

URBANISMO Y PAISAJE

SEDAVI

SEDAVI
URBANISMO Y PAISAJE

SEDAVÍ

Urbanismo y Paisaje



Colección Académica http://tiny.cc/edUPV_aca

Los contenidos de esta publicación han sido revisados por el Departamento de Urbanismo de la ETSA UPV

Autores

María del Carmen Blasco Sánchez
Francisco Juan Martínez Pérez
Ana Gascón Hernández,
Julia Deltoro Soto
Julia Cano Blasco

Edición y coordinación

María del Carmen Blasco Sánchez
Francisco Juan Martínez Pérez

Maquetación

Kavalyo <https://instagram.com/kavalyo.kavalyo>

Colaboradores

Alumnos de UR1y UR3 curso 2021-2022 ETSA

Edita

edUPV, 2022
www.lalibreria.upv.es / Ref.: 6259_02_01_01

ISBN 978-84-1396-043-2

© de los textos y las imágenes : sus autores

Si el lector detecta algún error en el libro o bien quiere contactar con los autores, puede enviar un correo a edicion@editorial.upv.es



/ Editorial Universitat Politècnica de València

Se permite la reutilización de los contenidos mediante la copia, distribución, exhibición y representación de la obra, así como la generación de obras derivadas siempre que se reconozca la autoría y se cite con la información bibliográfica completa. No se permite el uso comercial y las obras derivadas deberán distribuirse con la misma licencia que regula la obra original.

Índice

Presentación	005
Introducción	007
Evolución urbana de Sedaví. Una aproximación a su crecimiento a partir de los vuelos históricos	009
La intervención sobre un espacio en desuso. Reconfiguración urbana y nuevas estrategias de crecimiento interior	025
El tratamiento de su espacio público central y un proyecto de extensión	039
Sedaví desde la regulación urbanística y sectorial	059
La escala supramunicipal	075
Proyectos de intervención Curso 2019-2020	097

José Francisco Cabanes Alonso

Alcalde de Sedavi

Habiendo transcurrido algunos meses desde que se realizó la exposición *Sedavi, Ciudad y Territorio* en la Sala Senyera del Polideportivo Municipal de Sedavi y tras contemplar los trabajos desarrollados por el alumnado del Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València quiero manifestar nuestra satisfacción acerca de las propuestas elaboradas en relación con los espacios reales de nuestro municipio y el amplio abanico de posibilidades que se han desarrollado.

Dentro de las propuestas elaboradas por las personas participantes en el estudio, se encuentra la que consta en nuestro Plan General de Ordenación Urbana como sector PRI-1 y la propuesta de transformar la zona industrial próxima a las vías férreas en una nueva zona residencial con las implicaciones que ello supondría de carácter poblacional y social y la definición de un área urbanística mixta en la que se integren agrupaciones residenciales, otros usos como comercios y oficinas, equipamientos públicos, sistema de zonas verdes y aparcamientos.

El resto de los puntos desarrollados han sido la mejora y reurbanización de la Plaza Jaume I, basado en que el centro de nuestra población adquiera una fisionomía y funciones de máxima calidad y las ideas respecto al sector SUR-1 y PRI-2 con uso residencial. Al respecto prometemos estudiar y valorar las propuestas que nos han hecho llegar.

Para nosotros, ha sido un orgullo tomar parte en esta iniciativa y quiero felicitar a las personas que han realizado dichos trabajos, pero con carácter especial a los profesores Carmen Blasco Sánchez y Francisco J. Martínez Pérez y al director del Departamento de Urbanismo Javier Pérez Igualada.

Esperamos en el futuro que la Universitat y el Ayuntamiento puedan colaborar en otras iniciativas que puedan ser provechosas para ambas entidades.

Introducción

Los alumnos del Taller de Urbanismo y Paisaje de la Universitat Politècnica de València afrontaron el reto de proponer soluciones urbanísticas y de paisaje para el municipio de Sedaví con un alto nivel de exigencia, pero también de innovación y mejora, con el fin de aportar visiones de futuro viables y ajustadas a las condiciones y valores del lugar. A partir de ese esfuerzo y de la colaboración estrecha con representantes públicos del municipio, se plantea esta publicación con la incorporación explícita de planteamientos de partida y soluciones proyectuales sobre localizaciones de especial interés para el municipio y para el aprendizaje y la docencia en distintos niveles y asignaturas dedicadas a la enseñanza de la Urbanística en la Escuela de Arquitectura.

El trabajo nos permitió a docentes y estudiantes profundizar en las características y la identidad de un territorio excepcional, tanto en sus recursos naturales, como en las alternativas de progreso y bienestar que ofrece en la actualidad a su población y visitantes. Las oportunidades de mejora aparecieron de la mano de esos recursos propios, urbanísticos y de paisaje, así como del estudio de su evolución urbana y de sus relaciones históricas con otros territorios. Su situación en l'Horta Sud y los vínculos estrechos con municipios vecinos multiplicaron las oportunidades a la hora de apostar por una imagen renovada de su futuro urbano y territorial.

Sedaví ha significado para nosotros un campo de experiencias único en el que, a partir de unas condiciones de partida favorables, poder plantear una visión de futuro con capacidad transformadora tanto a nivel de planteamientos docentes como de investigación. Del análisis al proyecto, se van desgranando esas ideas que tienen un relato siempre ajustado a las necesidades actuales y futuras de su población y a los retos de bienestar general y sostenibilidad que desde los poderes públicos nos animan a afrontar. El libro incorpora también los materiales que han servido de base para afrontar con garantías el proceso proyectual de los estudiantes. La historia, por un lado, y los documentos normativos que regulan las actuaciones en la Comunitat Valenciana actualmente, son parte esencial de los argumentos empleados en las intervenciones.

El libro recoge, para terminar, el conjunto ordenado de propuestas seleccionadas para, a modo de anexo, completar las imágenes que los distintos capítulos han utilizado para ilustrar las reflexiones sobre los ámbitos tratados y sus circunstancias particulares.



Evolución urbana de Sedaví. Una aproximación a su crecimiento a partir de los vuelos históricos

Ana Gascón Hernández y Julia Deltoro Soto

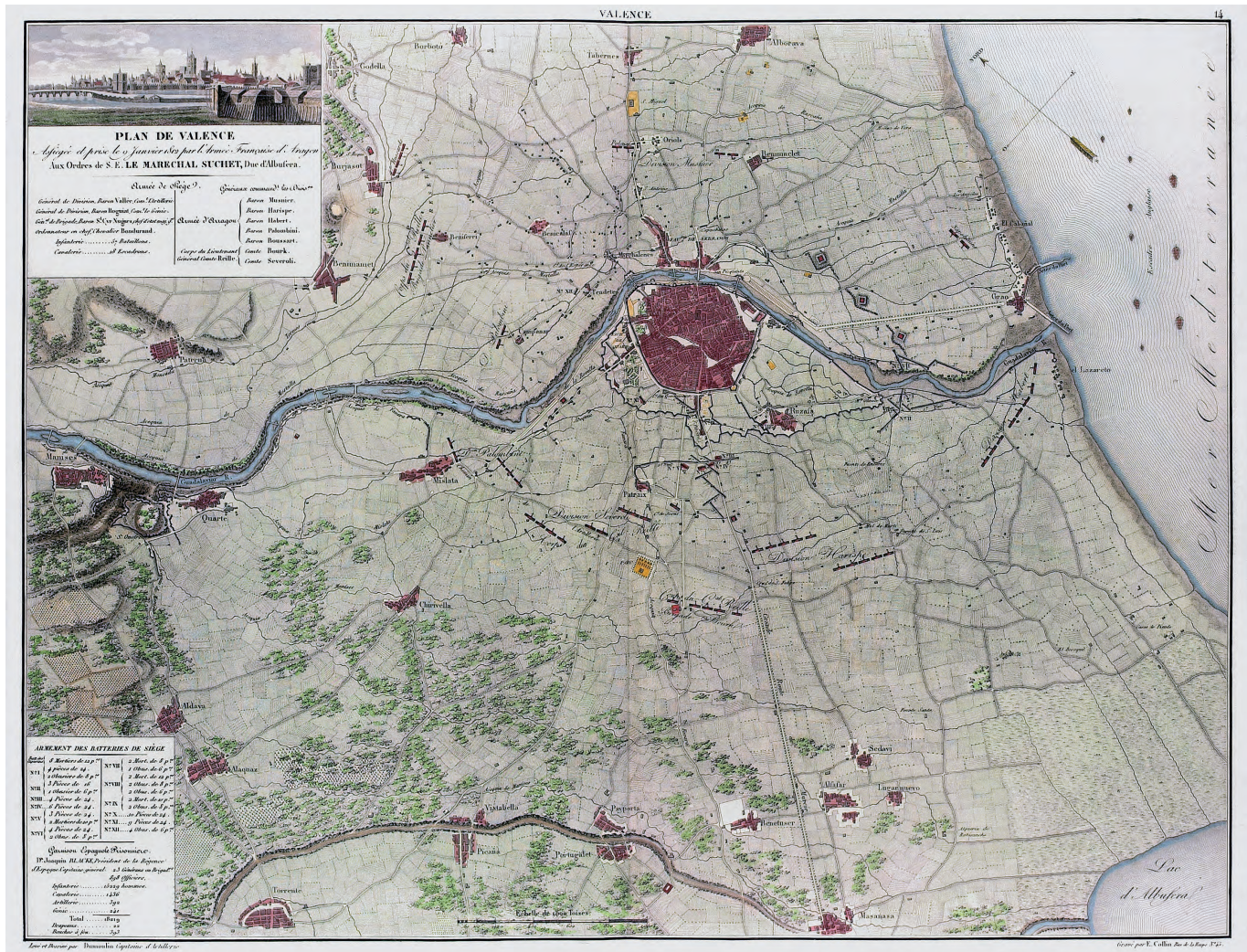
El municipio de Sedaví se sitúa al sur de Valencia y es el primero del conjunto de municipios que conforman actualmente el eje sur urbanizado del área metropolitana. Para comprender su evolución urbana es necesario, por tanto, atender tanto a sus características particulares como a las de su entorno próximo, ya que forma parte de un continuo urbano que sobrepasa sus límites administrativos.

