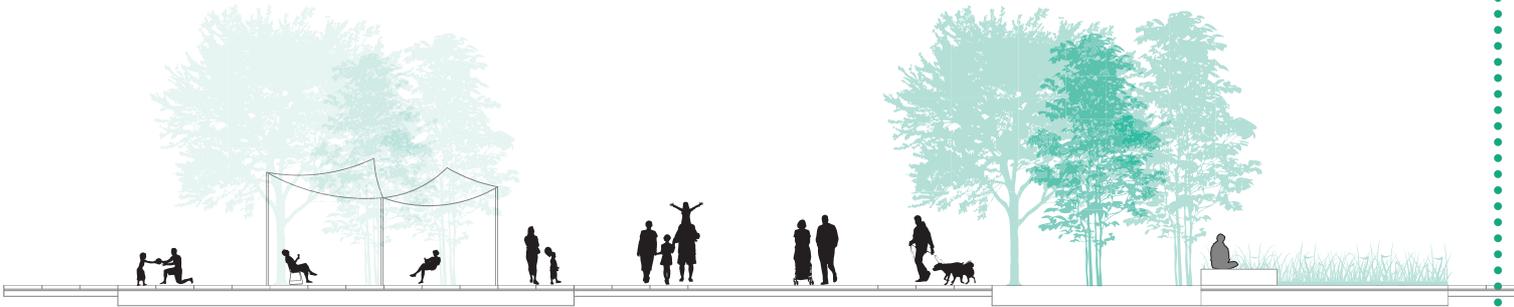
DETALLES



1. Pieza prefabricada de hormigón color gris oscuro (10 x 100 x 10 cm)
 2. Mortero e= 3cm
 3. Losa de HM e= 15 cm
 4. Bordillo de hormigón recto (10 x 20 x 40)

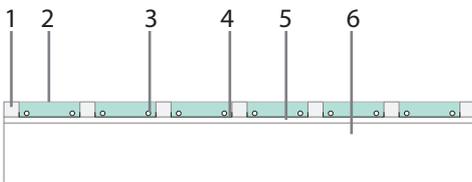
5. Bolardo cilíndrico de acero inoxidable (10 x 60 cm)
 6. Mobiliario nuevo: Banco de hormigón color blanco
 7. Árbol nuevo: Bauhinia alba
 8. Árbol nuevo: Pyrus calleryana
 9. Luminaria doble color gris grafito





1. Pieza prefabricada de hormigón color gris claro (40 x 100 x 10 cm)
2. Juntas de 10 cm de tierra vegeta y cesped
3. Riego con techline diametro 15 mm

4. Separador fijado mecanicamente al suelo tipo perfil en U de acero galvanizado de 10 x 3 x 8 cm
- 5.
6. Base de todo en uno compactada



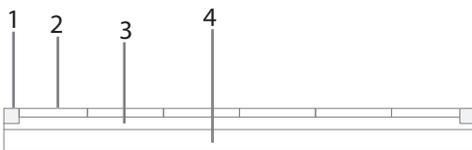
1. Pieza prefabricada de hormigón color gris claro (10 x 100 x 10 cm)
2. Juntas de 10 cm de tierra vegetal y cesped
3. Riego con techline diametro 15 mm

4. Separador fijado mecanicamente al suelo tipo perfil en U de acero galvanizado de 40 x 3 x 8 cm
- 5.
6. Base de todo en uno compactada



1. Pieza prefabricada de hormigón color gris claro (10 x 100 x 10 cm)
2. Pieza prefabricada de hormigón color gris claro (10 x 100 x 10 cm)
3. Separador fijado mecanicamente al suelo tipo perfil en U de acero galvanizado de 10 x 3 x 8 cm

4. Luminaria led6. Base de todo en uno compactada



1. Pieza prefabricada de hormigón color gris claro (10 x 100 x 10 cm)
2. Caucho en bandas de 40 cm alternando dos tonos
3. Mortero e= 3cm

4. Mortero e= 3cm
5. Losa de HM e= 15 cm

EL HITO:
CENTRO CREATIVO
MACOSA

REFLEXIONES

POSICIÓN EN LA SUPERMANZANA

La hibridización del espacio.

MEMORIA BÁSICA

Operaciones. Programa. Plantas, alzados y secciones.

DETALLES PAUIMENTOS

El corredor. Vías perimetrales de paso. Vías mixtas. Vías peatonales.

El hito de actividad: Un paso más allá

El problema de densificar un barrio se ha confrontado desde varios frentes, pero persiguiendo siempre el principal objetivo: convertir el barrio en un lugar atractivo, donde la calidad de vida fuera alta. Un lugar del que estar orgullo y al que querer mudarse.

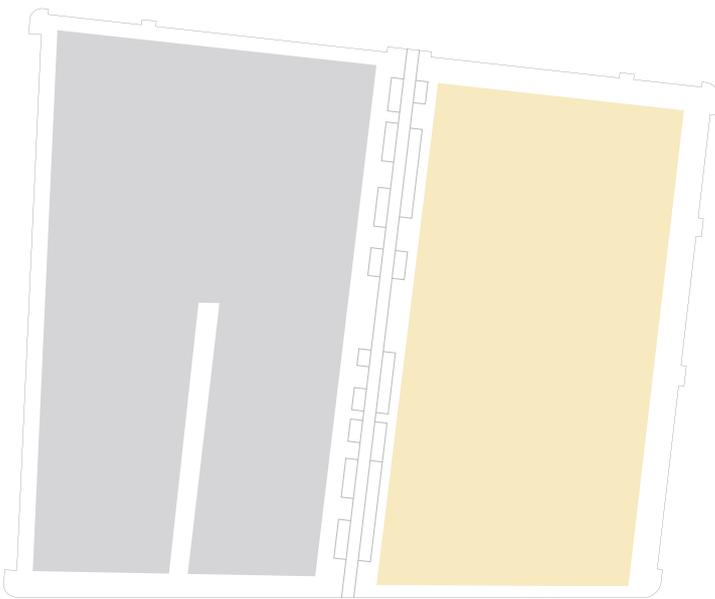
Para ello se resolvieron los problemas propios de barrios o municipios de extraradio a nivel global, introduciendo conceptos como arcos de desarrollo o renaturalización. Y con soluciones locales que apuestan, por la contención del crecimiento basadas principalmente en la calidad del espacio público.

Sin embargo, al introducirse hitos a nivel territorial, que fueran puntos calientes de actividad, se presentó la oportunidad de trabajar estos con un enfoque dual. Por un lado

Esto provocará una propuesta basada en la hibridación programática explorando nuevas formas de trabajo, ocio y socialización de acción dinamizadora. Además, para un uso sostenido de la inversión el aprovechamiento de las nuevas instalaciones deberá quedar garantizada al máximo, por lo que una variable muy importante será la alternancia de horarios y la mixtura de usos.

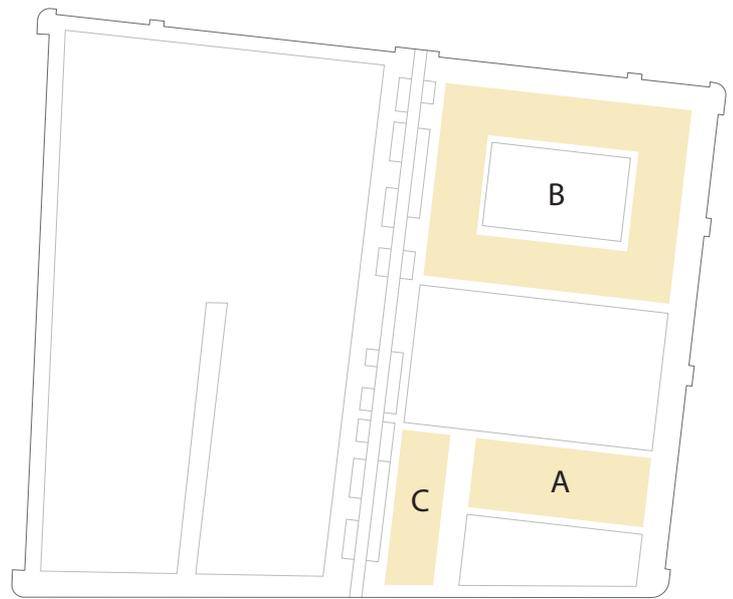
El complejo sirve pues como punto fuerte de actividad económica en el barrio y a su vez da servicio a este en forma de equipamiento.

MEZCLA DE USOS



- Vivienda
- Dotacional

LAS TRES PIEZAS



- A_ Uso público: Laboratorio ciudadano
- B_ Uso semipúblico: Coworking-Vivero empresarial
- C_ Uso privado: Alojamiento temporal

La supermanzana queda delimitada por las vías de paso, y se divide en dos partes mediante la vía de uso mixto. Se pretende que todas las supermanzanas sean híbridas, y cuenten con diferentes usos para fomentar la invasión de ellas por parte de los ciudadanos.

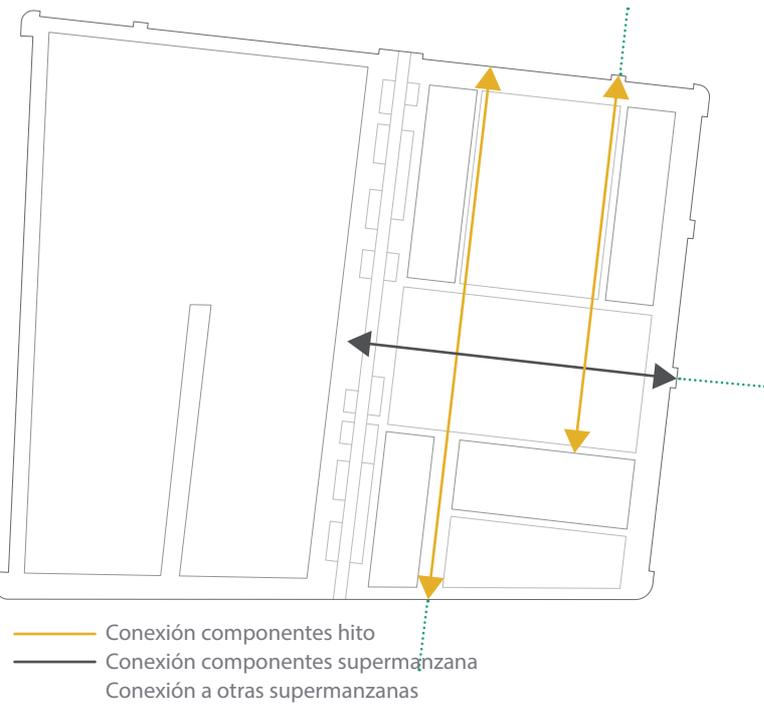
Este hito de carácter cultural se basa en el modelo de economía creativa, en círculos de creación de bienes que usan la creatividad y el capital intelectual como input principal. El hito se descompone en tres piezas, según el carácter público, semipúblico y privado.

El uso público se aloja en la antigua nave Macosa, que se rehabilita para dar cabida a un laboratorio de ideas donde todo ciudadano puede intercambiar y materializar esas ideas.

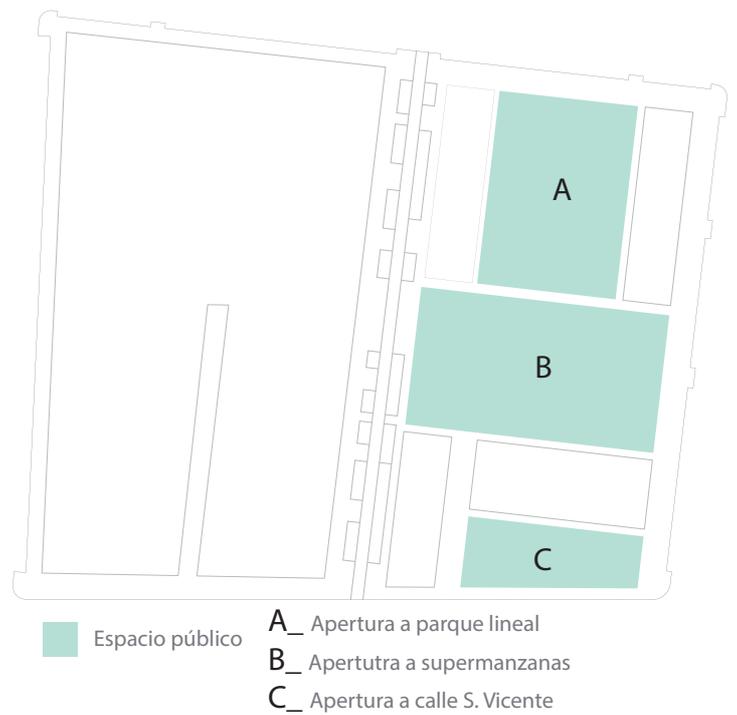
El espacio semipúblico funciona como motor económico, en él se establecen oficinas relacionadas con el sector, viveros de empresas, espacios de coworking, espacios de alquiler para grabaciones, etc .

Y por último un edificio de uso privado, en el que se desarrolla el alojamiento temporal, pensando que este lugar será no sólo un hito a nivel Valencia, si no también a nivel global, pudiendo establecer intercambios también a esos niveles.

CONEXIONES



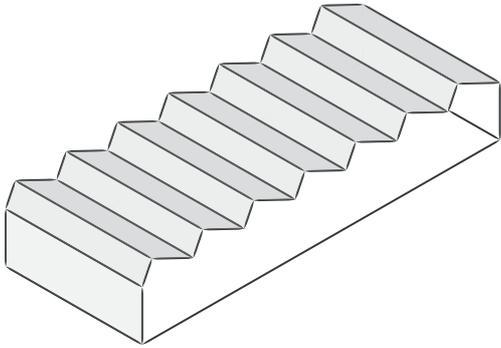
ESPACIOS DE RELACIÓN



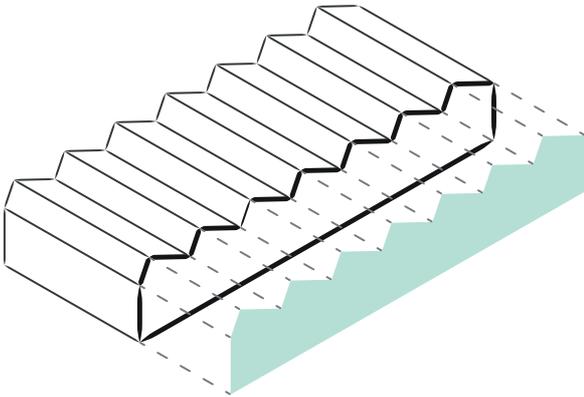
Las conexiones responden a dos escalas, en la primera se conectan los tres edificios, entendiéndose así esta parte de la supermanzana como un todo. Estas mismas conexiones se prolongan conectando el todo con las supermanzanas colindantes y con la red del barrio.

Las conexiones se apoyan en la red de espacios públicos que se extienden por el barrio. Estos espacios se abren a los espacios colindantes, al parque lineal, a la calle S. Vicente y a la red de supermanzanas y se piensan como una prolongación de estos mismos, funcionando con espacios de relación de los edificios y a la vez de los usuarios de estos. Las conexiones se apoyan en la red de espacios públicos que se extienden por el barrio. Estos espacios se abren a los espacios colindantes, al parque lineal, a la calle S. Vicente y a la red de supermanzanas y se piensan como una prolongación de estos mismos, funcionando con espacios de relación de los edificios y a la vez de los usuarios de estos.

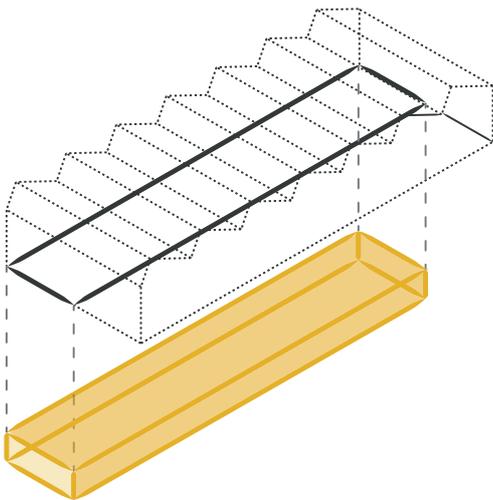
MEMORIA BÁSICA



1. Se parte de una caja vacía donde sólo han quedado tres fachadas una una estructura compuesta por pilares y vigas compuestas.



2. La primera operación es el cerrado de la caja, que se resuelve con una tapa de policarbonato, sujeta a una subestructura de montantes y travesaños que se ancla a los pilares existentes.