Su evolución ha estado condicionada por su proximidad a Valencia, la presión urbanística que ésta ejerce, y por el desarrollo de las vías de transporte y comunicación. A estos ingredientes también se ha unido, en las últimas décadas, una nueva economía basada en las áreas industriales, comerciales y de servicios que no tenían cabida en la capital y que han protagonizado las últimas grandes expansiones, no sólo de Sedaví, sino de los municipios próximos a la V-31, al sur de Valencia. Los límites administrativos, las infraestructuras de comunicación y la delimitación del Parque Natural de la Albufera de Valencia han sido, en muchos casos, los que han pautado el crecimiento sobre el suelo agrícola periurbano del que disponían, incorporando en sus trazados caminos rurales, canales y acequias, generalmente en sentido oeste-este en dirección a la Albufera.

Si nos remontamos dos siglos atrás, podemos ver en la cartografía histórica una imagen de un territorio muy diferente al actual. A la vista del Plan de Valence de 1812, la realidad era la de un territorio con una importante extensión de huerta, en el que la ciudad amurallada de Valencia se comunicaba a través de una serie de caminos con un conjunto de pequeñas poblaciones de su alrededor. La trama agrícola dominaba en el trazado de dichos caminos y sólo dos trazados rectilíneos se imponían a esta realidad: el Camino al Grao (actual Avenida del Puerto de Valencia) y el Camí Reial de Madrid, del siglo XVIII.

En ese contexto, Sedaví, alejado de la capital, es un núcleo bien definido y aislado, al igual que el resto, con sus conexiones claras hacia Valencia, Camí Reial y la Albufera. En el Plano de Valencia y sus alrededores de 1883 se observa esta misma realidad agrícola, con su parcelario y su sistema hidráulico, pero también aparecen ya las primeras líneas ferroviarias que parten de Valencia: la línea entre el Grao y el puerto y las posteriores líneas hacia el norte y hacia el sur, en paralelo con el Camí Reial, lo que tendrá su

Portada. Plano histórico de 1877. Fuente: Llopis Alonso, A.; Perdigón Fernández, L.A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944). Editorial Universitat Politècnica de València.



trascendencia en Sedaví. En este mismo plano, se observa cómo la ciudad de Valencia ha demolido su muralla medieval y comienza a construirse más allá de estos límites. La urbanización se extiende a lo largo de ejes significativos como el Camí Reial, el Camí del Grao o la antigua carretera de Barcelona y alcanzando emplazamientos como Ruzafa u Orríols.

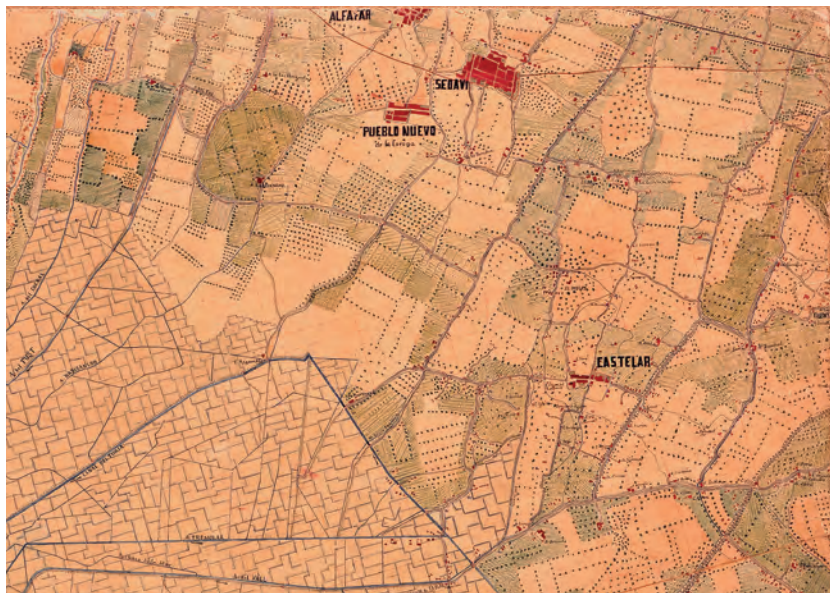
En este contexto, Sedaví continúa siendo un núcleo urbano aislado inmerso en la huerta, pero relacionado con su entorno, sin presentar destacables extensiones urbanas.

Pág. 10 y 11. Plan de Valence de 1812 de Dumoulin-Suchet. Fuente: Llopis Alonso, A.; Perdigón Fernández, LA. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944). Editorial Universitat Politècnica de València.





Pág. 12. Plano de Valencia y sus alrededores de 1883 de F. Ponce de León. Fuente: Llopis Alonso, A.; Perdigón Fernández, LA. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944). Editorial Universitat Politècnica de València.



Pág. 13. Mapa Topográfico Nacional de España (1938). *Íbid.*

En cartografías posteriores, como el Mapa Topográfico Nacional de España de 1938, ya aparece una evolución en la urbanización del contexto metropolitano de Valencia. Los ejes al Grao y a la Carretera de Barcelona aglutinan una parte importante de la urbanización. También hacia el oeste se alcanza Mislata. Pero el eje sur sigue presentando una tímida evolución urbana, aglutinando mucha menos masa urbanizada que los otros ejes. El municipio de Sedaví, el primero hacia el sur con el que se encuentra Valencia, mantendrá una mancha urbanizada similar a los periodos anteriores y una proximidad y relación con el conjunto de municipios colindantes mayor que con la capital.

Si observamos detalladamente el municipio de Sedaví en su fotograma de 1945 vemos que es imprescindible superponer su línea de término municipal para reconocer y posicionar el núcleo urbano respecto a la situación actual. En aquel momento, ya comienza a existir una cierta continuidad urbana con los municipios próximos (Alfajar al sur, Benetússer al oeste y Llocnou de la Corona al sureste) a través de canales de comunicación que siguen manteniéndose en la actualidad. Dichas vías son, en sentido norte-sur, el Camí Reial de Madrid, del siglo XVIII, y la vía ferroviaria que unía Valencia y Alicante, existente desde el siglo XIX, que además configura el límite oeste del término municipal de Sedaví, y que mantendrán su trascendencia años después.

Otra vía de comunicación es la situada en sentido este-oeste, la actual Avinguda de la Albufera, que además conforma el límite sur del municipio y coincide con la Sèquia de la Font de la Mula y el Braç Nou de Sedaví (ambos elementos hidráulicos que alcanzan la Albufera). La actual calle Gómez Ferrer configuró, a su vez, la conexión del centro del núcleo urbano con las citadas vías del Camí Reial y la ferroviaria. En ese momento, como se aprecia en el diagrama de 1945, el núcleo urbano de Sedaví es bastante compacto y delimitado y se desarrolla en torno a su plaza principal con una estructura ordenada de ejes norte-sur y este-oeste.

En el fotograma de 1956, aparece una vía al este del municipio que tendrá gran trascendencia años después, la N-332 y futura V-31 (resaltada en amarillo), y que unirá Valencia con Alicante. En ese momento, esta vía se desarrolla ajena al núcleo urbano de Sedaví, de manera autónoma y sin grandes repercusiones sobre su trama urbana, pero ya configura una infraestructura norte-sur que se impone a la transversalidad de los caminos rurales y acequias cuyo destino es la Albufera.

Si vemos la imagen del ámbito ampliado de los vuelos de 1945 y de 1956, podemos apreciar ya la trascendencia territorial de esta vía que sale del sur de la capital y que no alcanza o atraviesa ningún núcleo urbano. Sin embargo,

Pág. 15 Arriba. Tejido urbano existente en 1945. Fuente: Elaboración por los alumnos de la asignatura UR1 a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano. Alumnos: N. Hernández, R. Linares, M. Rodríguez.

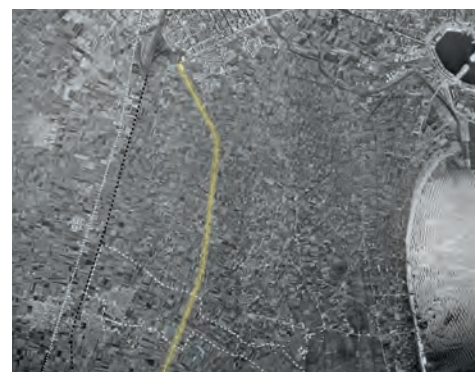
Pág. 15 Abajo. Fotograma aéreo de 1945 con superposición del límite municipal de Sedaví. Fuente: elaboración propia a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano.



se convertirá en un eje estructurante y atractor de la urbanización de toda el área sur de Valencia. En la misma imagen, se observa la relativa unidad entre los municipios de Sedaví, Alfafar, Benetússer y Llocnou de la Corona, que funcionan también ajenos a la capital. Estos municipios comienzan a aproximarse a sus límites administrativos y la urbanización, a partir de caminos y parcelas preexistentes, hará que compartan tramas urbanas y que el límite administrativo sea más virtual que físico. Como vemos en el diagrama de 1956, Sedaví mantiene su tejido urbano y experimenta nuevos crecimientos entorno al núcleo preexistente siguiendo los mismos ejes y estructura, igualmente de manera compacta y alcanzando el límite sur del municipio.

En el vuelo de 1973-1986 se aprecian ya varios hechos relevantes. Por un lado, destaca por su presencia y protagonismo el desvío del río Turia, realizado a finales de los años 60 a consecuencia de la riada del 57 y del consiguiente Plan Sur de Valencia. Esta nueva construcción hidráulica llevará también asociada una serie de infraestructuras viarias que definirán en gran medida la movilidad rodada de Valencia y de toda su zona sur. Pero, aunque en ese momento este impacto viario todavía es incipiente y se limita a materializar una barrera física entre Valencia y Sedaví, sí que aparece un nuevo vial, la actual CV-400 con su ramal CV-407 (grafitados en naranja) que, aunque en este periodo solo llegue al Camí Reial, posteriormente se prolongará hasta la CV-31 y formará el límite norte de la urbanización residencial de Sedaví. En este sentido, se podría decir que se están sentando muchas de las bases del futuro del desarrollo urbano de Sedaví.

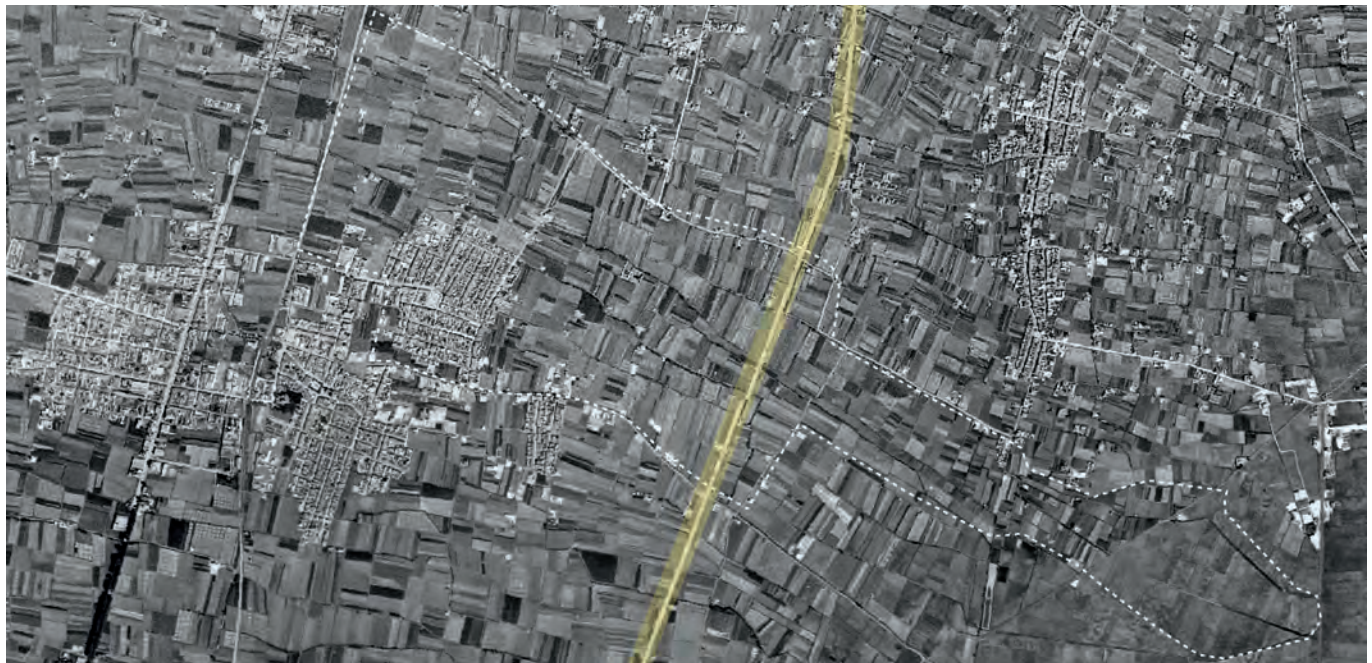
Pese a esas incipientes infraestructuras de comunicación que se acercan al núcleo urbano, no existe una proximidad del tejido urbano entre Sedaví y la capital, ya que, a parte del nuevo cauce, todavía existen grandes extensiones de campos de cultivos entre ambas. Sin embargo, sí comienzan a configurarse unos asentamientos industriales al sur de Valencia, junto al límite municipal de Sedaví, que crearan una tendencia industrial en esa franja. Otro aspecto relevante es el hecho de que la N-332 ya muestra una incipiente atracción de la urbanización, de manera que el límite urbano del este de Sedaví, hasta ahora bien definido, se desdibuja y empiezan a aparecer nuevos viales y construcciones en dirección este, atraídos por dicha vía. Al mismo tiempo, su límite oeste se empieza a colmar con instalaciones industriales hasta alcanzar la vía ferroviaria y, aunque actualmente todavía existen, no tuvieron mayor expansión en periodos posteriores (Figura *Pág. 19 Arriba*). Los nuevos crecimientos residenciales adoptan tipologías edificatorias más modernas y con bloques de viviendas de mayor altura y dimensión. Procesos que culminan creando la conurbación entre los municipios de Sedaví y Alfafar y entre



Pág. 16. Fotograma aéreo de 1945 y 1956 con superposición del límite municipal de Sedaví. Línea blanca: Camí Reial de Madrid; línea negra: línea ferrocarril Valencia-Alicante; línea amarilla: N-332. Fuente: elaboración propia a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano.

Pág. 17 Arriba. Tejido urbano existente en 1956. Fuente: elaboración por los alumnos de la asignatura UR1 a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano. Alumnos: N. Hernández, R. Linares, M. Rodríguez.

Pág. 17 Abajo. Fotograma aéreo de 1956 con superposición del límite municipal de Sedaví. Fuente: elaboración propia a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano.



Alfajar y Benetússer, formando una unidad urbana continua y compacta. Una dinámica que se mantiene en torno al Camí Reial hacia el sur, ya que Alfajar, con el Barri de l'Orba también origina una conurbación con Massanassa, separándose ésta únicamente de Catarroja por el Barranc del Poyo.