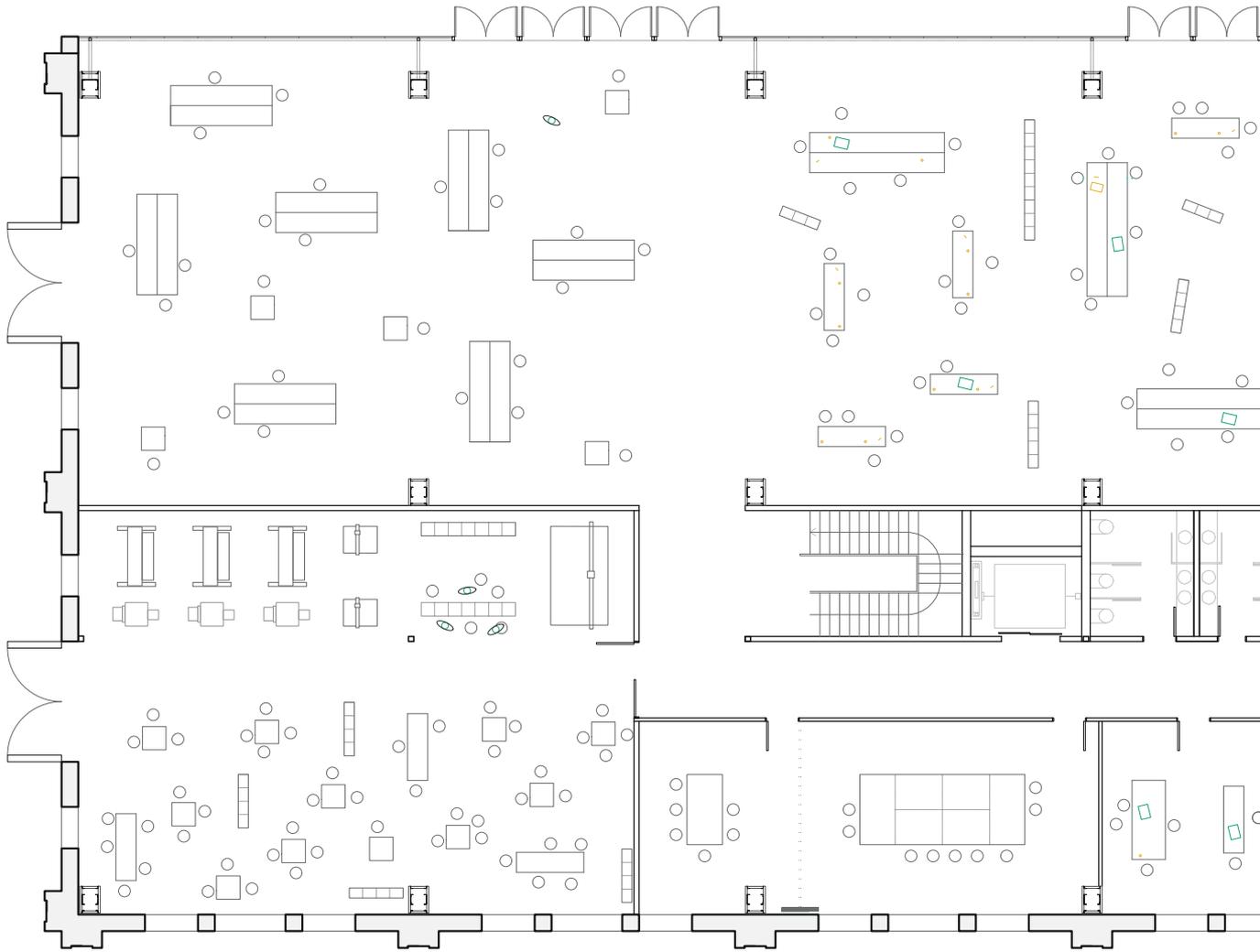


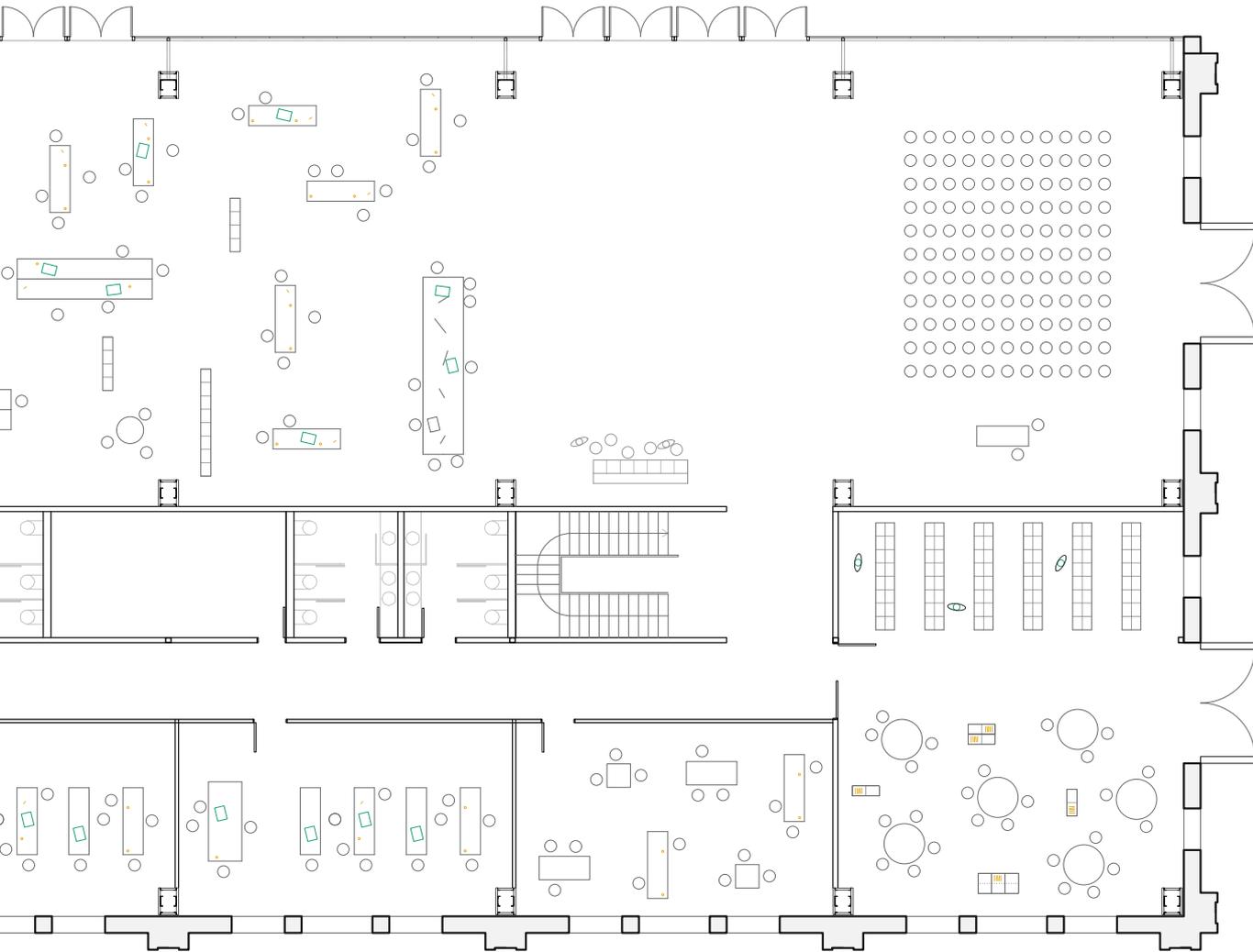
3. La segunda operación consiste llenar la caja, para ello mantenemos un vano diáfano, con una doble altura. El segundo vano es llenado mediante una serie de cajas que se resuelven en dos bandas,



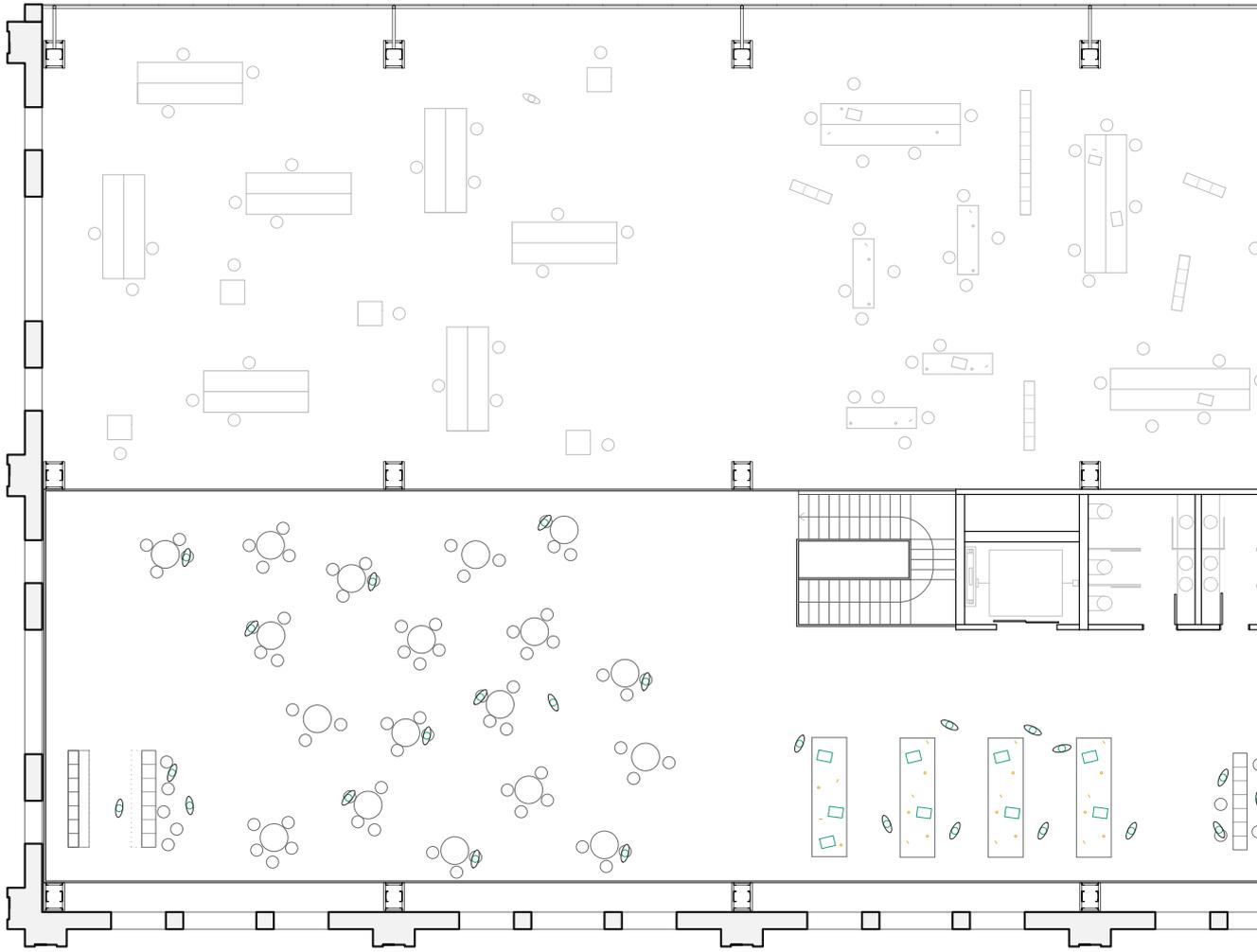
La segunda operación consiste llenar la caja, para ello mantenemos un vano diáfano, con una doble altura, que acogerá el programa relacionado con el trabajo (talleres artesanos, espacios de trabajo grupal y sala de conferencias).

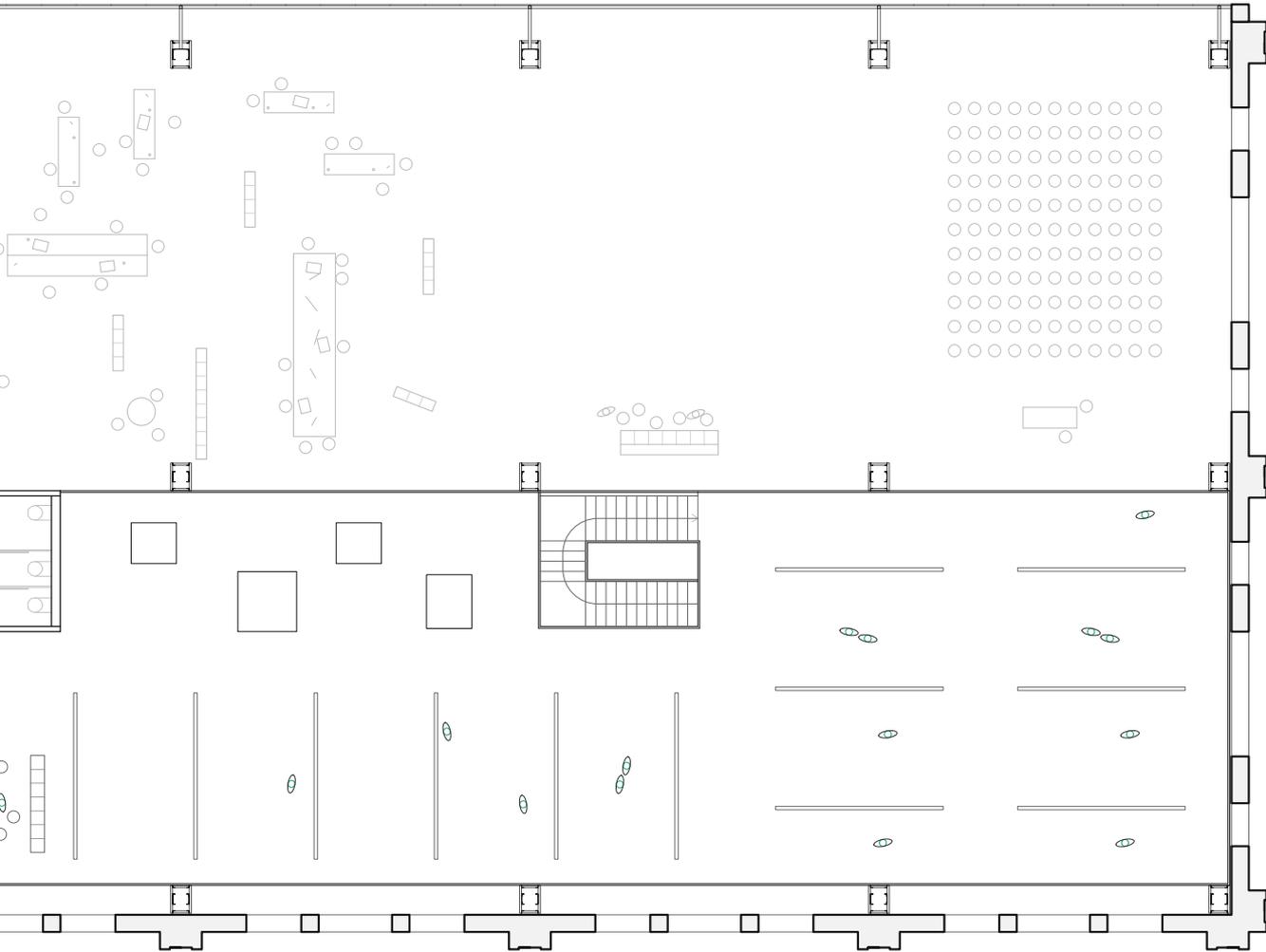
El segundo vano es llenado mediante una serie de cajas que se resuelven en dos bandas, en la primera, que comunica ambos vanos, aloja las comunicaciones y los almacenes. Los espacios relacionados con el estudio (mediateca, biblioteca, aulas-taller, zona de ordenadores, impresión, impresión 3D) se sitúan en la segunda banda, aprovechando la fachada existente para la iluminación y ventilación. Esto nos permite ganar una altura en el segundo vano, donde aparecen los usos relacionados con el ocio; la cantina, la zona de exposiciones, en la que refleja las ideas, y diseños efectuados por los usuarios y la tienda, en la que se da salida a los prototipos creados y se complementa con una tienda online.