Algunos de los desarrollos urbanos comentados ya se aprecian en la imagen de 1991. En ese momento, la N-332 ya dispone de una salida propia para el municipio de Sedaví (grafiado en naranja), que lo une a esta vía y con todos los enlaces viarios que se desarrollan en torno el nuevo cauce del Turia. Un hecho que propicia el avance de la urbanización hacia este acceso. Además, la N-332, futura Pista de Silla, comienza a ejercer de atractor de la urbanización industrial, que se hace valer de la accesibilidad y de la visibilidad que le ofrece esta vía de marcado carácter territorial. Pero también la urbanización industrial comienza a desarrollarse junto a Horno de Alcedo (pedanía de Valencia), al norte del municipio de Sedaví, aprovechando también este acceso en la nacional y la naturaleza industrial que esta franja ya había adoptado con anterioridad. En este sentido, podríamos decir que la evolución urbana residencial no ha tenido grandes crecimientos, pero las infraestructuras de comunicación y los nuevos accesos sí que han propiciado un crecimiento industrial más temprano que en municipios sin esa misma relación directa, como Alfajar al sur.

En el vuelo del año 2000 esta atracción por usos industriales en los municipios junto a la V-31 se consolida y, si bien queda suelo sin ocupar, las parcelas ya están listas para albergar usos industriales y conformar un continuo urbanizado que se desarrolla desde Horno de Alcedo hasta Silla y Beniparrell.

En Sedaví, el suelo disponible junto a la V-31 se colmata de suelo industrial, servicios y equipamientos, y lo mismo ocurre al norte, en contacto con Valencia. Sólo quedan libres unos terrenos al noroeste del término municipal, aunque todo el suelo municipal al este de la autovía sigue manteniéndose intacto, con la trama agrícola y algunas construcciones aisladas destinadas a diversos usos que han ido asentándose a lo largo del tiempo y cuentan con una protección especial por ser valorados como terrenos de huerta o formar parte del Parque Natural de la Albufera.

También en ese periodo se empieza a consolidar una franja de equipamientos y espacios verdes entre el suelo residencial y el industrial, tanto al este como al sur del núcleo, separando ambas realidades por unos usos necesarios para el municipio y que no tenían cabida en el tejido urbano preexistente. De hecho, la realidad urbana hasta entonces era la de un tejido residencial, denso y compacto, que no había sufrido en los últimos 50 años

Pág. 19 Arriba. Tejido urbano existente en 1973. Fuente: elaboración por los alumnos de la asignatura UR1 a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano. Alumnos: N. Hernández, R. Linares, M. Rodríguez.

Pág. 19 Abajo. Fotograma aéreo de 1973-1986 con superposición del límite municipal de Sedaví. Fuente: elaboración propia a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano.





crecimientos equiparables a los de otras localidades del Área Metropolitana de Valencia, pero, poco a poco, la presión urbanística, para usos comerciales, industriales y también residenciales, demandará de una revisión de su planeamiento municipal para ajustarse a las crecientes necesidades del municipio.

Finalmente, a la vista del vuelo del 2021, se observa que la situación anteriormente descrita se mantiene con pocos cambios en el municipio, aunque la Revisión del Plan General de 2009 ya prevé la colmatación del noroeste del término con suelo urbanizable residencial. Con este escenario futuro, Sedaví, su término municipal, quedaría prácticamente colmatado de urbanización entre la V-31 y la vía del ferrocarril. Se podría decir, por tanto, que la urbanización ha alcanzado los límites de su crecimiento, ya que tanto el término municipal como las infraestructuras y protecciones de la huerta y del Parque Natural de la Albufera limitan sus posibilidades de crecimiento urbano al otro lado de la autovía. No obstante, mantiene una bolsa de suelo residencial

Pág. 20. Fotograma aéreo de 1991 con superposición del límite municipal de Sedaví. Fuente: elaboración propia a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano.

Pág. 21 Arriba. Tejido urbano existente en 2000. Fuente: elaboración por los alumnos de la asignatura UR1 a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano. Alumnos: N. Hernández, R. Linares, M. Rodríguez.

Pág. 21 Abajo. Fotograma aéreo de 2000 con superposición del límite municipal de Sedaví. Fuente: elaboración propia a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano.





entre los equipamientos deportivos y el casco urbano aún sin colmatar, donde la edificación de baja densidad ha comenzado a materializarse.

En general, se aprecia una realidad supramunicipal evidente que se extiende desde Sedaví hasta Silla (fuera de imagen): el continuo industrial al oeste de la V-31, con extensiones casi equivalente a las de los núcleos residenciales, así como la conurbación de estos. Lo cual da una imagen continua y compacta tanto de Sedaví, como de los municipios que lo rodean, todos con dinámicas de crecimiento muy similares en las que las infraestructuras han condicionado la localización de los usos industriales en los últimos años y la delimitación, junto con las infraestructuras hidráulicas, del crecimiento urbano.

Pág. 22. Edificios y parcelaciones uniformes en el centro histórico. Fuente: elaboración propia.

Pág. 23 Arriba. Tejido urbano existente en 2020. Fuente: elaboración por los alumnos de la asignatura UR1 a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano. Alumnos: N. Hernández, R. Linares, M. Rodríguez.

Pág. 23 Abajo. Fotograma aéreo de 2020 con superposición del límite municipal de Sedaví. Fuente: elaboración propia a partir de imagen del Instituto Cartográfico Valenciano.





La intervención sobre un espacio en desuso. Reconfiguración urbana y nuevas estrategias de crecimiento interior

Francisco J. Martínez Pérez y Carmen Blasco Sánchez

Los criterios actuales definidos en la Agenda 2030, y apoyados en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), nos marcan las líneas de trabajo sobre las que centrar nuestra actividad urbanística en los próximos años. Los nuevos crecimientos sobre los terrenos agrícolas han dejado de ser el centro de la actividad urbanística y la recuperación de terrenos con usos antiguos o infrautilizados se ha convertido en la estrategia de transformación urbana más potente que tenemos en nuestras ciudades. Esos tejidos obsoletos ofrecen oportunidades de un gran valor potencial, al reunir en muchas de las condiciones necesarias para producir una efectiva reconfiguración urbana de las ciudades. La dimensión, la centralidad, las posibilidades de conectar tejidos diferentes, o la posibilidad de albergar nuevos usos que cualifiquen las ciudades, es clave para las nuevas estrategias de transformación urbana.

En ese marco estratégico se incluye la asignatura Urbanística 1 que supone el primer contacto de los estudiantes de Arquitectura con la disciplina urbanística. Se trata de una asignatura anual obligatoria que tiene una doble finalidad. La primera, consiste en la aproximación a las características de algunos espacios públicos y tejidos urbanos traducidas en recursos espaciales básicos. La segunda, introducir a los alumnos en el proyecto urbano de un fragmento pequeño dentro del entramado complejo de la ciudad, sobre unos suelos industriales en desuso.

El planteamiento docente del trabajo del curso plantea una revisión previa de modelos que servirán de referencia, aunque su evolución, en el sentido de una mayor o menor equivalencia en su morfología, sea distinta. Los equipos de trabajo partirán de una primera labor de reconocimiento de referencias asimilables, de situaciones urbanas que favorecieron características espaciales similares.

A continuación, se abordará la representación de los elementos urbanísticos que constituyen las componentes formales y espaciales de los espacios libres y los tejidos urbanos; algo que ayuda a entender su propia lógica urbanística y su naturaleza histórica. Y, por último, se resolverá la propuesta de intervención parcial en un sector potenciando las señas de identidad que permitan reconocerlo y adecuarlo a las necesidades del lugar.

Portada. Vuelo actual del municipio de Sedavi.
Fuente: Google Earth

El análisis gráfico de las estructuras y elementos extraídos de los patrones espaciales estudiados facilitará a los alumnos el bagaje necesario para afrontar una comprensión más global de la evolución de la ciudad y, por extensión, la idoneidad y rigor urbanístico de las intervenciones.

El análisis del lugar y de sus condiciones de desarrollo y la intervención, para dotar de sentido a lo que lo ha perdido y para dar solución a sus exigencias de contemporaneidad, son dos labores que permitirán abordar con garantías la superación de ciertos grados de calidad de vida y sostenibilidad.

Es conveniente resaltar el valor añadido que se exige al desarrollo gráfico de los cometidos señalados. El dibujo es una herramienta fiable y rigurosa que nos permite poner en cuestión o reafirmar, tanto la realidad representada como las soluciones que se formulan para su transformación. Sin un dibujo preciso, nítido y legible será difícil traducir las intenciones de la intervención y valorar los resultados del trabajo.

Los núcleos urbanos tradicionales incorporan, desde los tejidos más antiguos y sus formas de evolución en el tiempo, hasta las transformaciones urbanas llevadas a cabo a lo largo del siglo XIX y principios del siglo XX. Los primeros son de especial complejidad porque no siguen patrones compositivos estrictos, aunque traducen recursos espaciales revisables que pueden ser de gran utilidad. Las transformaciones del XIX y XX, por lo contrario, son formas de actuación regladas tanto a nivel de planificación como en la normalización jurídica del suelo y la construcción del espacio libre y edificado; la propiedad privada del suelo se somete a la disciplina de un modelo que la administración pública gestiona facilitando la urbanización de los espacios públicos.

La intervención sobre un espacio en desuso en Sedaví, se estructura a partir de dos etapas:

En la primera, se diagnosticarán las claves del marco urbano y territorial donde se va a trabajar, poniendo el enfoque en el conjunto urbano a completar. Se trata de un espacio residual completado por unas manzanas de edificación industrial que se aproximan al borde con la línea ferroviaria sin resolver su relación. Configura un ámbito construido entre la línea del tren, que tiene un tráfico elevado de ferrocarriles, no tiene parada en ese tramo y que dispone de un peligroso paso a nivel en uno de sus extremos, y las manzanas residenciales próximas al centro histórico. Es, por tanto, un espacio degradado de máximo potencial, actualmente con la mayoría de las edificaciones en desuso, y que supone un claro ejemplo de, lo que en la cultura urbanística se ha acuñado como, un vacío urbano propiciado por la transformación de usos industriales obsoletos.

Esta fase se completará con la definición de las directrices de actuación y se elaborará una propuesta de estructura urbana en el ámbito definido








Pág. 26. Imágenes a pie de calle del municipio de Sedaví. Fuente: Google Earth

Pág. 27 Arriba. Plano de análisis del viario de Sedaví. Autores: A. González, M^a C. Iannolo, G. Mengual.

Pág. 27 Abajo. Plano de análisis de las edificaciones por alturas y por categoría pública o privada. Autores: A. Calatayud, A. González, R. Muñoz

LEYENDA

-  AUTOVÍA
- URBANAS
 -  1º ORDEN
 -  2º ORDEN
 -  SENDAS
-  FERROVIARIO



EDIFICACION PRIVADA

-  1 altura
-  2 alturas
-  3 alturas
-  4 o + alturas
-  EDIFICACION PUBLICA



por las manzanas industriales. Los límites de la intervención son claros. Por un lado, el muro de las vías del tren, por el otro las manzanas residenciales de crecimiento de la ciudad desde su centro histórico. En los dos bordes pequeños, en un caso la calle País Valencià que supera mediante un puente las vías del ferrocarril, permitiendo una conexión inferior con la zona de huerta protegida al norte de la actuación. En el otro lado, en la parte sur, la preexistencia de un edificio de viviendas de gran volumen en la calle Gómez Ferrer, y el paso a nivel de las vías y la conexión con Benetúser. La transformación de unos usos obsoletos y su recuperación como espacios residenciales capaces de aglutinar una estructura urbana permanente en el ámbito oeste de Sedaví, deben ser motivo de reflexión. Se deberán aportar, en ese sentido, referencias modélicas para la ordenación.

En la segunda etapa, se proyectará una nueva ordenación urbana que perfilará el límite oeste del conjunto urbano y su relación con la huerta y el entorno edificado, tanto de Sedaví, como con los cascos consolidados de Alfafar y Benetúser. Esta nueva propuesta urbana deberá asumir las relaciones urbanísticas en el conjunto del casco urbano de Sedaví, atendiendo a la vinculación con elementos de primer orden de su entorno (ejes estructurales, zonas verdes, equipamientos de escala, infraestructuras, etc.)

Como estrategia fundamental necesaria para resolver el proyecto, las propuestas se articularán con la idea de las nuevas relaciones de continuidad/discontinuidad en la estructura urbana, los niveles de relación entre distintas tramas urbanas y los nodos principales de actividad de esa zona. Las imágenes recogen algunas de las propuestas elaboradas y su encaje dentro del ámbito territorial próximo.

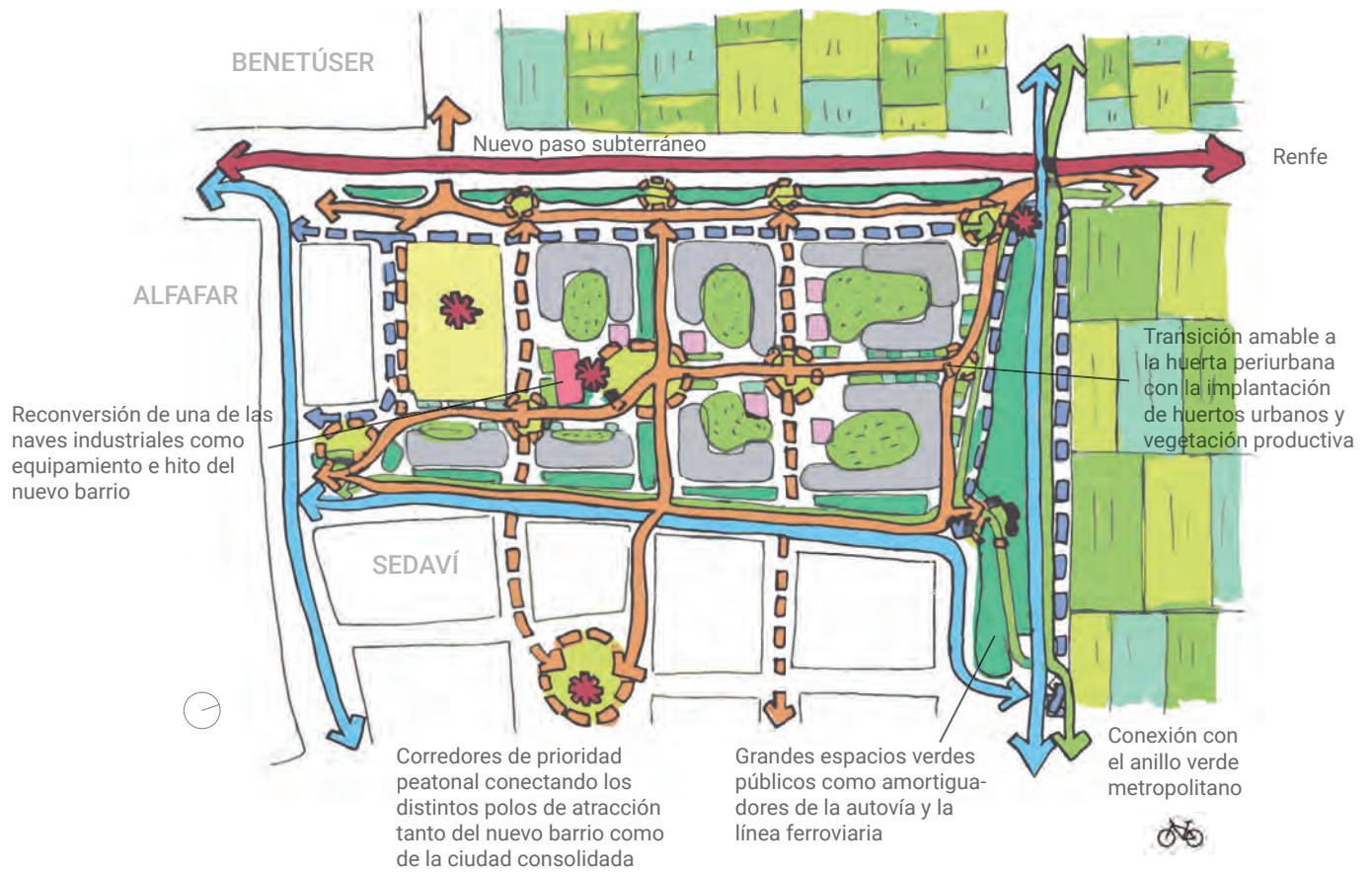
Como criterios específicos de ordenación, las propuestas se desarrollarán a partir de la configuración de un conjunto de agrupaciones residenciales capaces de incluir el número de viviendas definidas en la ficha específica de desarrollo del Plan General de Sedaví. La superficie construida acogerá los usos residenciales básicos y los usos terciarios, incluyendo comerciales y oficinas proporcionados desde las directrices del Plan, y todos ellos se ordenarán dentro del conjunto del proyecto. Dentro de las determinaciones del Plan se incluye, así mismo, la reserva de una parcela de 6.000 m² para equipamiento docente destinado a un colegio de infantil y primaria, con una ubicación libre dentro de la ordenación. Las reservas de aparcamiento en vía pública y espacio privado, tanto para los usos residencial y comercial atenderán a las indicaciones del planeamiento.