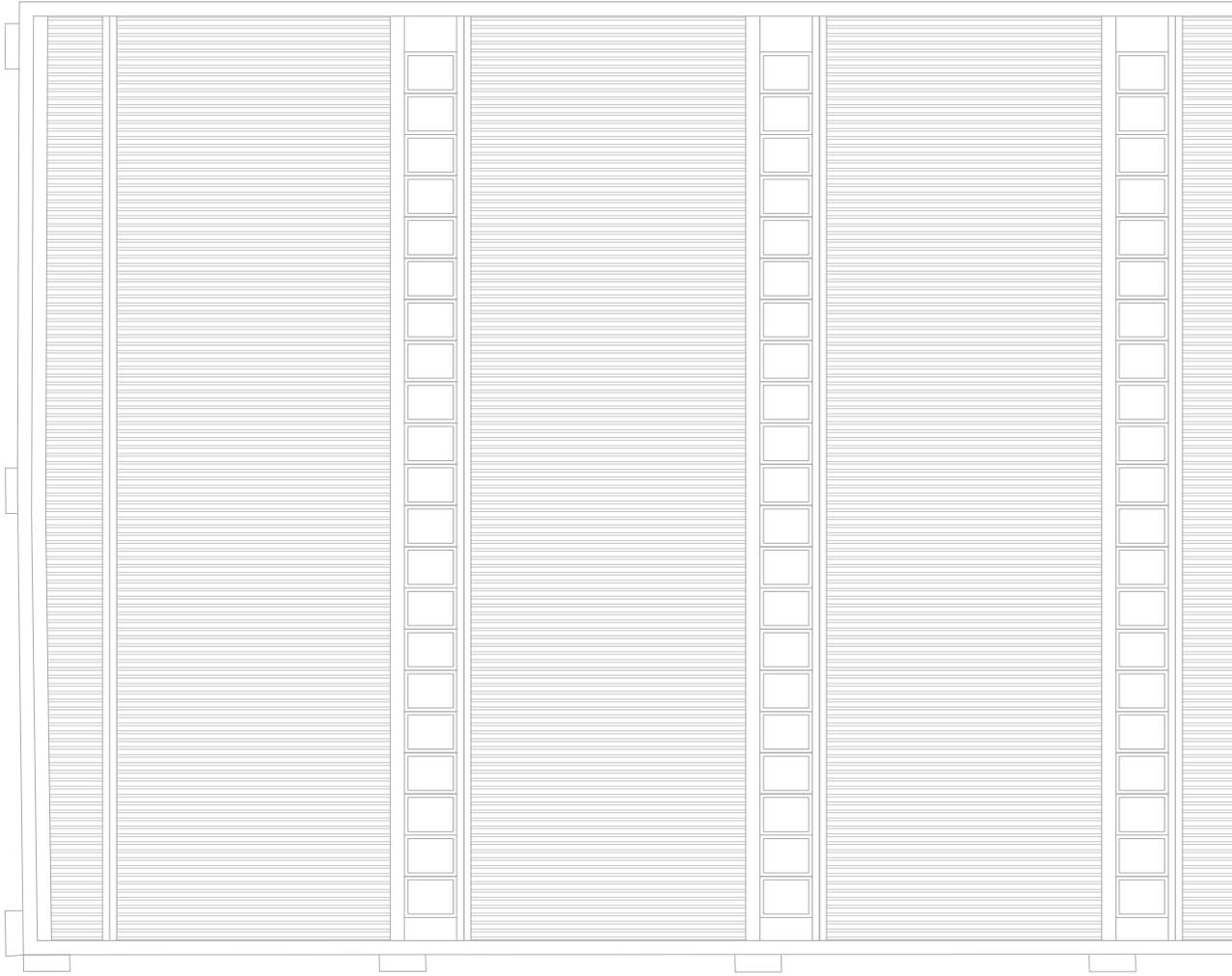


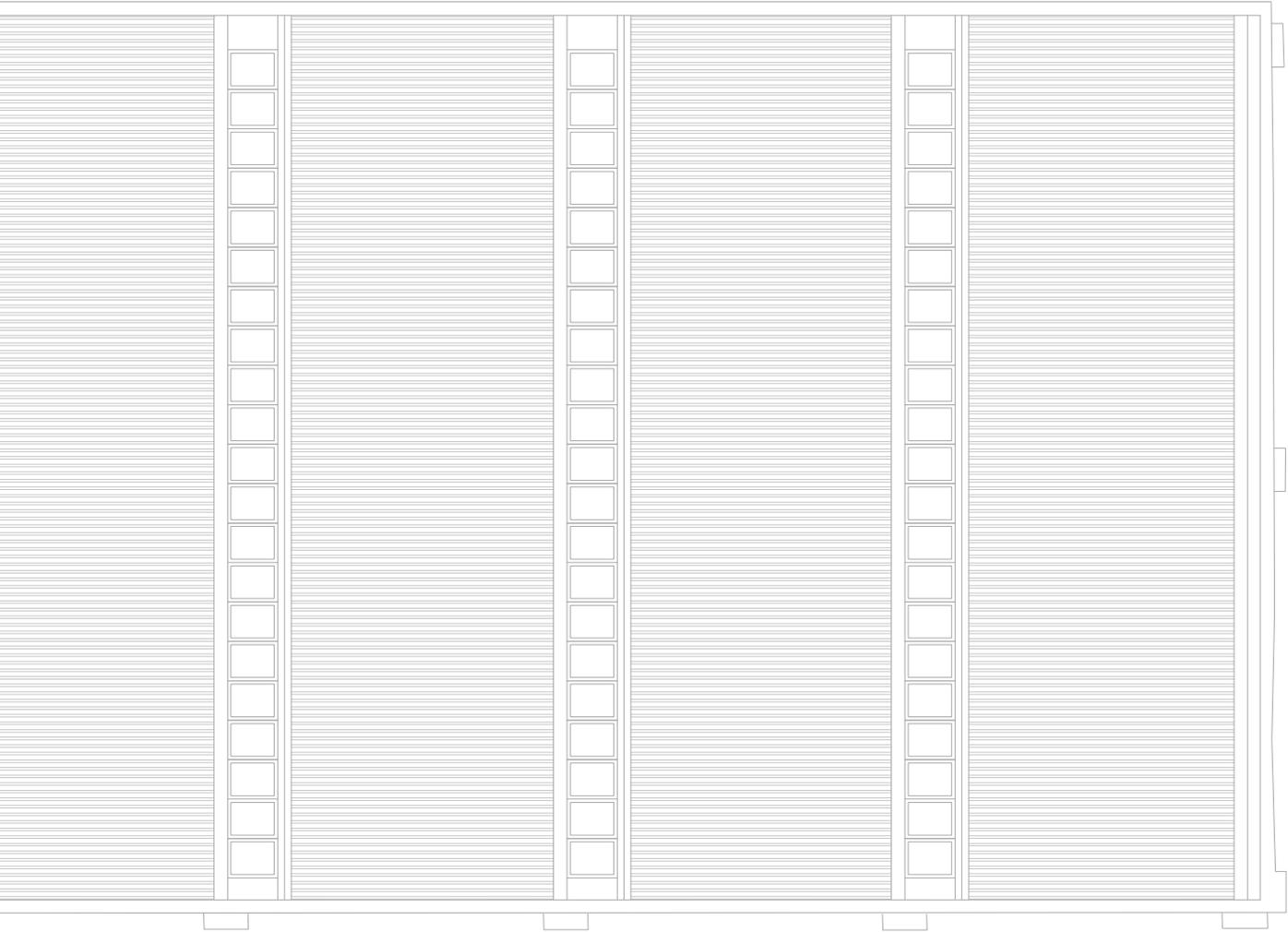
PLANTA BAJA
E 1:250



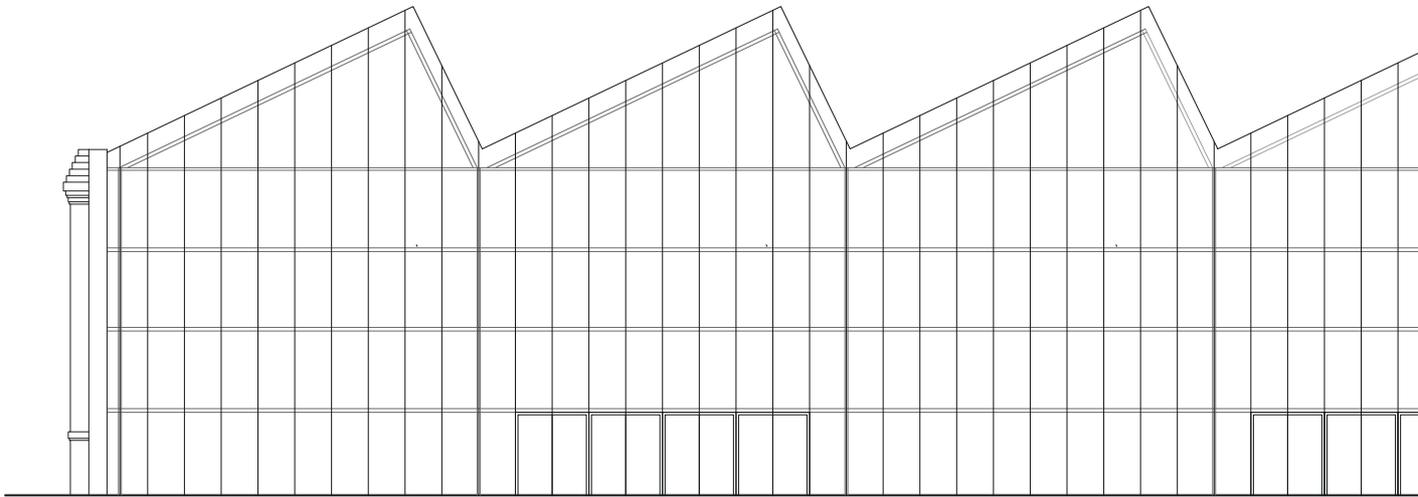
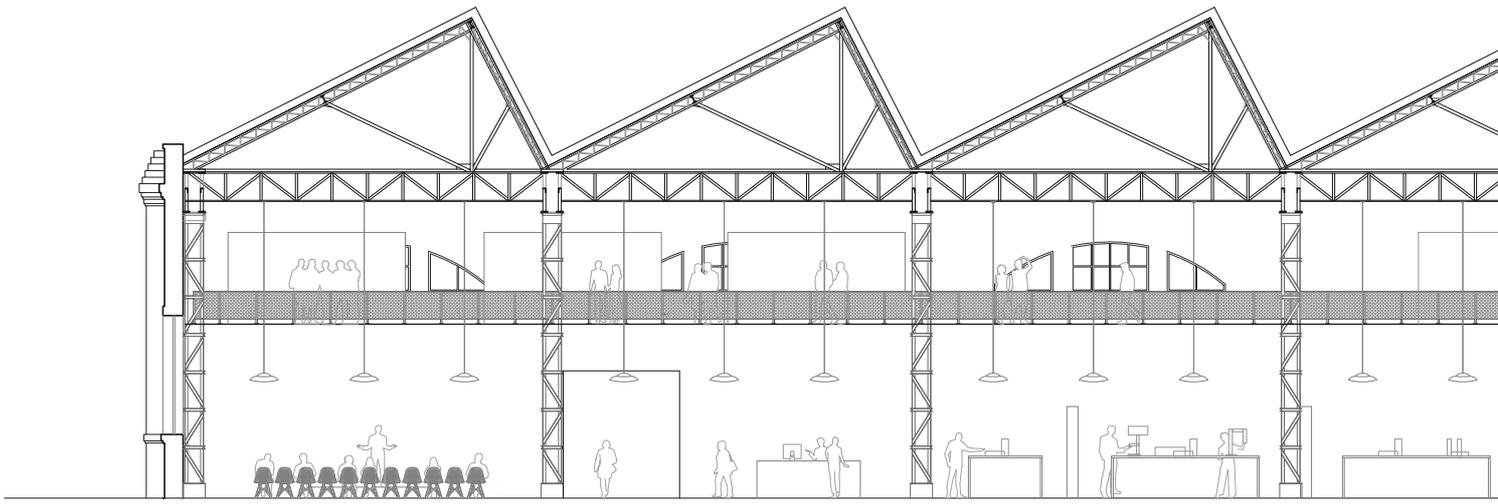