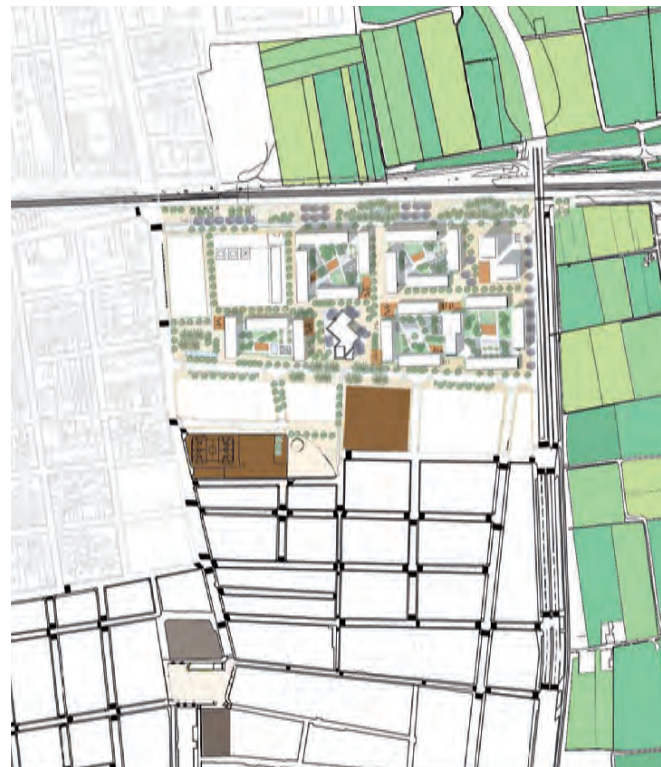
Todas las propuestas parten de un planteamiento inicial común, en el que junto al límite con el ferrocarril se desarrolla una zona verde, que actúa



Pág. 28 y 29 Arriba. Diagrama de análisis.
Autores: J. Ferrer, A. García, M. Martínez, J. Veliz.

Pág. 29 Abajo. Imágenes del ámbito de contacto directo con el límite del ferrocarril. Fuente: Google Earth.





como espacio ajardinado, paseo, lugar de encuentro y actividades. Este espacio permite disminuir la presencia del ferrocarril y propone generar un ámbito público de encuentro en lo que hasta ahora era un espacio residual de aparcamiento. La vía rodada pierde potencia e intensidad convirtiéndose en una plataforma única de servicio a los aparcamientos en edificios, vehículos de emergencia y carga y descarga.

Las ordenaciones generales se estructuran a partir de una serie de unidades de agrupación parcelaria, que configuran espacios propios de menor escala vinculados a todas las edificaciones. En unos casos esas unidades de agrupación responden a la escala de las manzanas del tejido preexistente, aunque con un nivel de ocupación muy inferior y con espacio libres interiores y viviendas pasantes que aseguran unas condiciones de vida óptimas. Otras veces, las ordenaciones apuestan por unidades de agrupación de mayor escala, en la que los edificios ubicados en el interior van configurando un espacio complejo, articulado y con una serie de ritmos que definen la escala pequeña de los espacios públicos.

Pág. 30 Izquierda. Ordenación. Autores: A. González, M^a C. Iannolo, G. Mengual.

Pág. 30 Derecha. Ordenación. Autores: A. Ferrer, B. Serra y P. Zaragoza.

Pág. 31 Arriba izq. Ordenación. Autores: M. Bautista, M^a T. Belda, A. Canino, L. Martínez.

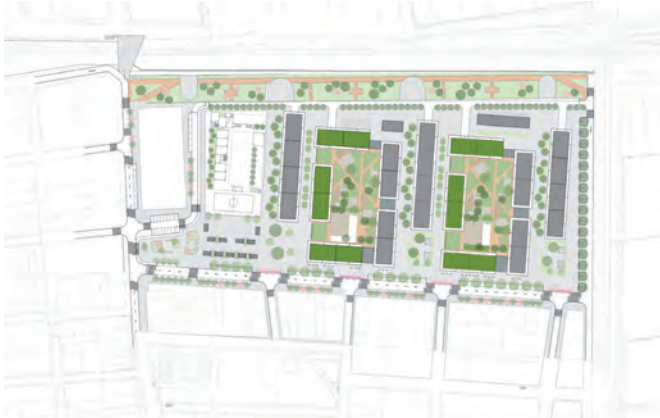
Pág. 31 Arriba dcha. Ordenación. Autores: I. López, E. Pérez, J. Sanz, J. Tendero.

Pág. 31 Medio izq. Ordenación. Autores: A. González, M^a C. Iannolo, G. Mengual

Pág. 31 Medio dcha. Ordenación. Autores: A. Ferrer, B. Serra y P. Zaragoza.

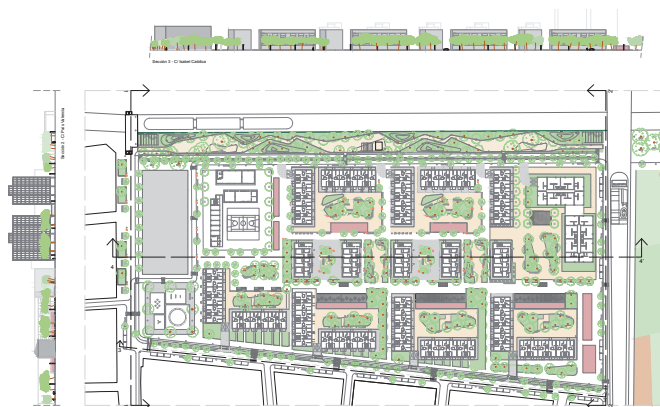
Pág. 31 Abajo izq. Ordenación. Autores: L. Ibáñez, C. Moreno, S. Ramírez, R. Torroglosa.

Pág. 31 Abajo dcha. Ordenación. Autores: Á. Pastor, B. Sorli.



LEYENDA

- COMERCIO
- OFICINAS
- EDIFICIOS
- EQUIPAMENTOS
- COLEGIO



Las diferentes configuraciones generales, que se recogen en las propuestas adjuntas, nos ayudan a entender todas las posibilidades de ordenación de este ámbito y el papel que puede jugar en la definición de la zona oeste de la ciudad, así como su capacidad de articulación con el tejido existente.

Estas propuestas se desarrollarán con más detalle a partir de la configuración de las unidades de agrupación parcelaria definidas en cada caso. La concreción de la definición de las plantas bajas y el espacio público vinculados a ellas y a la ordenación general, es clave para entender en profundidad el funcionamiento de las unidades y asegurar su viabilidad como espacios urbanos integrados.

El conjunto de espacios libres de las diferentes ordenaciones viene conformado por los espacios libres de las unidades de agrupación a los que se unen el resto de los espacios libres de la ordenación. Los espacios interiores pueden ser espacios de totalmente públicos o cerrados y con accesos restringidos, a diferentes niveles, para los no residentes. Las dificultades de gestión y mantenimiento de esa cantidad importante de espacio urbanizado y ajardinado por parte de las entidades locales, ha llevado en muchas ocasiones a la compartimentación de éstos con la generación de unos espacios libres de carácter público y otros de carácter privado para los propietarios de las agrupaciones, que son los que asumen el coste de mantenimiento de éstos. Esta dinámica ha llevado en muchas ocasiones a la definición de unidades autónomas, encerradas en muros, apoyadas en falsos miedos colectivos, que niegan la calle y el espacio público exterior, aferrándose a una definición de espacios colectivos privados segregados de las habituales áreas públicas de socialización. Una configuración en la que las actividades comerciales a pie de calle desaparecen y los espacios peatonales pierden complejidad y posibilidades de uso.