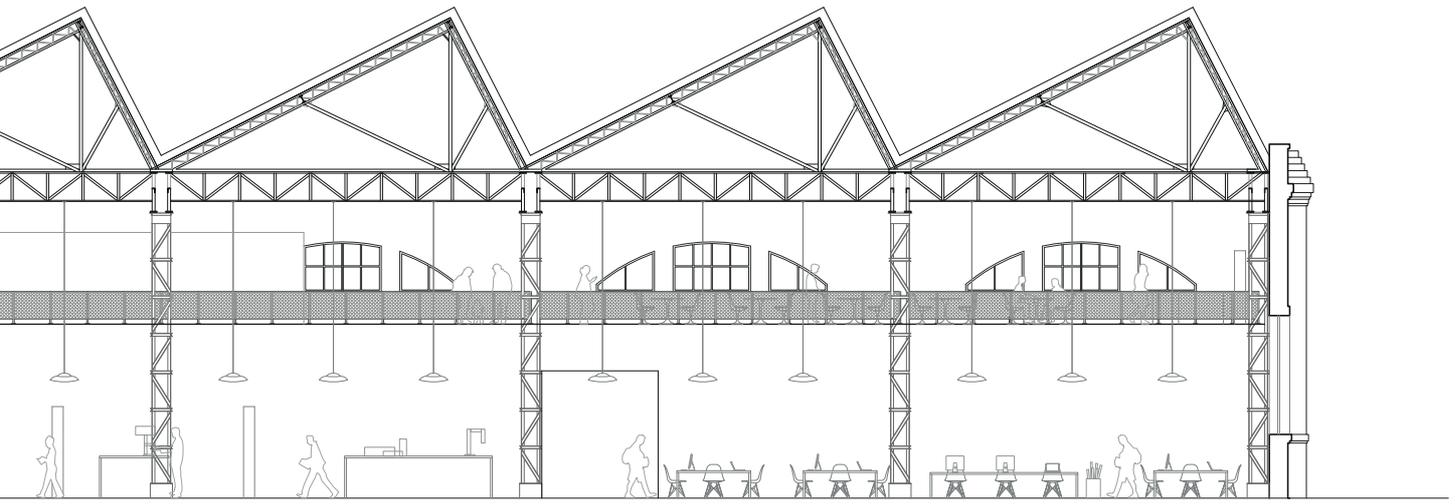
PLANTA PRIMERA
E 1:250



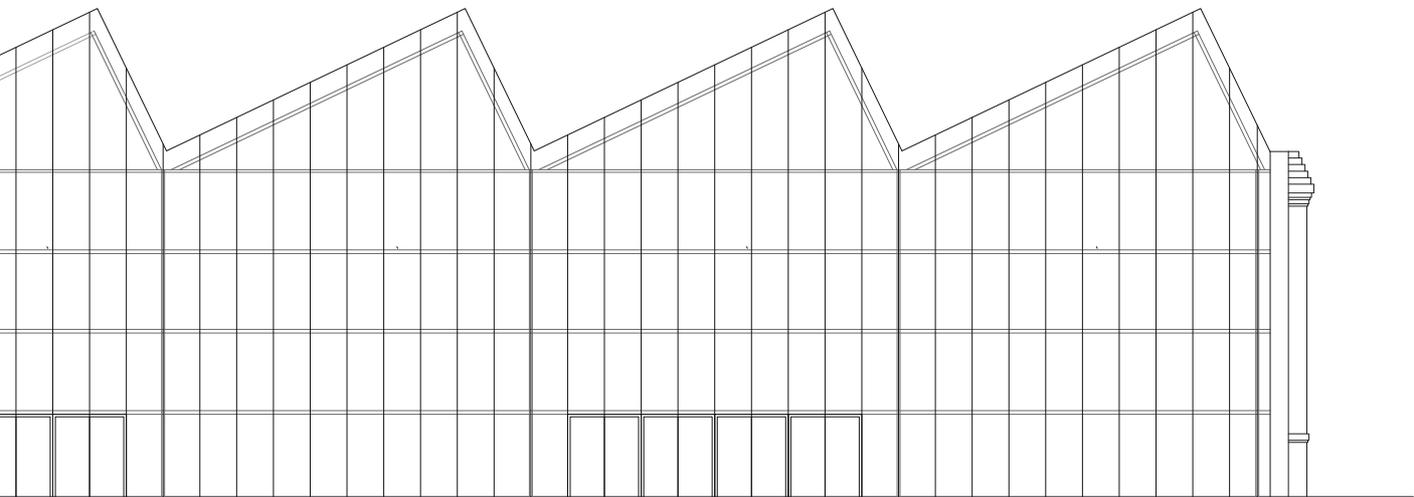


PLANTA CUBIERTA
E 1:250

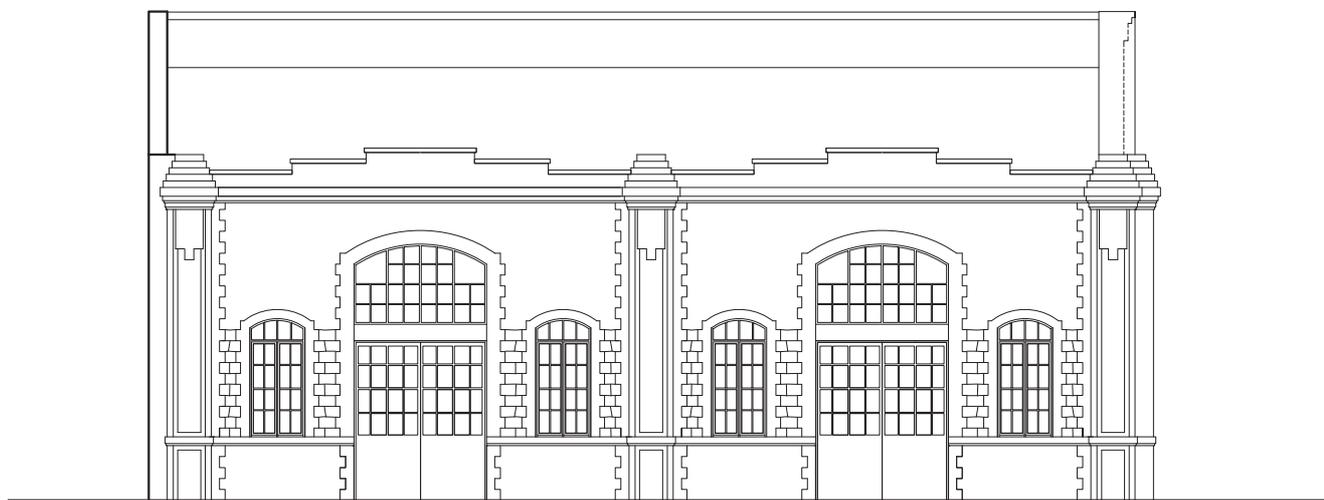




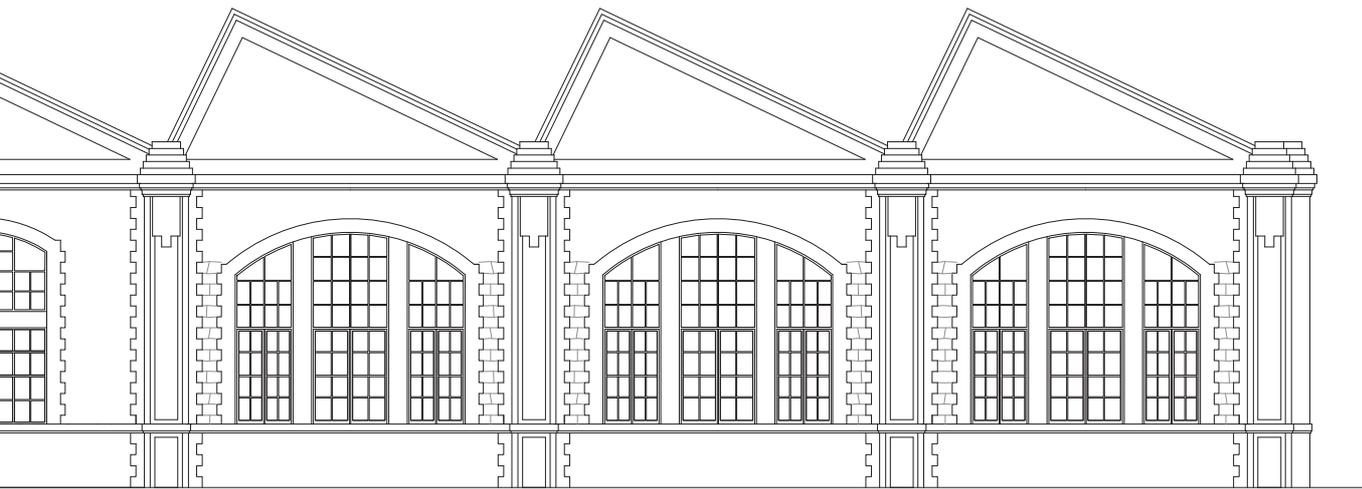
SECCIÓN LONGITUDINAL
E 1:250



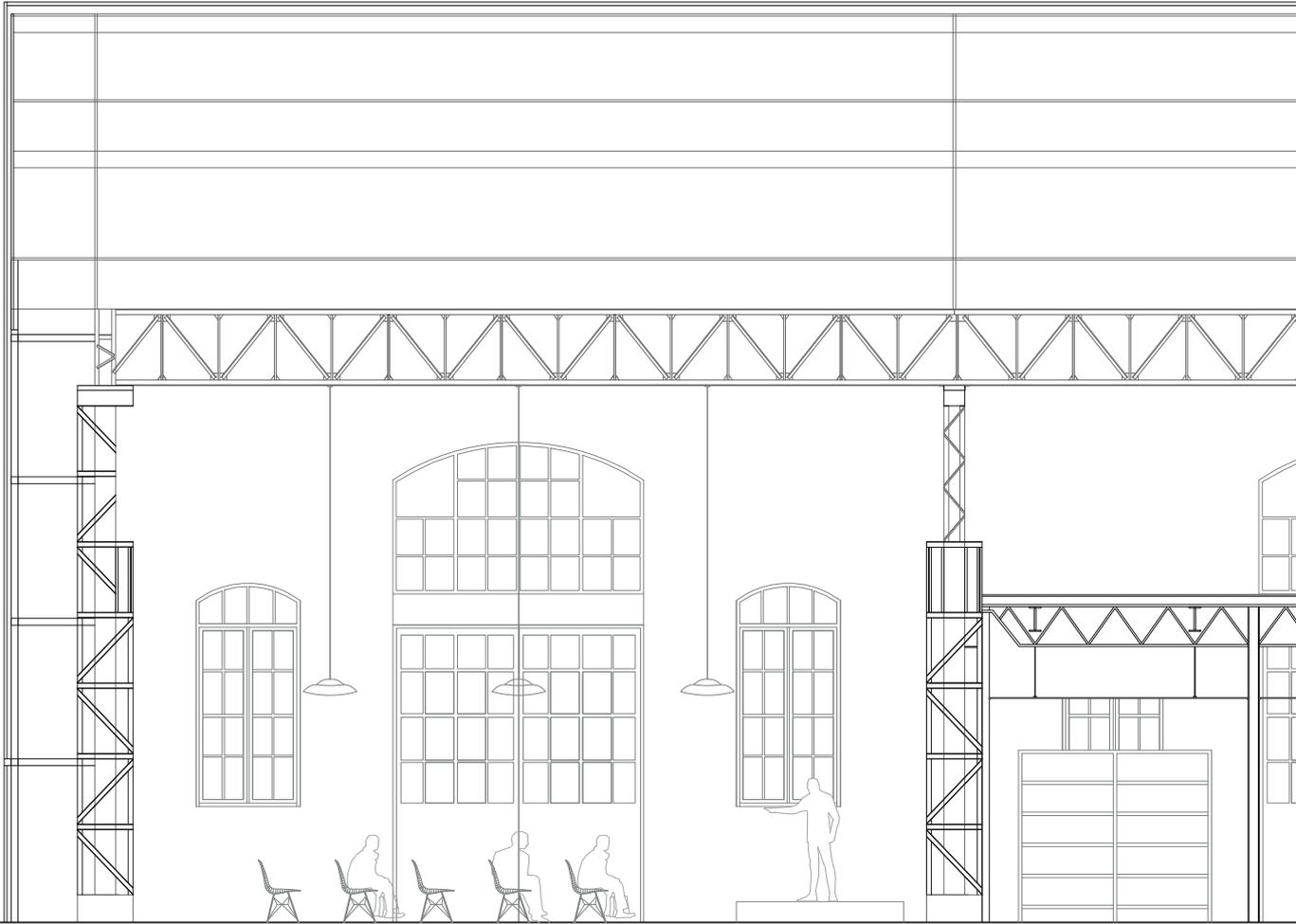
FACHADA ESTE
E 1:250

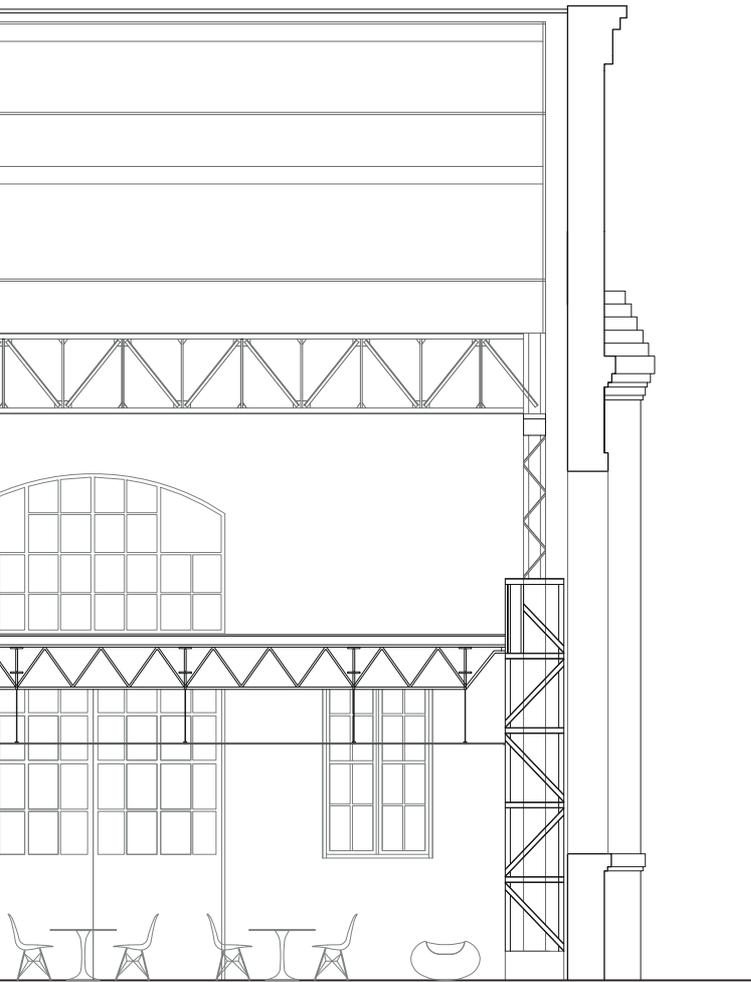


FACHADA NORTE/SUR
E 1:250



FACHADA OESTE
E 1:250





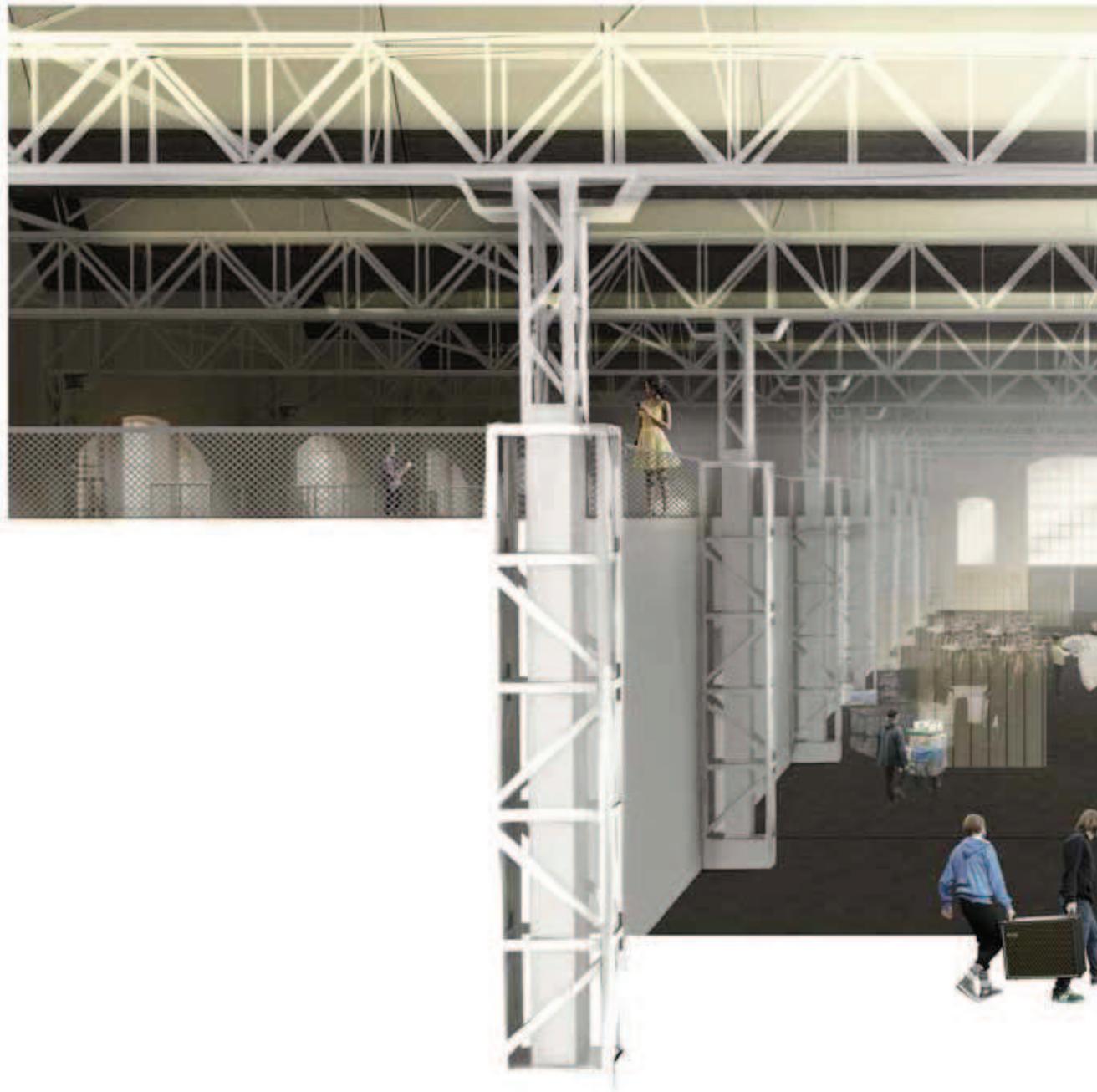
FACHADA NORTE/SUR
E 1:150













BIBLIOGRAFÍA

- PAT PROTECCIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA
VOL 1. Estrategias de preservación y gestión Plan de la Huerta de Valencia
VOL 2. Conclusiones del proceso de participación pública Plan de la Huerta de Valencia
- OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA VALENCIA
Informe gestión junio 2013
- LA CONGESTIÓN EN LAS VÍAS DE ACCESO A VALENCIA
RACC junio 2011
- INFORME PERSPECTIVAS TURÍSTICAS Nº 57 – ENERO 2014
Exceltur
- CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRANEO, VALENCIA 2011
Ministerio de Fomento
- METAPOLIS. DICCIONARIO DE ARQUITECTURA AVANZADA.
- ARCOS DE DESARROLLO. GAUSA + REVEAU ACTAR ARQUITECTURA.
Gausareveuarq.com
- EL PLAN 22 @BARCELONA
Ayuntamiento de Barcelona
- SUPERMANZANA. LA NUEVA CÉLULA URBANA.
Revista ciudad sostenible. 30/04/2012
- REVISTA PAISEA:
Nº 16 Cicatrices
Nº 19 El jardín corporativo
Nº 23 La gran escala
- REVISTA A+T
Nº 37 Strategy space
Nº 38 Strategy and tactics in public space
Nº 39-40 Remediate, Reuse, Recycle
Nº 41 Reclaim: Domestic actions
- 2G Nº 60, LACATON & VASSAL
- TECTÓNICA 18
Nº 18 Rehabilitación I: Estructuras
Nº 38 Industrialización

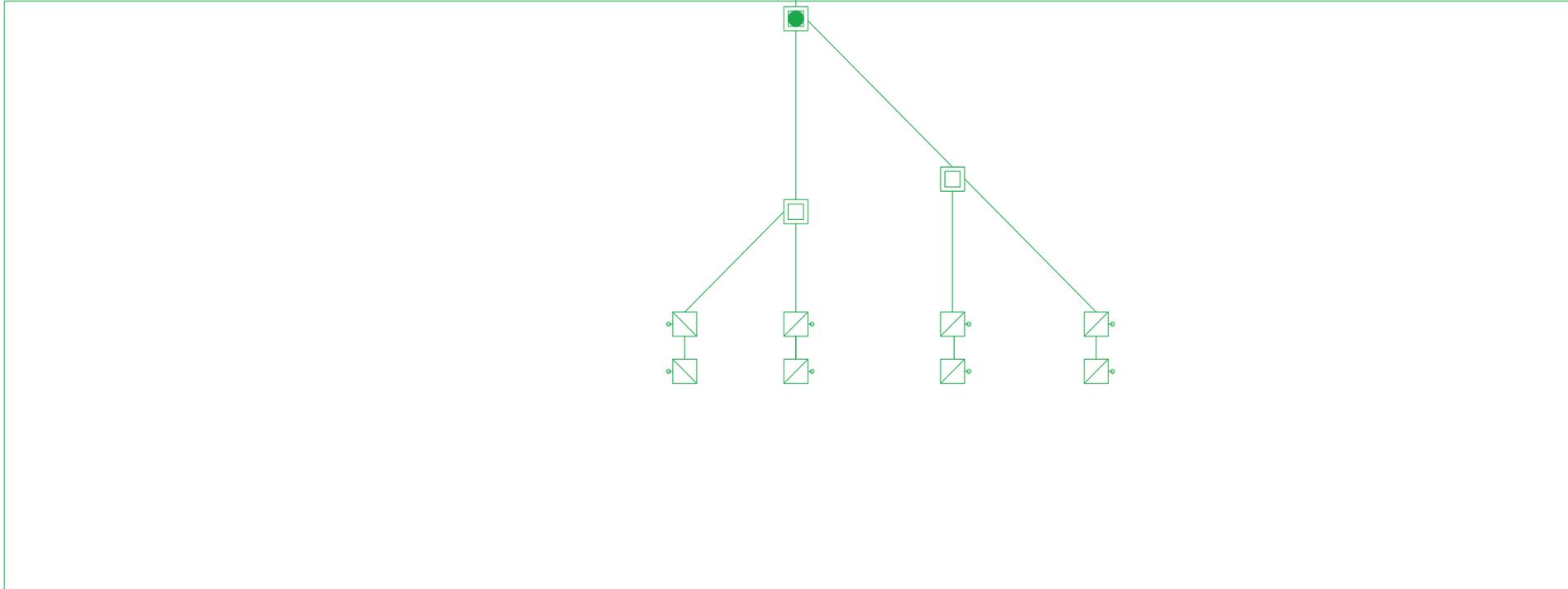
WEBS

- Plataforma Arquitectura
- Judith Bellostes
- HIC Arquitectura
- Bustler
- Dezeen Magazine