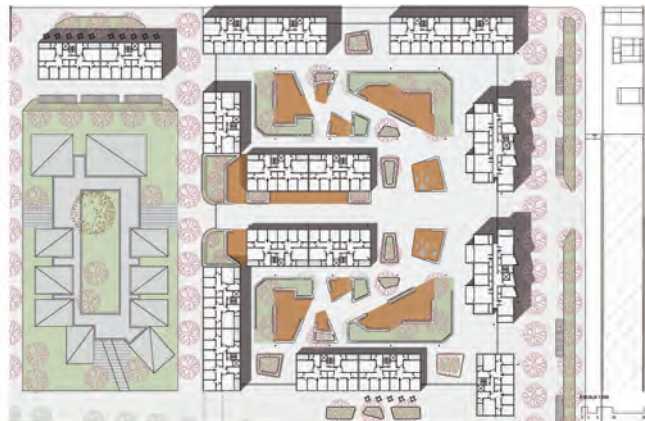
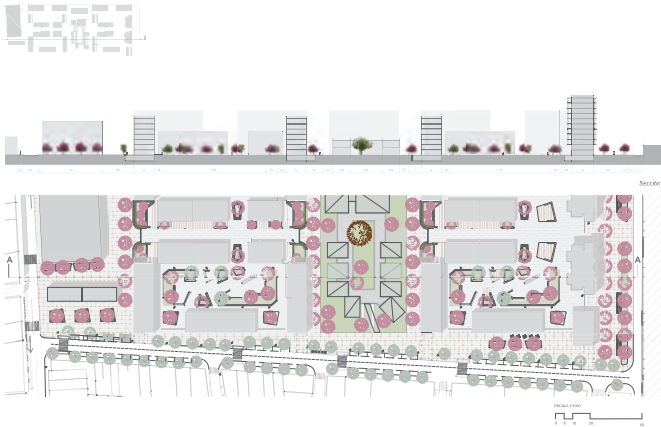
La necesidad de abordar estos temas y obtener soluciones coherentes frente a esta configuración, que se está extendiendo de una forma rápida, pasa por la definición correcta de los límites de esas unidades y la ubicación en esas zonas de nuevas actividades, que apuesten por la recuperación de los comercios, restauración y elementos terciarios de pequeña escala. Estos usos, ofrecen atractivo a la calle como entidad urbana pública de máxima actividad y permitan configurar límites a los espacios interiores. Estos espacios pueden funcionar como filtros entre lo público y lo privado. Los espacios interiores podrán tener un uso privado continuo durante todo el día o discontinuo en determinada franja horaria, mientras que gran parte de su perímetro se mantendrá dinámico. La localización de actividades en ese perímetro permite generar vida en las calles y plazas y activar en una sociedad

Pág. 33 Arriba izq. Ordenación. Autores: I. López, E. Pérez, J. Sanz, J. Tendero.

Pág. 33 Medio izq. Ordenación. Autores: J. Ferrer, A. García, M. Martínez, J. Veliz.

Pág. 33 Abajo izq. Autoras: L. Ibáñez, C. Moreno, S. Ramírez, R. Torroglosa

Pág. 33 Derecha. Ordenación. Autores: A. Calatayud, A. González, R. Muñoz.



moderna aquellos usos que configuran la esencia del espacio público: un lugar de intercambio y relación entre cualquier persona independientemente de su edad, sexo, condición social o situación económica.

Mediante las secciones, tanto generales como de viarios, y los planos de detalle de la ordenación se configurará una solución verosímil de la propuesta de proyecto, que entrará a profundizar en la relación entre el edificio y el suelo y en la articulación de los espacios públicos.

Las secciones generales permiten entender las relaciones volumétricas que se producen dentro de la ordenación, que elementos asumen un papel destacado, cual es la relación entre los espacios construidos y los espacios libres interiores, que ritmos se producen entre las diferentes partes de la ordenación y como se relaciona esta con las preexistencias y el resto de la trama urbana. Estas secciones son necesarias para poder entender la complejidad de la propuesta.

Las secciones de las calles permiten resolver las cuestiones de movilidad: rodada, peatonal y movilidades blandas, como las bicis o patinetes, definiendo los ámbitos para cada una de ellas y las condiciones geométricas que deben reservarse. Además, ayudan a resolver las relaciones diversas que se producen en el plano del suelo, y entre este y los espacios edificados, que no siempre deben ser de continuidad entre el plano vertical del edificio y el horizontal del suelo. Pueden aparecer elementos vegetales intermedios, espacios de circulación por debajo de los edificios o áreas estanciales en las plantas bajas, lo que conseguirá aumentar la riqueza de los espacios y permitir nuevas actividades que transitan entre los espacios cubiertos y los descubiertos, los públicos y los privados, las vegetados y los más construidos.

Las volumetrías generales y parciales nos ayudarán a configurar una realidad más concreta de las propuestas, que se verá reforzada con la definición básica de los materiales de urbanización empleados y las especies vegetales utilizadas. Estas maquetas y perspectivas se convierten en herramientas de representación valiosas, en unos casos de forma abstracta y simplificada, y en otros con un mayor detalle y una voluntad de reflejar la realidad de forma muy precisa, permiten poder reflejar la totalidad de la ordenación y su propuesta formal completa, llegando a prefiguraciones muy concretas con una definición de la materialidad urbana muy concreta.



Pág. 34. Ordenación. Autores: J. Ferrer, A. García, M. Martínez, J. Veliz.

Pág. 35 Arriba izq. Ordenación. Autoras: N. Seguí, D. Saray.

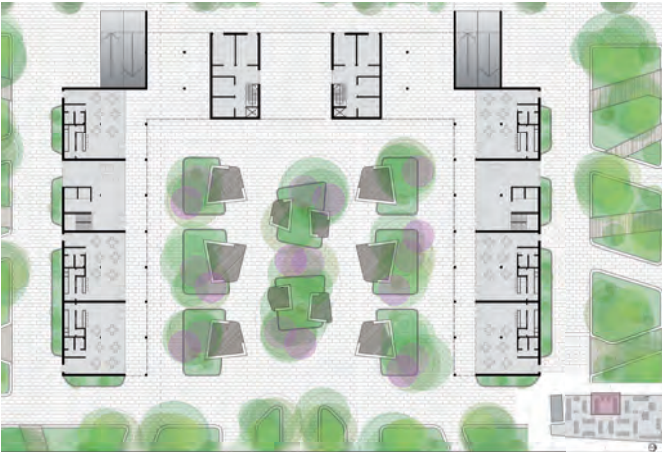
Pág. 35 Arriba dcha. Ordenación. Autores: A. Calle, H. El Harti, J. Tresa.

Pág. 35 Medio izq. Ordenación. Autores: R. Jiménez, M. Penades, C. Senent

Pág. 35 Medio y abajo dcha. Ordenación. Autores: A. González, M^a C. Iannolo, G. Mengual.

Pág. 35 Medio dcha. Ordenación. Autores: J. Ferrer

Pág. 35 Abajo izq. Ordenación. Autores: I. López, E. Pérez, J. Sanz, J. Tendero.





Pág. 36 Arriba y medio. Ordenación. Autores: I. López, E. Pérez, J. Sanz, J. Tendero.

Pág. 36 Abajo. Ordenación. Autores: J. Ferrer, A. García, M. Martínez, J. Veliz.

Pág. 37 Arriba izq. Ordenación. Autores: A. González, M^a C. Iannolo, G. Mengual

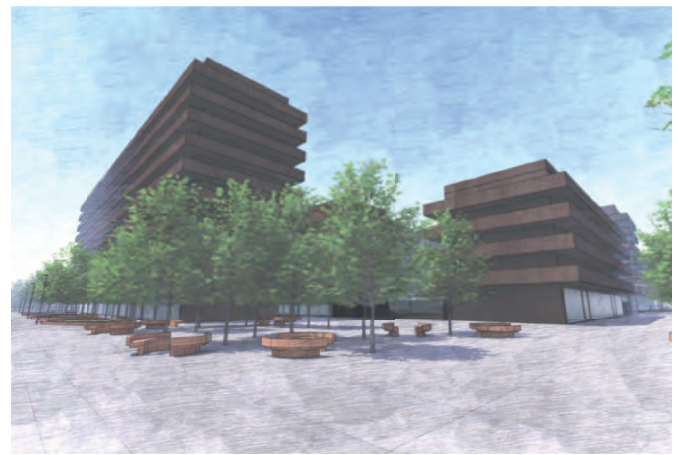
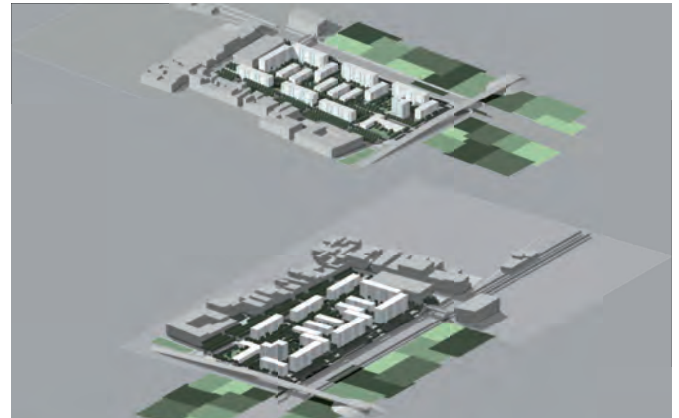
Pág. 37 Arriba dcha. Ordenación. Autoras: L. Ibáñez, C. Moreno, S. Ramírez, R. Torroglosa.

Pág. 37 Medio izq. Ordenación. Autoras: N. Seguí, D. Saray.