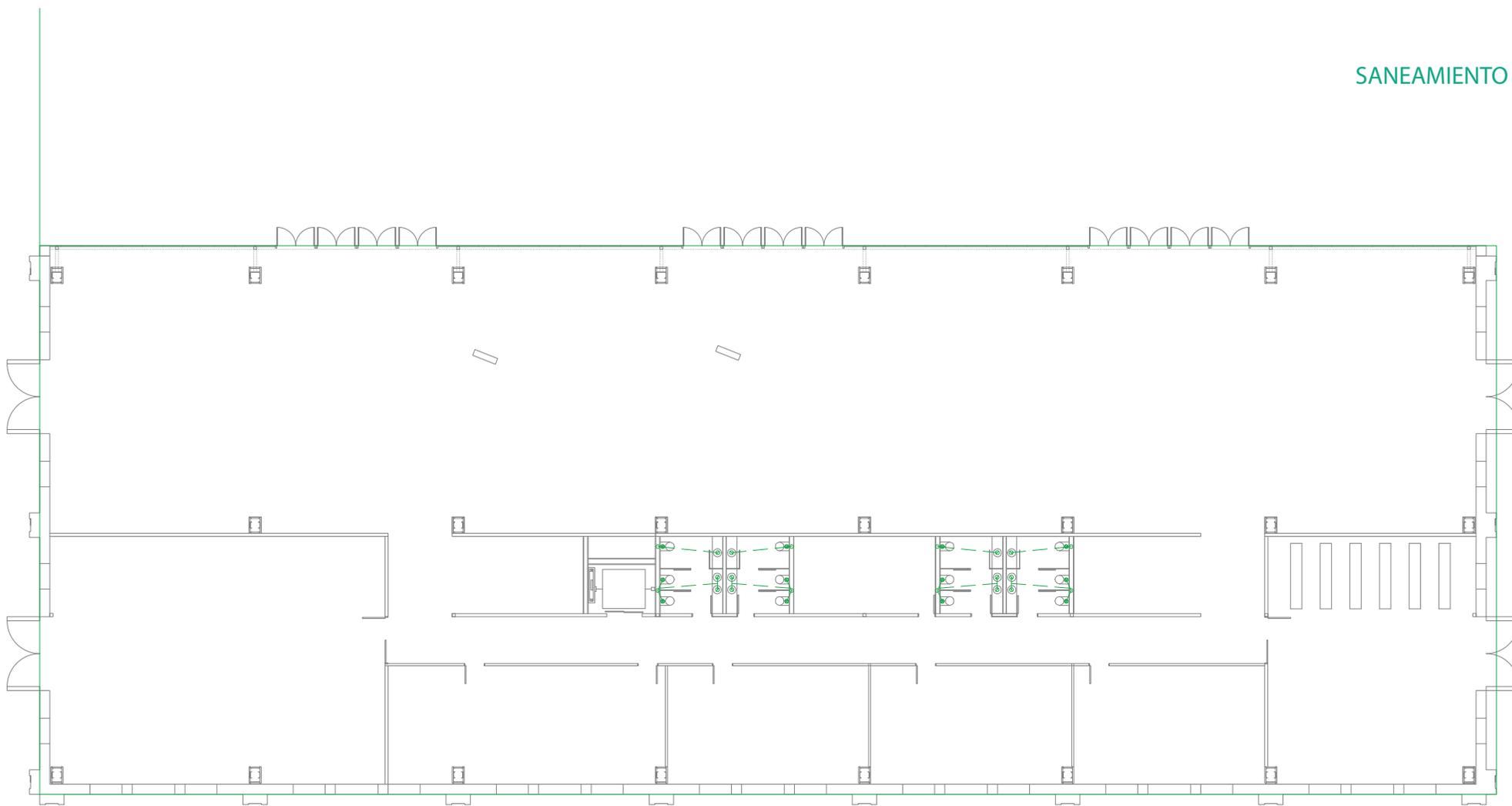
MEMORIA TÉCNICA

MARÍA CERDÁN ABAD

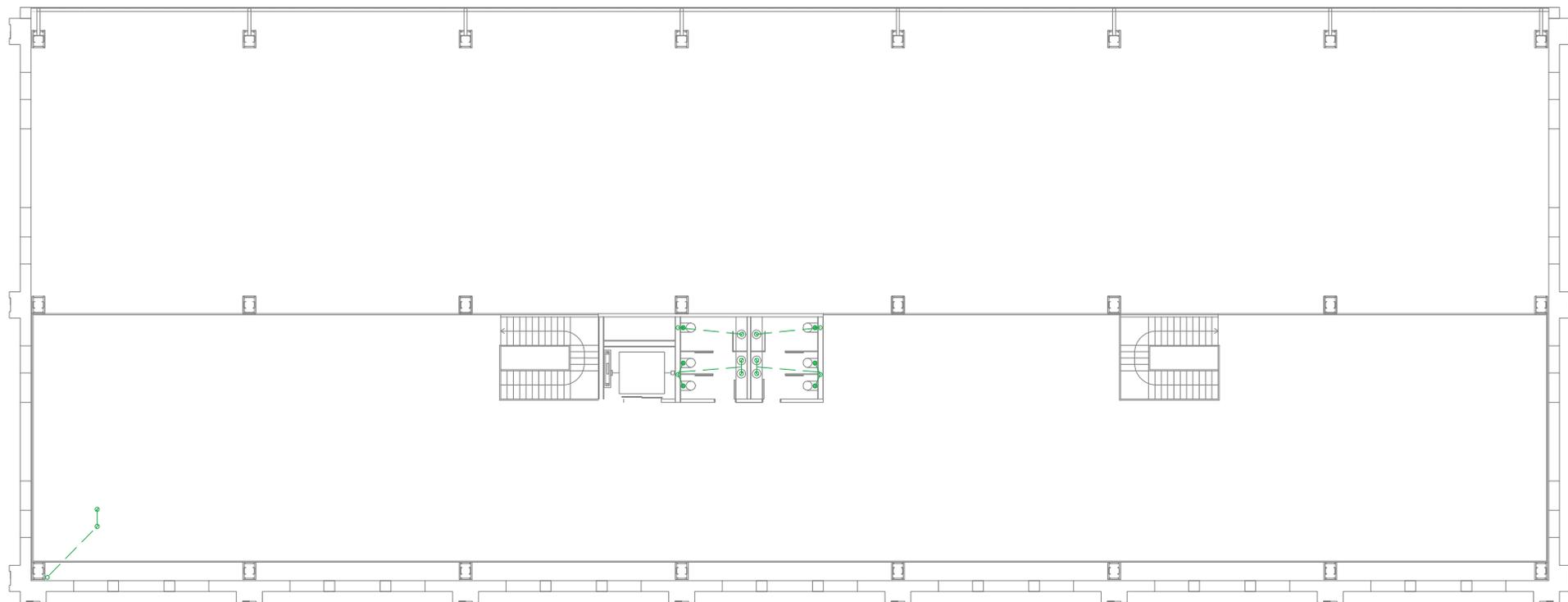
RED GENERAL



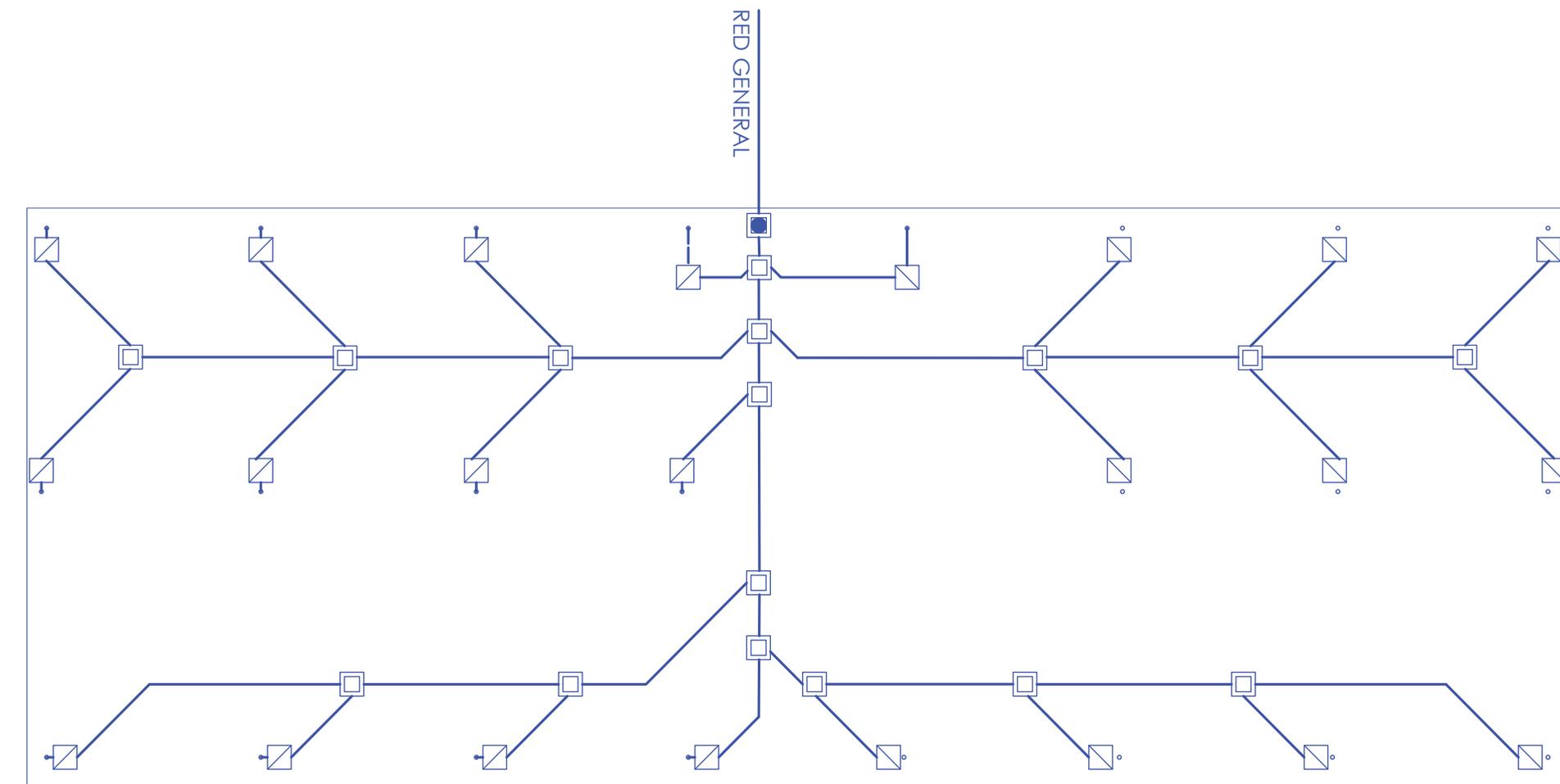
-  COLECTOR ENTERRADO RESIDUALES
-  SIFÓN INODORO
-  BAJANTE RESIDUALES
-  SIFÓN INDIVIDUAL
-  ARQUETA A PIE DE BAJANTE
-  ARQUETA DE PASO
-  COLECTOR COLGADO RESIDUALES
-  ARQUETA SIFÓNICA



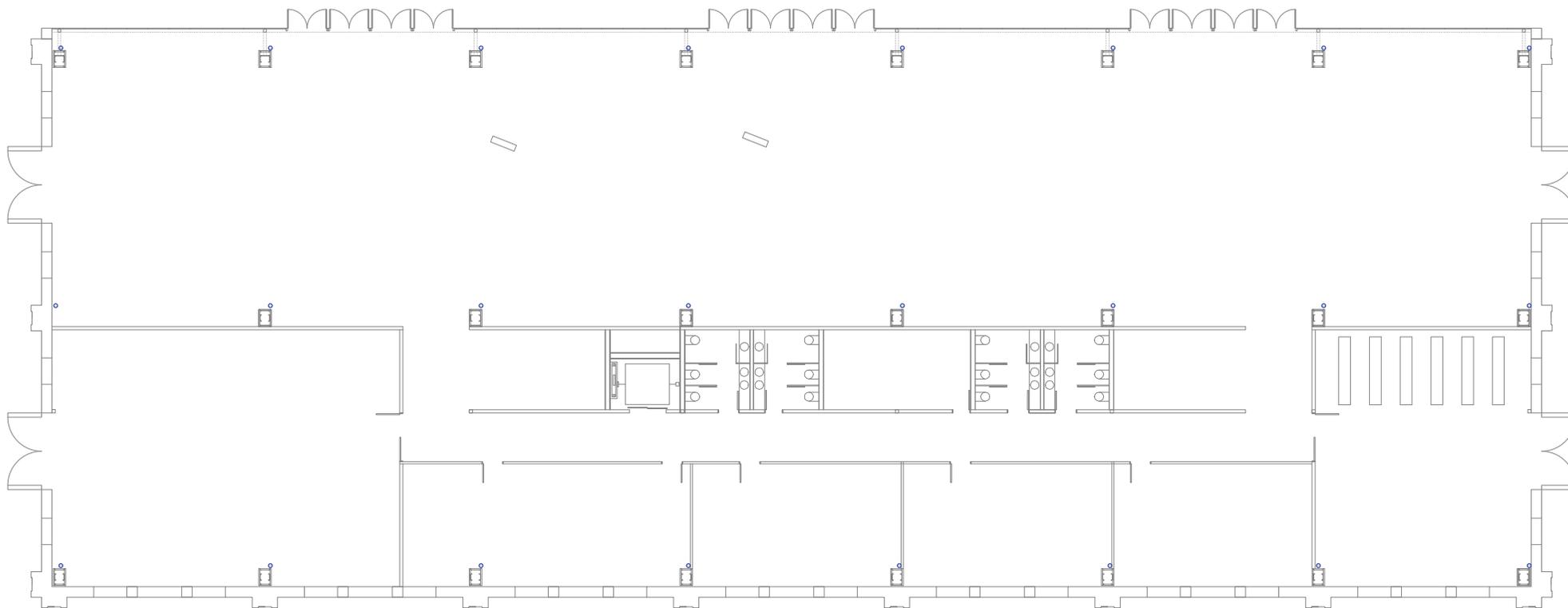
- COLECTOR ENTERRADO RESIDUALES
- ⊗ SIFÓN INODORO
- BAJANTE RESIDUALES
- SIFÓN INDIVIDUAL
- ◻ ARQUETA A PIE DE BAJANTE
- ◻ ARQUETA DE PASO
- COLECTOR COLGADO RESIDUALES
- ARQUETA SIFÓNICA



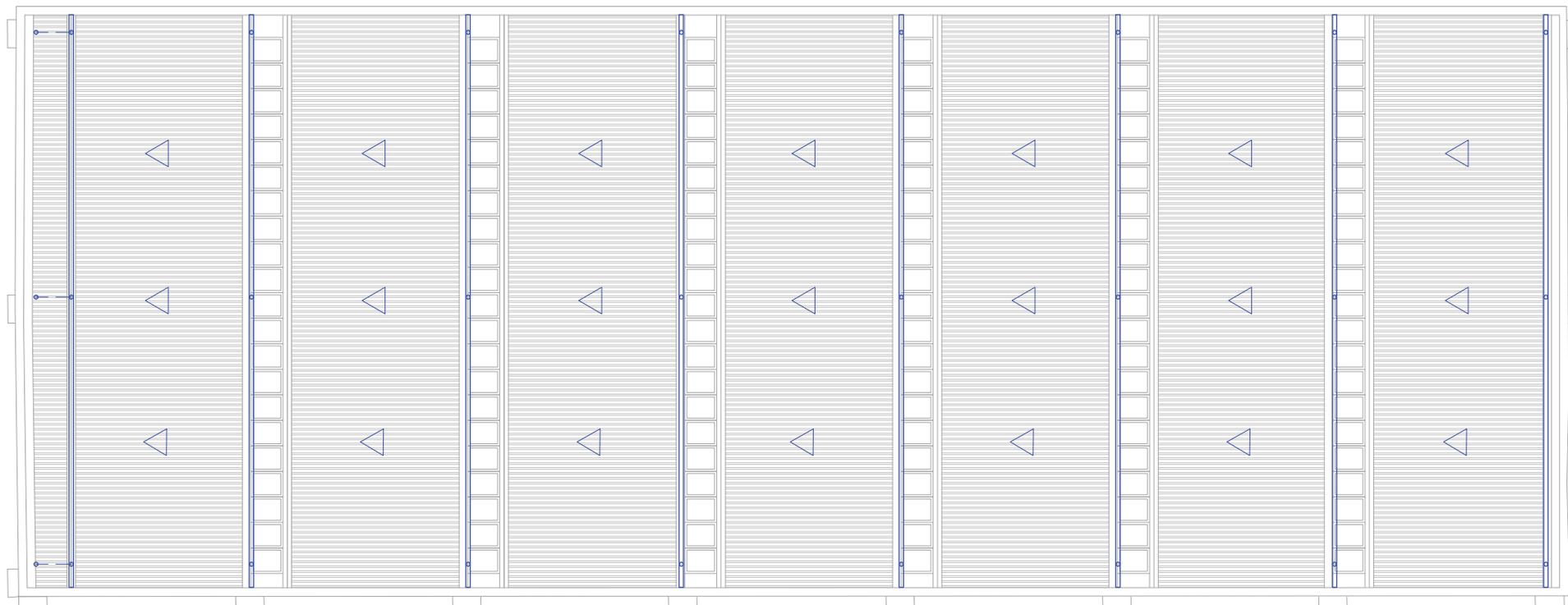
- COLECTOR ENTERRADO RESIDUALES
- ⊗ SIFÓN INODORO
- BAJANTE RESIDUALES
- ⊖ SIFÓN INDIVIDUAL
- ◻ ARQUETA A PIE DE BAJANTE
- ◻ ARQUETA DE PASO
- COLECTOR COLGADO RESIDUALES
- ARQUETA SIFÓNICA



- ARQUETA DE REGISTRO
- ◻ ARQUETA A PIE DE BAJANTE
- ◻ ARQUETA DE DE PASO
- ⊙ SUMIDERO
- BAJANTE DE PLUVIALES
- ▭ CANALÓN
- COLECTOR COLGADO DE PLUVIALES
- COLECTOR ENTERRADO DE PLUVIALES



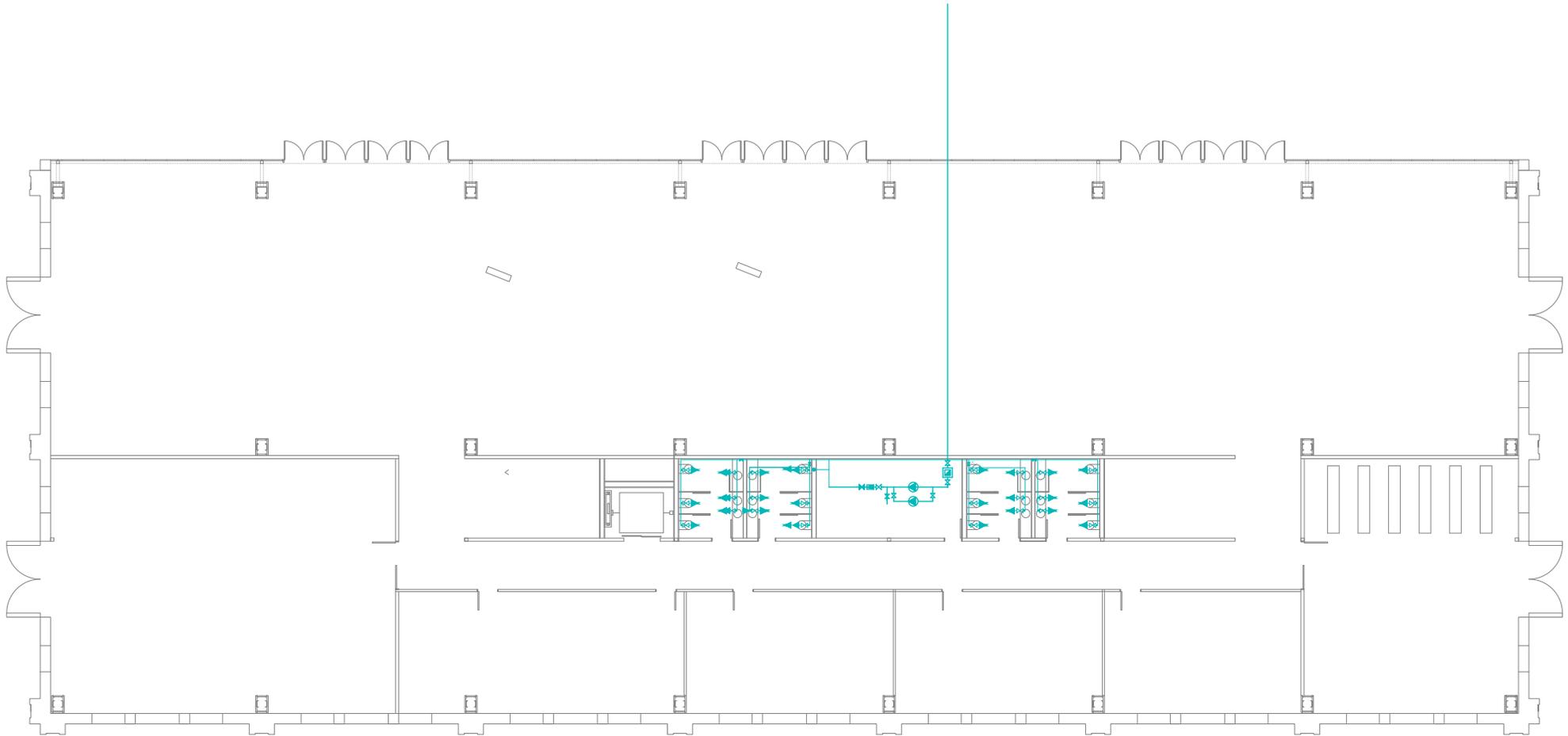
- ARQUETA DE REGISTRO
- ◻ ARQUETA A PIE DE BAJANTE
- ◻ ARQUETA DE PASO
- ⊙ SUMIDERO
- BAJANTE DE PLUVIALES
- ▭ CANALÓN
- COLECTOR COLGADO DE PLUVIALES
- COLECTOR ENTERRADO DE PLUVIALES



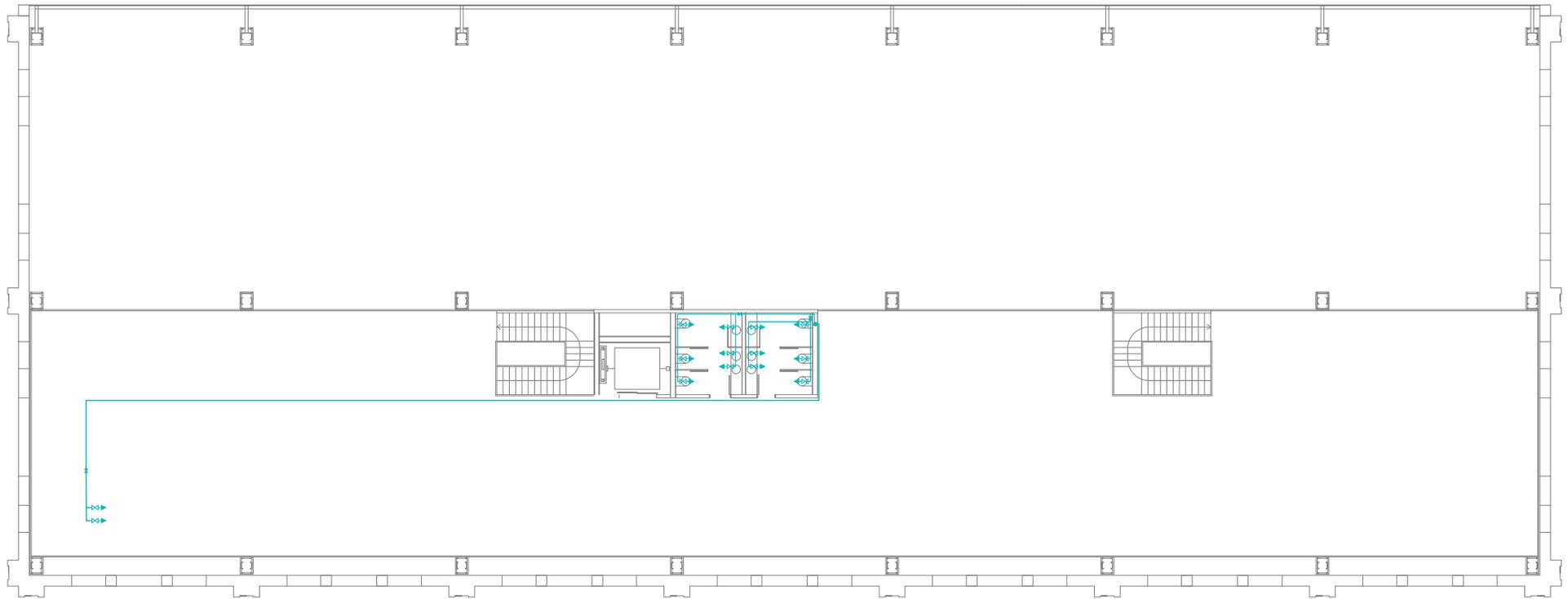
- ARQUETA DE REGISTRO
- ▣ ARQUETA A PIE DE BAJANTE
- ARQUETA DE DE PASO
- SUMIDERO
- BAJANTE DE PLUVIALES
- ▭ CANALÓN
- COLECTOR COLGADO DE PLUVIALES
- COLECTOR ENTERRADO DE PLUVIALES

CONEXIÓN CON RED GENERAL

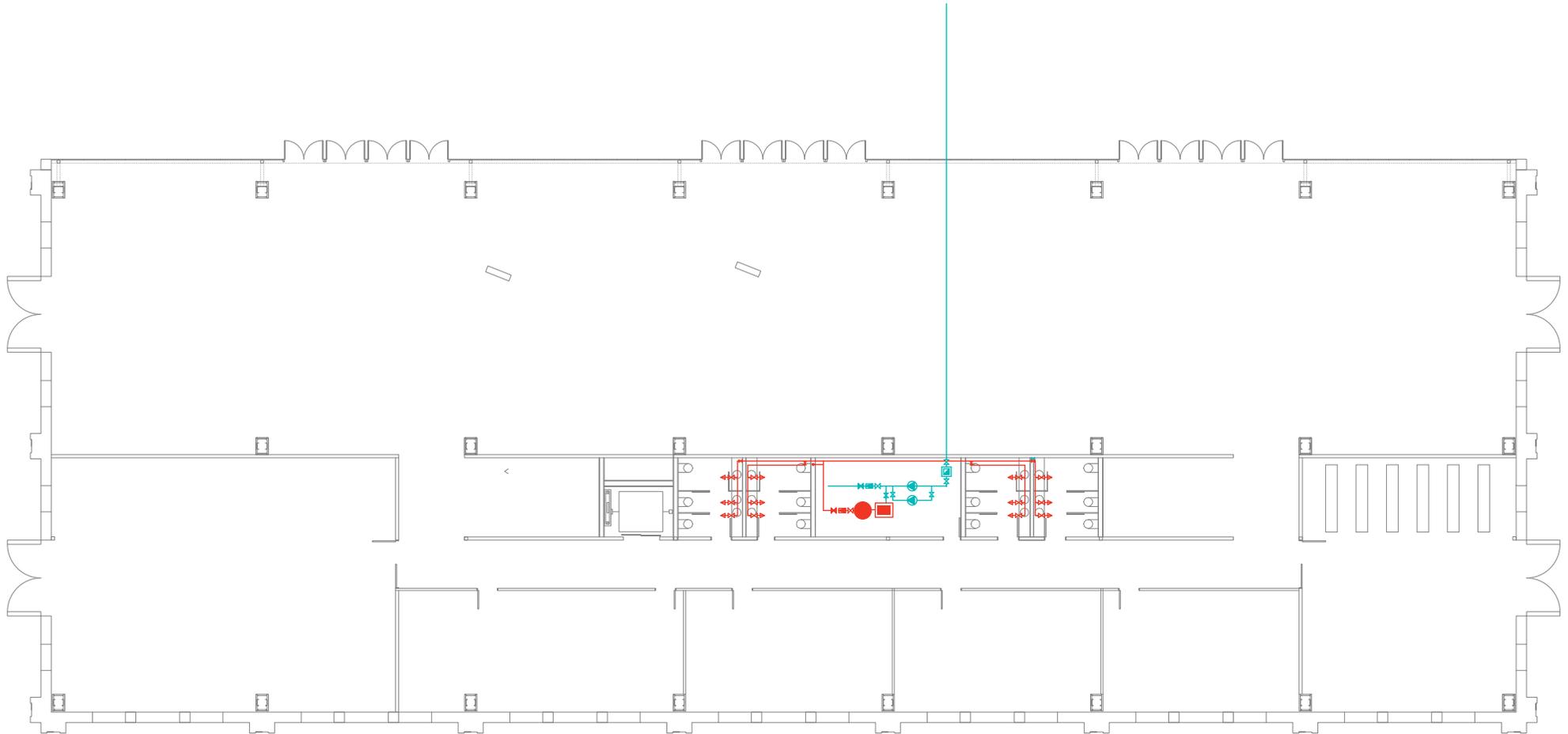
AF PB



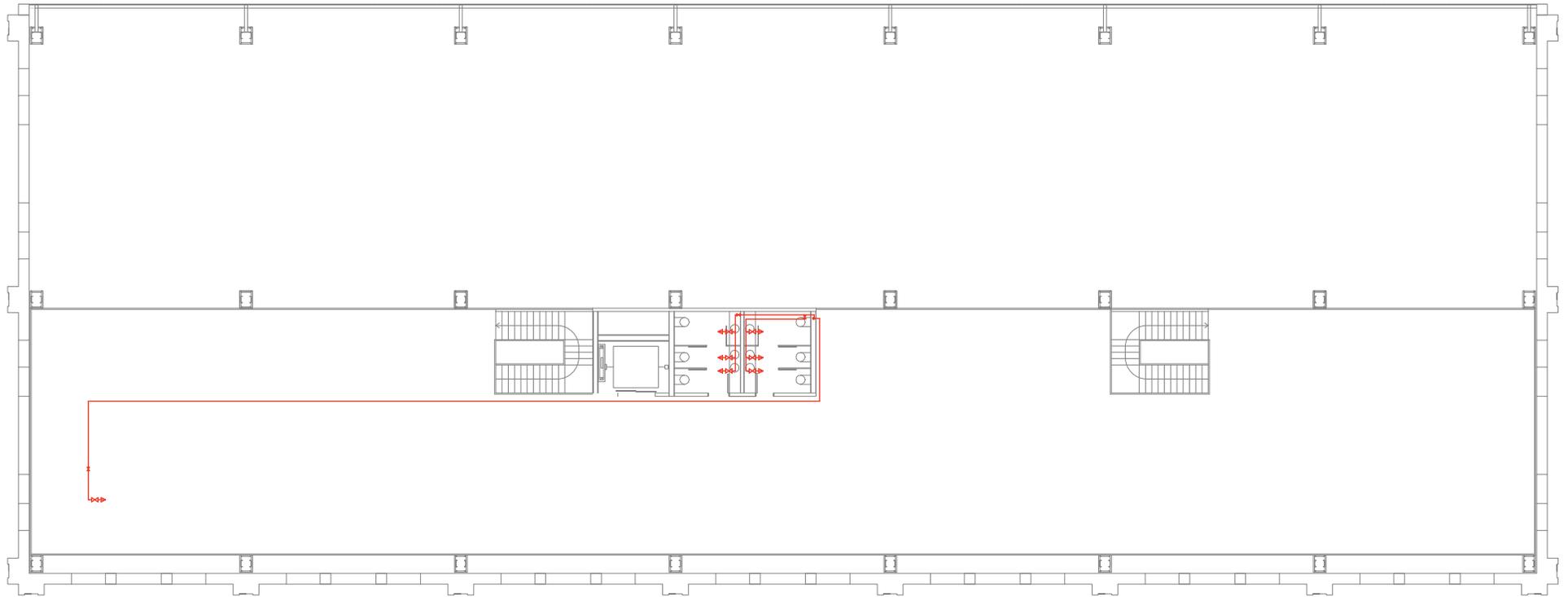
- MONTANTE AF
- CONDUCCIÓN AF
- CONTADOR DIVISIONARIO AF
- ⊗ LLAVE DE PASO
- ▶ LLAVE DE CORTE GENERAL
- ◀⊗ SALIDA CON LLAVE DE PASO AF
- ⊗■ CONTADOR GENERAL
- GRUPO DE PRESIÓN
- ▭ VÁLVULA DE RETENCIÓN



- MONTANTE AF
- CONDUCCIÓN AF
- ▣ CONTADOR DIVISIONARIO AF
- ⊗ LLAVE DE PASO
- ⊗ LLAVE DE CORTE GENERAL
- ⊗ SALIDA CON LLAVE DE PASO AF
- ⊗ CONTADOR GENERAL
- GRUPO DE PRESIÓN
- ▣ VÁLVULA DE RETENCIÓN

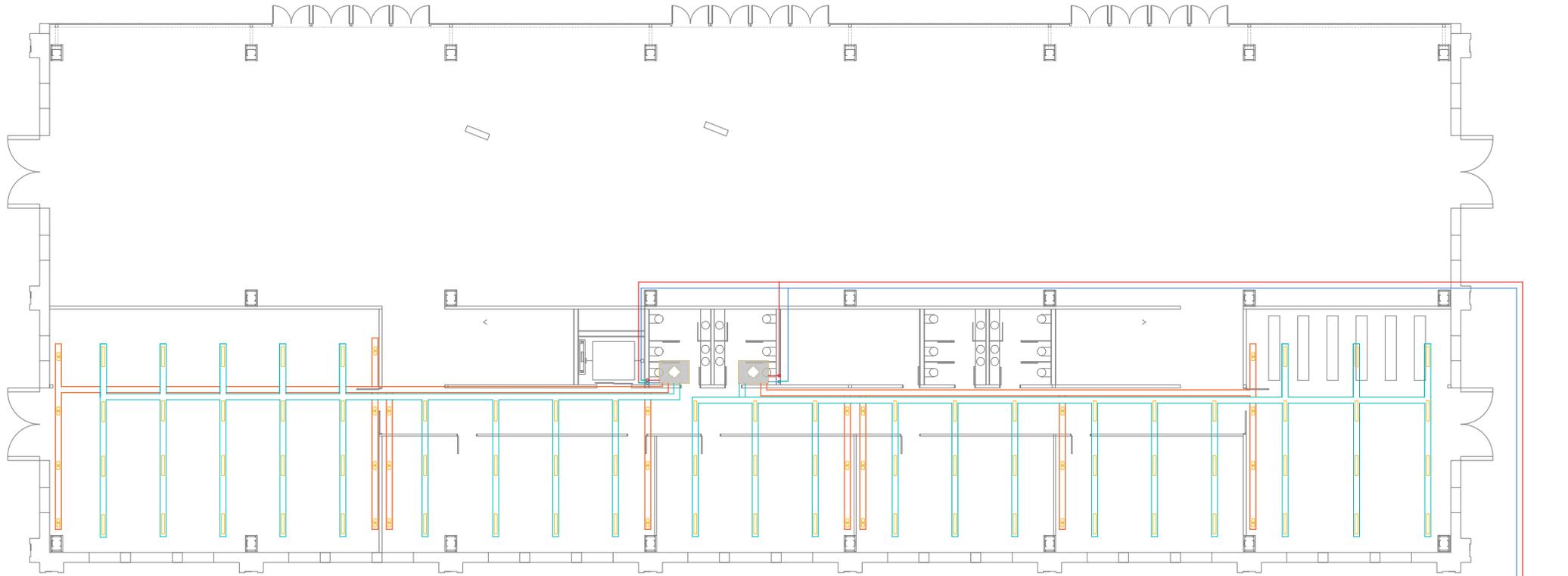


- MONTANTE ACS
- CONDUCCIÓN ACS
- ⚡ SALIDA CON PASO DE ACS
- CALENTADOR ACUMULADOR DE ACS
- CALDERA DE A.C.S



- MONTANTE ACS
- CONDUCCIÓN ACS
- ↔ SALIDA CON PASO DE ACS
- CALENTADOR ACUMULADOR DE ACS
- CALDERA DE A.C.S

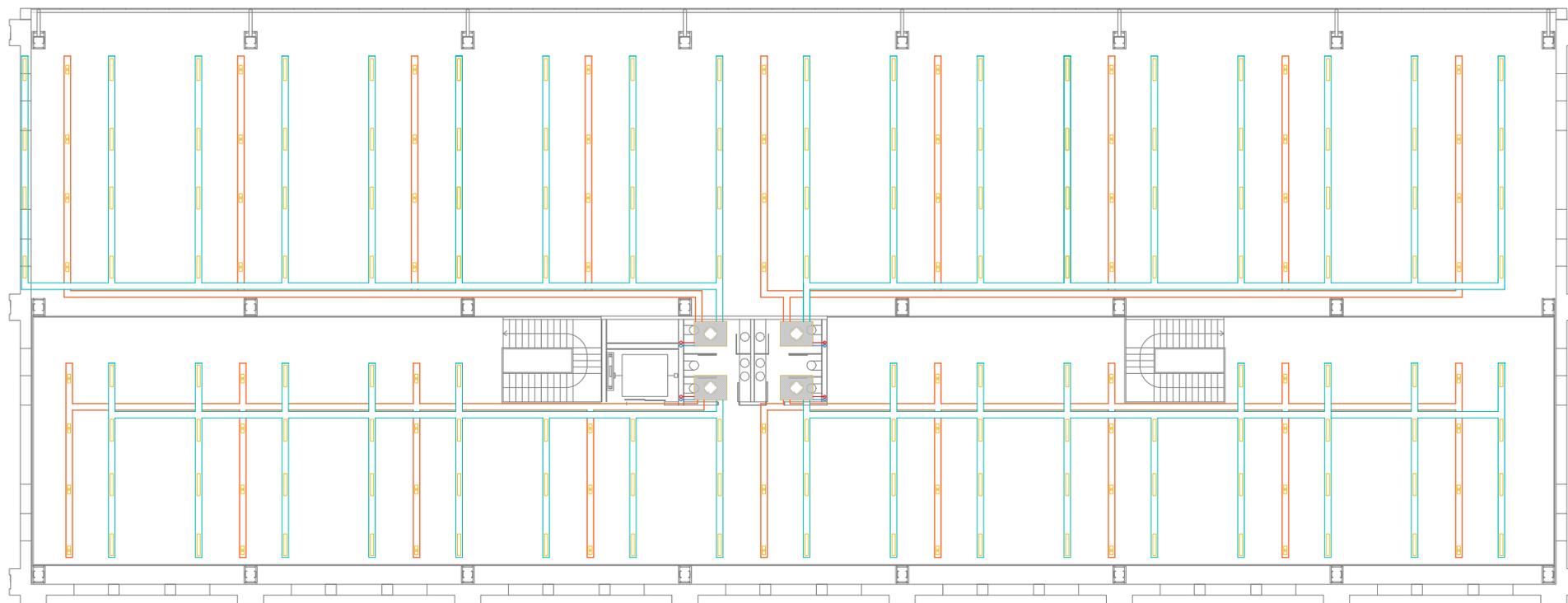
CLIMATIZACIÓN PB



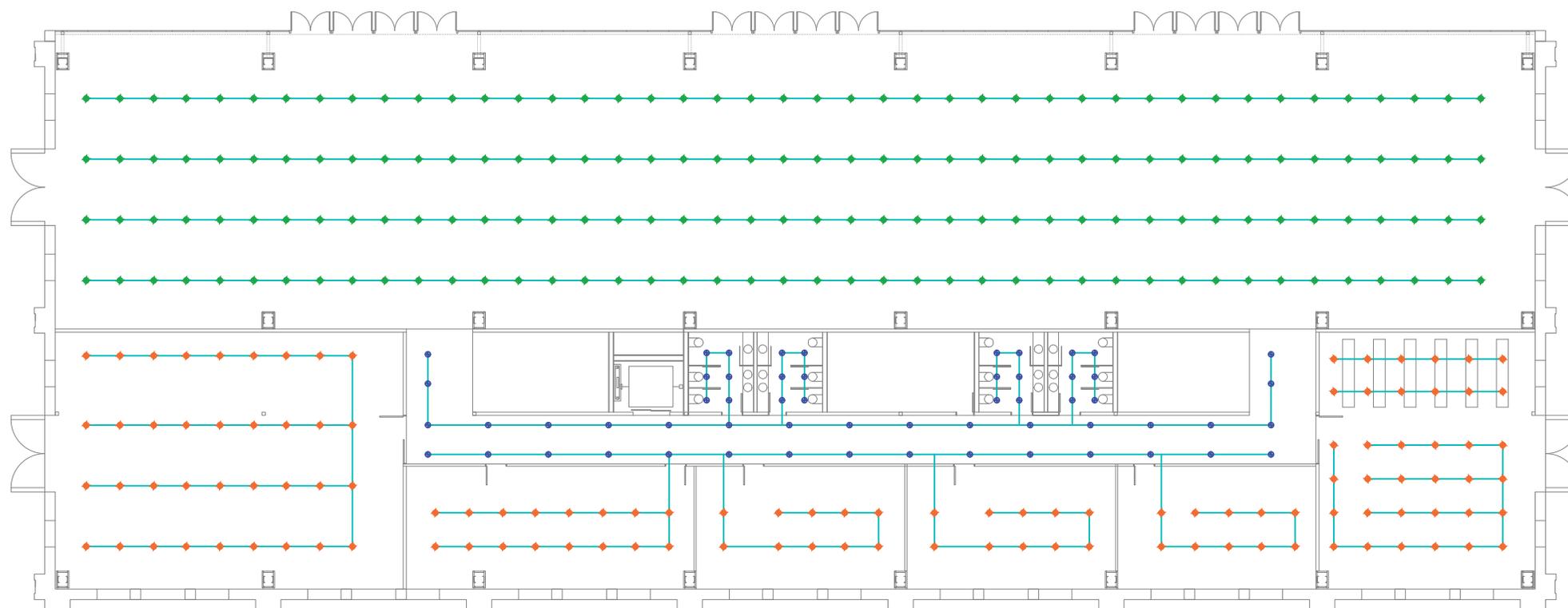
- UNIDAD DE TRATAMIENTO DE AIRE
- CLIMATIZADOR TKM-50 DE TROX
- CIRCUITO DE VUELTA (agua)
- CIRCUITO IMPULSIÓN (DIÁMETRO 30 CM)
- CIRCUITO DE RETORNO (DIÁMETRO 30 CM)

- DIFUSOR LINEAR
- REJILLA DE RETORNO

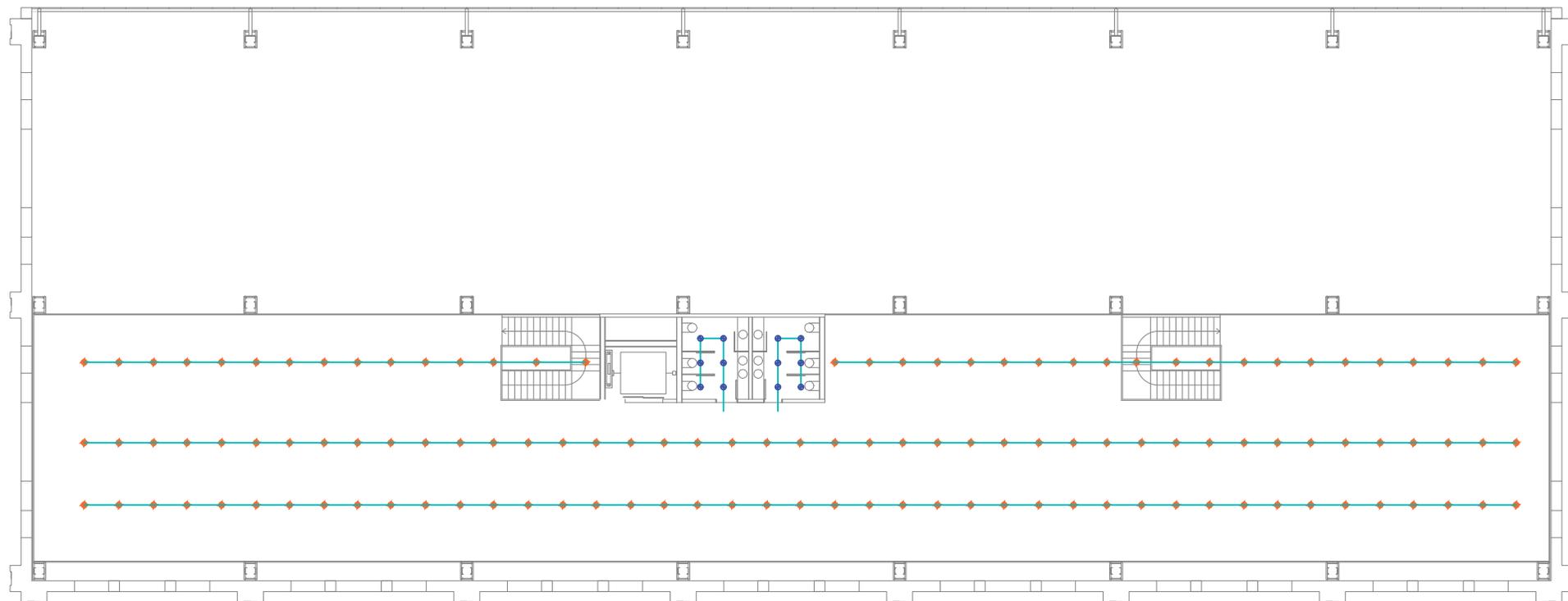




- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|--------------------|
|  | UNIDAD DE TRATAMIENTO DE AIRE |  | DIFUSOR LINEAR |
|  | CLIMATIZADOR TKM-50 DE TROX |  | REJILLA DE RETORNO |
|  | CIRCUITO DE IDA (agua) | | |
|  | CIRCUITO DE VUELTA (agua) | | |
|  | CIRCUITO IMPULSIÓN (DIÁMETRO 30 CM) | | |
|  | CIRCUITO DE RETORNO (DIÁMETRO 30 CM) | | |



-  LUMINARIA PUNTUAL T1
-  LUMINARIA DOWN LIGHT
-  LUMINARIA PUNTUAL T2



-  LUMINARIA PUNTUAL
-  LUMINARIA DOWN LIGHT

LUMINARIA ESPACIOS ABIERTOS

Ficha técnica de producto

HANGAR

9401025 HANGAR-20 HIE / HT 250W 0.8KV E40



Descripción:

Luminaria industrial pendular modelo HANGAR 20 de la marca LAMP. Fabricada en inyección de aluminio lacado en color azul oscuro texturizado, con tapa superior regulable y cáscamo incorporado. Sistema de conexión rápida. Con un IP20. Para 1 HIE/HT de 250W con interruptor de 0,8KV.

Acabado: Azul oscuro texturizado

Peso: 0.044 g

Instalación: Suspendido



Lámpara:

Potencia	Frecuencia	Cáscamo	Lámpara	NºLEDs-Modelo	* K	IRC
250W 0.8KV	230V-50HZ	E-40	HIE/HT			

Equipo:

Tipo: Electromagnético

Emendadas: 1

Plum: 269.5W

Características técnicas:



Certificados de Calidad:



Datos fotométricos:

H (m)	D (m)	E _{max}	E _{med}	alpha = 96,7°
1	2,25	4502	2919	
2	4,50	1125	730	
3	6,74	500	324	
4	8,99	281	182	

9401025+5510+5300
 $\eta_i = 76\%$
 $l_{max} = 383 \text{ cd/klm}$
 UTE: 65 98 100 100 75

LUMINARIA ESPACIOS ACOTADOS

Ficha técnica de producto

MINI-YES

9447323 LUM. PENDULAR MINI-YES TC-TE 2693242W



Descripción:

Cuerpo decorativo pendular modelo MINI-YES de la marca LAMP, fabricado con un cuerpo de aluminio estrado lacado en color gris metalizado, con equipo electrónico de pre caldeo, para una TC-TE 2693242W

Acabado: Gris satinado

Peso: 1.454 g

Instalación: Suspendido



Lámpara:

Potencia	Frecuencia	Cáscamo	Lámpara	NºLEDs-Modelo	* K	IRC
2693242W	230V-50HZ	GK34-G34	TC-TE			

Equipo:

Tipo: Electrónico

Emendadas: 1

Plum: 2693242W

Características técnicas:



Certificados de Calidad:



Datos fotométricos:

H (m)	D (m)	E _{max}	E _{med}	alpha = 123,3°
1	3,71	606	142	
2	7,41	152	35	
3	11,12	67	16	
4	14,82	38	9	

8447323+5000+5030
 $\eta_i = 78\%$
 $l_{max} = 254 \text{ cd/klm}$
 UTE: 0.77E + 0.00T
 CIE: 43 79 97 100 78

LUMINARIA BAÑOS

Ficha técnica de producto

RING

9200060 RING FLJO QR-CBC51 12V/50W BL



Descripción:

Downlight empotrado redondo tipo modelo RING de la marca LAMP. Fabricado en inyección de aluminio lacado en color blanco. Para una QR-CBC51 de 50W a 12V.

Acabado: Blanco mate

Peso: 146 g

Instalación: EMPOTRADO



Lámpara:

Potencia	Frecuencia	Cáscamo	Lámpara	NºLEDs-Modelo	* K	IRC
MAX.50W	12V-AC/DC	GU 5.3	QR-CBC51			

Equipo:

Tipo: En equipo (proceso de equipo externo)

Emendadas: 1

Características técnicas:



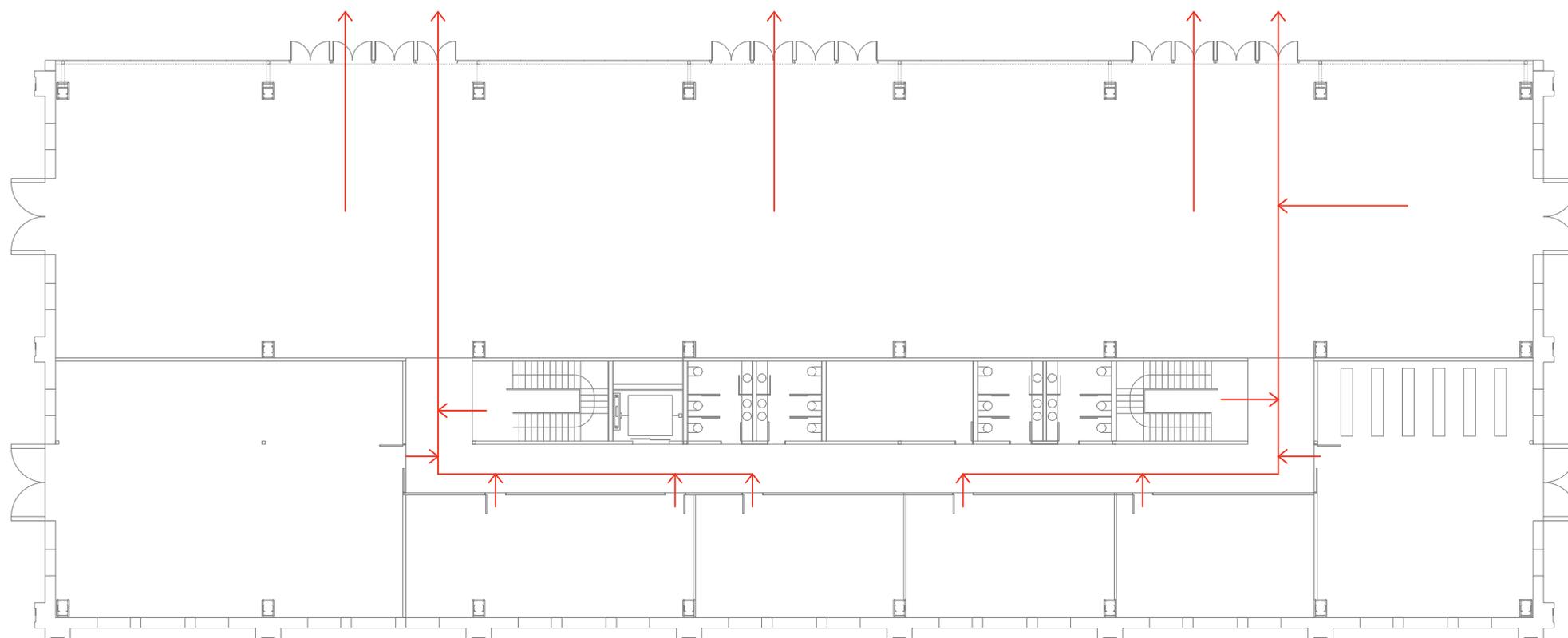
Certificados de Calidad:



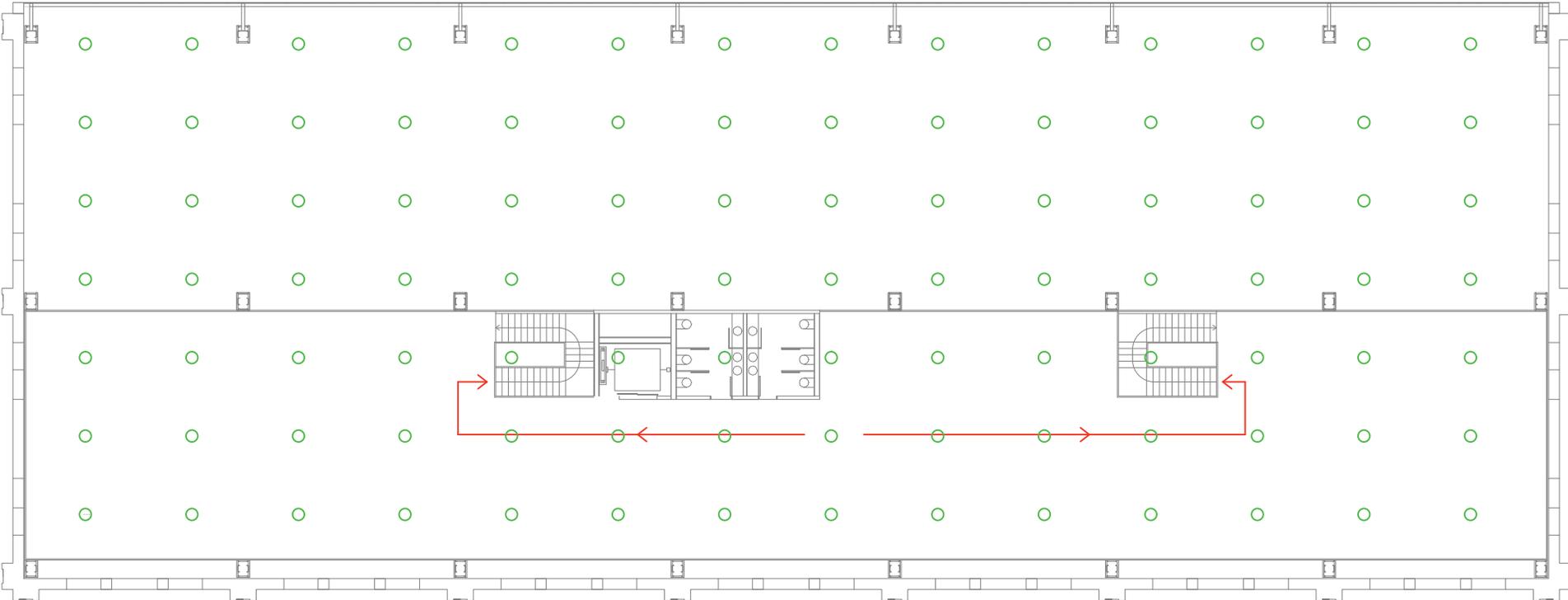
Datos fotométricos:

H (m)	D (m)	E _{max}	E _{med}	alpha = 51,0°
1	0,95	1185	728	
2	1,91	296	182	
3	2,86	132	81	
4	3,81	74	49	

9200060
 $\eta_i = 100\%$
 $l_{max} = 1275 \text{ cd/klm}$
 UTE: 1.00E
 CIE: 82 97 99 100 100



— CIRCUITOS EVACUACIÓN



○ ROCIADORES AUTOMÁTICOS

— CIRCUITOS EVACUACIÓN

Cumplimiento de las siguientes normas del DB-SI

1 Exigencia básica SI 1 - Propagación interior

Se limitará el riesgo de propagación del incendio por el interior del edificio.

2 Exigencia básica SI 2 - Propagación exterior

Se limitará el riesgo de propagación del incendio por el exterior, tanto en el edificio considerado como a otros edificios.

3 Exigencia básica SI 3 – Evacuación de ocupantes

El edificio dispondrá de los medios de evacuación adecuados para que los ocupantes puedan abandonarlo o alcanzar un lugar seguro dentro del mismo en condiciones de seguridad.

4 Exigencia básica SI 4 - Instalaciones de protección contra incendios

El edificio dispondrá de los equipos e instalaciones adecuados para hacer posible la detección, el control y la extinción del incendio, así como la transmisión de la alarma a los ocupantes.

SI 1 – Propagación interior

1.Condiciones de compartimentación en sectores de incendio.

En general

-Todo establecimiento debe constituir sector de incendio diferenciado del resto del edificio excepto, en edificios cuyo uso principal sea Residencial Vivienda, los establecimientos cuya superficie construida no exceda de 500 m² y cuyo uso sea Docente, Administrativo o Residencial Público.

Pública concurrencia.

-Como el edificio cuenta con más de 2500m² de superficie, como se pretende que haya una permeabilidad entre los espacios y entender el edificio como un todo se opta por una instalación automática de extinción, que nos permitiría duplicar la superficie por sector. En este caso se elige un sistema de rociadores automáticos.

2. Resistencia al fuego de las paredes, techos y puertas que delimitan sectores de incendio.

Condiciones

Plantas sobre rasante en edificio con altura de evacuación: H<15m

Pública concurrencia.

Se dispondrán por tanto:

Resistencia al fuego de las paredes, techos que delimitan sectores de incendio: EI-90

Resistencia al fuego de las puertas que delimitan sectores de incendio: EI-60

3. Espacios ocultos.

El paso de instalaciones se efectuará por los patinillos verticales dispuestos en los núcleos especialmente protegidos, espacios de compartimentación de incendios.

La compartimentación contra incendios de los espacios ocupables debe tener continuidad en los espacios ocultos, tales como patinillos, cámaras, falsos techos, suelos elevados, etc., salvo cuando éstos estén compartimentados respecto de los primeros al menos con la misma resistencia al fuego, pudiendo reducirse ésta a la mitad en los registros para mantenimiento. Los elementos constructivos cumplen las exigencias siguientes:

Situación en el edificio	Techos y Paredes	Suelos
Zonas ocupables	C-s2,d0	EFL
Escaleras protegidas	B-s1,d0	CFL-s1
Recintos de riesgo especial	B-s1,d0	BFL-s1
Espacios ocultos no estancos, tales como patinillos, falsos techos y suelos elevados.	B-s3,d0	BFL-s2

En los edificios y establecimientos de uso Pública Concurrencia, los elementos decorativos y de mobiliario cumplirán las siguientes condiciones:

a) Butacas y asientos fijos tapizados que formen parte del proyecto en cines, teatros, auditorios, salones de actos, etc.:

Pasan el ensayo según las normas siguientes:

- UNE-EN 1021-1:2006 "Valoración de la inflamabilidad del mobiliario tapizado - Parte 1: fuente de ignición: cigarrillo en combustión".
- UNE-EN 1021-2:2006 "Valoración de la inflamabilidad del mobiliario tapizado - Parte 2: fuente de ignición: llama equivalente a una cerilla".

b) Elementos textiles suspendidos, como telones, cortinas, cortinajes, etc.;

Clase 1 conforme a la norma UNE-EN 13773: 2003 "Textiles y productos textiles. Comportamiento al fuego. Cortinas y cortinajes. Esquema de clasificación".

SI 2 – Propagación exterior

Con el fin de limitar la propagación exterior de incendio, los materiales utilizados son EI-90 en el caso de paredes, suelos y techos y EI-60 en el caso de puertas como ya se ha mencionado en el SI-1 – Propagación interior.

La cubierta cuenta con una resistencia al fuego EI-90

SI 3 – Evacuación de ocupantes

1. Cálculo de la ocupación

Para calcular la ocupación deben tenerse en cuenta la tabla 2.1 en función de la superficie de cada zona.

Como es un edificio con diferentes usos, cogeremos de los mayoritarios, el más restrictivo.

Salas de espera, salas de lectura en bibliotecas, zonas de uso público en museos, galerías de arte, ferias y exposiciones, etc.....2 m2/per

El total de ocupantes es de 394.

2. Número de salidas y longitud de los recorridos de evacuación

Plantas o recintos que disponen de más de una salida de planta o salida de recinto respectivamente.

La longitud de los recorridos de evacuación hasta alguna salida de planta no excede los 50 m.

3.Dimensionado de los medios de evacuación

P (media de personas/salida)= 197

$P/200=1,3$ m

S (superficie de escalera protegida en conjunto)= 10 m²

AS (anchura de la escalera protegida en su desembarco en la planta de salida del edificio)= 2m

E (suma de los ocupantes asignados a la escalera en la planta considerada más los de las plantas situadas por debajo o por encima de ella hasta la planta de salida del edificio, según se trate de una escalera para evacuación descendente o ascendente, respectivamente) = 516

Tipo de elemento	Dimensionado mínimo	Dimensiones en proyecto
Puertas	$A \geq P / 200 \geq 0,80$ m	2,4 m
Pasillos	$A \geq P / 200 \geq 1,00$ m	Plantas diáfanas
Escaleras no protegidas Evacuación descendente	$A \geq P / 160$	$A \geq 1,61$

4.Protección de las escaleras

En la tabla 5.1 se indican las condiciones de protección que deben cumplir las escaleras previstas para evacuación.

Uso previsto	No protegida	Protegida
Pública concurrencia	$h < 10$ m	$h < 20$ m

Escaleras de evacuación descendente:

5. Puertas situadas en recorridos de evacuación.

Las puertas previstas como salida de planta o de edificio y las previstas para la evacuación serán abatibles con eje de giro vertical y su sistema de cierre consistirá en un dispositivo de fácil y rápida apertura desde el lado del cual provenga dicha evacuación, sin tener que utilizar una llave y sin tener que actuar sobre más de un mecanismo.

6. Señalización de los medios de evacuación.

1. Se utilizarán las señales de evacuación definidas en la norma UNE 23034:1988, conforme a los siguientes criterios:

- Las salidas de recinto, planta y edificio tendrán una señal con el rótulo "SALIDA".
- La señal con el rótulo "Salida de emergencia" debe utilizarse en toda salida prevista para uso exclusivo en caso de emergencia.
- Deben disponerse señales indicativas de dirección de los recorridos, visibles desde todo origen de evacuación desde el que no se perciban directamente las salidas o sus señales indicativas y, en particular, frente a toda salida de un recinto con ocupación mayor que 100 personas que acceda lateralmente a un pasillo.

2. Las señales deben ser visibles incluso en caso de fallo en el suministro al alumbrado normal. Cuando sean fotoluminiscentes deben cumplir lo establecido en las normas UNE 23035-1:2003, UNE 23035-2:2003 y UNE 23035-4:2003 y su mantenimiento se realizará conforme a lo establecido en la norma UNE 23035-3:2003.

1. Al ser un edificio de pública concurrencia hay que se debe instalar un sistema de control del humo de incendio capaz de garantizar dicho control durante la evacuación de los ocupantes.

2. El diseño, cálculo, instalación y mantenimiento del sistema pueden realizarse de acuerdo con las normas UNE 23584:2008, UNE 23585:2004 (de la cual no debe tomarse en consideración la exclusión de los sistemas de evacuación mecánica o forzada que se expresa en el último párrafo de su apartado "0.3 Aplicaciones") y UNE-EN 12101-6:2006. En zonas de uso Aparcamiento se consideran válidos los sistemas de ventilación conforme a lo establecido en el DB HS-3, los cuales, cuando sean mecánicos, cumplirán las siguientes condiciones adicionales a las allí establecidas:

- Sistema capaz de extraer un caudal de aire de 150 l/plazas con una aportación máxima de 120 l/plazas y debe activarse automáticamente en caso de incendio mediante una instalación de detección, En plantas cuya altura exceda de 4m deben cerrarse mediante compuertas automáticas E300 60 las aberturas de extracción de aire más cercanas al suelo, cuando el sistema disponga de ellas.
- Los ventiladores, incluidos los de impulsión para vencer pérdidas de carga y/o regular el flujo, deben tener una clasificación F300 60.
- Los conductos que atraviesen elementos separadores de sectores de incendio deben tener una clasificación EI 60.

SI 4 – Instalaciones de protección contra incendios.

1. Dotación de instalaciones de protección contra incendios.

Extintores portátiles	Uno de eficacia 21 ^A -113B. Cada 15 m de recorrido cada planta, como máximo, desde todo origen de evacuación.
Bocas de incendio equipadas	Si la superficie construida es superior a 500 m ²
Sistema de alarma	Si la ocupación total es superior a 500 personas Sistema apto para emitir megafonía
Sistema de detección de incendio	Si la superficie construida es superior a 100 m ²

Publica concurrencia

2. Señalización de las instalaciones manuales de protección contra incendios.

Los medios de protección contra incendios de utilización manual (extintores, bocas de incendio, hidrantes exteriores, pulsadores manuales de alarma y dispositivos de disparo de sistemas de extinción) se deben señalar mediante señales definidas en la norma UNE 23033-1 cuyo tamaño sea:

- 210 x 210 mm cuando la distancia de observación de la señal no exceda de 10 m;
- 420 x 420 mm cuando la distancia de observación esté comprendida entre 10 y 20 m;
- 594 x 594 mm cuando la distancia de observación esté comprendida entre 20 y 30 m.

Las señales deben ser visibles incluso en caso de fallo en el suministro al alumbrado normal. Cuando sean fotoluminiscentes, deben cumplir lo establecido en las normas UNE 23035-1:2003, UNE 23035-2:2003 y UNE 23035-4:2003 y su mantenimiento se realizará conforme a lo establecido en la norma UNE 23035-3:2003.

PREDIMENSIONADO

CÁLCULO VIGA

- CARGAS PERMANENTES

- o Chapa grelada + capa de hormigón (e= 0.12) – 2KN/m²
- o Parqué y tarima de madera sobre rastreles – 0.8 KN/ m²
- o Instalaciones – 0.2 KN/ m²

- CARGAS VARIABLES

- o Zonas de acceso al público [c3] – 5KN/ m²

Ámbito = 10m

L₁ =

L₂ =

- Cargas permanentes = 3KN/ m² · 10m = 30KN/m
- Cargas variables = 5KN/ m² · 10m = 50KN/m

$$1.35 \cdot 34.65 + 1.5 \cdot 50 = 121.8\text{KN/m}$$

- SOLICITACIONES

$$R_A = V_A$$

$$R_B = -V_B \text{ izq} - V_B \text{ drch}$$

$$R_C = V_C$$

$$L = 4.4 \quad K \cdot 4.4 = 8$$

$$K = 1.81 \cong 1.8$$

$$K = 1.8$$

$$\rightarrow V_A = 0.730 \cdot q \cdot L$$

$$V_A = 0.730 \cdot 115 \cdot 4.4$$

$$V_A = R_A = 391.2 \text{ KN}$$

$$\rightarrow V_B \text{ izq} = 0.805 \cdot q \cdot L$$

$$V_B \text{ izq} = 0.805 \cdot 115 \cdot 4.4$$

$$V_B \text{ izq} = 431.4$$

$$\rightarrow V_B \text{ drch} = -1.070 \cdot q \cdot L$$

$$V_B \text{ drch} = -1.070 \cdot 115 \cdot 4.4$$

$$V_B \text{ drch} = -573.4 \text{ KN}$$

$$R_B = 1004.8 \text{ KN}$$

$$\rightarrow V_C = -0.195 \cdot q \cdot L$$

$$V_C = -0.195 \cdot 115 \cdot 4.4$$

$$V_C = -104.5$$

$$R_C = 104.5 \text{ KN}$$

$$\rightarrow M_d = 0.267 \cdot q \cdot L^2$$

$$M_d = 0.267 \cdot 115 \cdot 4.4^2$$

$$M_d = 629.6 \text{ KN} \cdot \text{m}$$

$$d = 0.73 \cdot L$$

$$d = 0.73 \cdot 4.4$$

$$d = 3.312 \text{ m}$$

$$\rightarrow M_E = 0.019 \cdot q \cdot L^2$$

$$e = 0.195 \cdot L$$

$$M_E = 0.019 \cdot 115 \cdot 4.4^2$$

$$e = 0.195 \cdot 4.4$$

$$M_e = 44.8 \text{ KN} \cdot \text{m}$$

$$e = 0.858 \text{ m}$$

$$\rightarrow M_B = -0.305 \cdot q \cdot L^2$$

$$M_B = -0.305 \cdot 115 \cdot 4.4^2$$

$$M_B = -719.2 \text{ KN} \cdot \text{m}$$

PREDIMENSIONADO VIGA CON PERFIL IPE

- RESISTENCIA

$$M_{ed} \leq M_c, R_d$$

$$M_c, R_d = M_{pl}, = \frac{W_{pl} \cdot f_y}{\gamma_{mo}}$$

$$M_{ed} \leq \frac{W_{pl} \cdot f_y}{\gamma_{mo}}; W_{pl} \geq \frac{M_{ed} \cdot \gamma_{mo}}{f_y}$$

$$M_{ed} = 719,200,000 \text{ N} \cdot \text{mm}$$

$$W_{pl} \geq \frac{719,200,000 \cdot 1.05}{275} = 2,746,036.4 \text{ mm}^3$$

$$\text{IPE 600} \quad I_x = 498 \cdot 10^6 \text{ mm}^4$$

$$W_{pl,x} = 3220 \cdot 10^3 \text{ mm}^3$$

- DEFORMACIÓN

$$\delta_{\text{max adm}} = \frac{L}{300} = \frac{8000}{300} = 26.66 \text{ mm} < 40 \text{ mm}$$

$$q = \Sigma G + Q + \Sigma \psi_0 \cdot Q$$

$$q = 34.65 + 50 = 84.65 \text{ KN}$$

$$f_{\text{max}} = \frac{1 \cdot 84.65 \cdot 8000^4}{185 \cdot 210,000 \cdot 921 \cdot 10^6} = 9.7 \text{ mm}$$

$$f_{\text{max}} = \frac{5 \cdot 80 \cdot 8000^4}{384 \cdot 210,000 \cdot 648 \cdot 10^6} = 31.35 \text{ mm si cumple}$$

PREDIMENSIONADO CORREAS CON IPE

- CARGA PERMANENTE = 3 KN/m²

- CARGA VARIABLE = 5 KN/m²

Ámbito = 2m

$$3 \cdot 2 = 6$$

$$5 \cdot 2 = 10$$

$$1.35 \cdot 6 + 1.5 \cdot 10 = 23.1 \text{ KN/m}$$

RESISTENCIA

$$M_d = \frac{23.1 \cdot 10^2}{8} = 288.75 \text{ KN} \cdot \text{m}$$

$$W = \frac{1.5 \cdot 288.75 \cdot 10^6}{275/1.05} = 1,653,750$$

IPE 320

DEFORMACIÓN

$$f_{\text{max}} = \frac{1 \cdot 16 \cdot 10,000^4}{384 \cdot 210,000 \cdot 163 \cdot 10^6} = 25.3$$

$$I_y = \frac{5 \cdot 16 \cdot 10,000^4}{384 \cdot 210,000 \cdot 40} = 248,015.87$$

IPE 360