Pág. 37 Medio dcha. Ordenación. Autoras: C. Bazán, A. M. Chillemi, M. Cortés, M. Fuentes.

Pág. 37 Abajo izq. Ordenación. A. Ferrer, B. Serra y P. Zaragoza.

Pág. 37 Abajo dcha. Ordenación. Autores: M. Bautista, M^a T. Belda, A. Canino, L. Martínez.





El tratamiento de su espacio público central y un proyecto de extensión

Carmen Blasco Sánchez y Francisco J. Martínez Pérez

Los retos fundamentales a la hora de actuar en un territorio, en este caso en el municipio de Sedaví, son varios. Ante todo, el análisis fiel y completo de su realidad, algo que infiere situaciones e intereses compartidos con otras ciudades y otros territorios próximos; a su vez, un diagnóstico ajustado y crítico en relación con los compromisos urbanísticos que asume ya un desarrollo territorial sostenible; y, al final, unas líneas de actuación que permitan culminar un proceso de mejoras estables. Retos que, en este caso, se concretaron de forma propositiva sobre dos ámbitos: la renovación y modernización de la Plaça d'en Jaume I el Conqueridor, donde se ubica la Iglesia y el Ayuntamiento de la población, y el proyecto de extensión del caso urbano al norte en su límite con la huerta.

Sedaví tiene el tamaño de una ciudad media y un término municipal con huertas y un sector del Parque Natural de la Albufera. Su situación es un valor en alza porque estratégicamente dispone de una relación directa con la ciudad de Valencia, comparte las infraestructuras de transporte de mayor nivel de su entorno y participa de los espacios medioambientales de mayor valor asociados al Parque de la Albufera y, por proximidad, a la línea de costa o la Dehesa del Saler.

Del análisis territorial, destaca la necesidad de consolidar su posición frente a Valencia y dentro de la comarca de l'Horta Sud. Las infraestructuras viarias y ferroviarias aún pueden aportar una mejor movilidad y más alternativas a las existentes. Son preocupantes las reformas de la V31 por la afección tan directa sobre la fachada urbana recayente sobre la misma y su carácter terciario-industrial con demandas funcionales precisas. El acceso de la V31 desde Valencia o la V30 a esa zona de Sedaví, al priorizar el eje de servicio que recorrería todos los asentamientos de su trayectoria sur, ya no permitirá la incorporación al eje industrial de la calle Assagador De la Torre, y quedará sin aparcamiento la Avenida del Mediterrani. Con todo, tampoco el Nudo 6 de la autovía permitirá una conexión necesaria destinada a otras formas de movilidad (peatonal y ciclista) manteniendo sólo la comunicación por vehículo rodado entre el casco urbano y su territorio más oriental vinculado a huertas y al Parque de la Albufera.

Portada. Vuelo actual del municipio de Sedaví.
Fuente: Google Earth

Otra situación mejorable es evitar el nivel de tráfico de paso que permite el nudo 6 a través del eje central de la población, Avenida de País Valencià, hacia otras poblaciones vecinas. Cuando lo más necesario es reducir la presencia y las afecciones medioambientales del vehículo individual y favorecer el transporte público y la movilidad blanda. En cuanto al transporte ferroviario, las líneas de cercanías, siempre mejorables, no tienen parada en Sedaví, aunque la de Alfafar está muy próxima, lo que no impide pensar, no obstante, en nuevas líneas o circuitos de metro. Las líneas de autobuses públicos pueden jugar, a su vez, un papel más destacado y, en esa línea, se trabajaron en algunos casos.

La cercanía a otras poblaciones y la relación tan estrecha con ellas, incluso con Valencia, permite pensar que los recorridos ciclistas pueden suponer importantes ventajas añadidas a la movilidad, tanto a nivel funcional, por seguridad y accesibilidad, como por razones medioambientales y de salud de la población e incluso de impulso económico y ahorro. Las escalas vuelven a ser tan variadas como las de transporte viario convencional, del Eurovelo, al Anillo ciclista metropolitano y a los circuitos incorporados a escala municipal.

En relación con la movilidad peatonal a escala territorial hay que destacar las vías pecuarias e históricas que han de constituir un referente a conservar sin dejar de impulsar su uso cotidiano e incluso turístico-cultural al añadir valor a los elementos patrimoniales de su entorno, incluidos los huertos.

Las condiciones de desarrollo general del municipio vendrán determinadas sobre todo por su Plan General y por los Planes de Acción Territorial que le afectan, en especial, el Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia. Dos documentos que determinan las formas de expansión de la ciudad, la calificación de los usos permitidos y la clasificación del régimen urbanístico del suelo. Condiciones que vienen avaladas por la legislación vigente a la que se suman toda una serie de recomendaciones y experiencias de buenas prácticas que dan sustento a un desarrollo sostenible. A la motivación y a la definición de propuestas de intervención que no sólo aporten mejoras a la población, sino que avalen su eficacia y su permanencia en orden al conocimiento más exigente de nuestro tiempo. En Urbanismo no se contemplan soluciones de mayor o menor excelencia en función del tamaño o la posición competencial de una ciudad o un territorio, al contrario, las propuestas han de conseguir en cualquier caso la mayor calidad de vida potenciando las condiciones particulares del medio (históricas, culturales, sociales, etc.).

Los retos a tratar en Sedaví, una vez elaborado un análisis para conocer el modelo urbano y territorial existente, empezaron por plantear soluciones



Pág. 40. Plano de situación de Sedaví (en negro).
Fuente: elaboración propia.

Pág. 41 Arriba izq. Imagen actual de la Plaça d'en Jaume I el Conqueridor. Fuente: elaboración propia.

Pág. 41 Arriba dcha. Vista del casco urbano con la huerta norte. Fuente: Google Earth.

Pág. 41 Medio. Vista de los límites municipales de Sedaví. Fuente: Google Earth.

Pág. 41 Abajo. Vista del nudo 6 de la V-31 y frente urbano en la Av. del Mediterrani. Fuente: Google Earth.





Pág. 42 Arriba. Diagrama del Anillo Ciclista (tramos construidos en verde). Fuente: Conselleria de Política Territorial.

Pág. 42 Abajo. Diagrama del Anillo Metropolitano Ciclista propuesto. Fuente: PAT de la Huerta.

Pág. 43 Izquierda. Esquemas Unidad de Paisaje 20 UP_Horta de Favara donde se pone de relieve la estructura histórica y agrícola del entorno de Sedavi. Fuente: PAT de la Huerta.

Pág. 43 Derecha. Esquemas con nuevos recorridos de autobuses públicos y desarrollo actual de las líneas existentes en l'Horta Sud. Autores: S. Estibalez, M. Calvo, O. Alcaide y M. Escribano, A. Isvoranu, I. Pascu.

estructura histórica

- Via Augusta
- caminos históricos
- elemento patrimonial arquitectónico EPA orden I
- elemento patrimonial arquitectónico EPA orden II



estructura agrícola

- cultivo de cítricos
- cultivo hortícola



Recorrido actual



Recorrido propuesto



efectivas que permitieran actualizar el espacio consolidado como el corazón de la ciudad, su marco urbano más representativo, añadiendo las condiciones medioambientales necesarias y la mayor versatilidad posible como espacio de actividad social.

La plaza tuvo una fisonomía diferente antes de la construcción de un aparcamiento subterráneo bajo su perímetro para dar servicio a los vecinos. Antes, su tratamiento se identificaba con una glorieta tradicional, rodeada de árboles y bancos y con un monumento central. El aparcamiento bajo forjado añadió condiciones al proyecto: limitó el porcentaje de árboles de porte y por ello los espacios de sombra se asociaron a una gran pérgola, y la necesidad de respiraderos como exigencia funcional para el mismo decantó algunas soluciones en su diseño actual en cuanto a zonas de estancia. El vacío interior seguía siendo útil para encuentros y fiestas populares.

Las mejoras por introducir tenían que añadir un orden claro al conjunto, homogeneidad en el tratamiento de sus ingredientes, nuevos alicientes al programa de usos posibles y sobre todo una imagen atractiva capaz de representar al futuro Sedaví. Eso implicaba trabajar una composición espacial clara, tratar de evitar el protagonismo del aparcamiento, la gran rampa de acceso, y añadir calidad ambiental y un mayor protagonismo a los edificios públicos y de uso colectivo. La propia fachada de la plaza, su pavimento, podía añadir, a su vez, una representatividad destacada al conjunto.

La plaza admitía diversas alternativas de proyecto por orden compositivo y por la necesidad funcional de espacios de sombra a lo largo de todo el año en nuestra latitud, la incorporación de toldadas o cubiertas provisionales que marcaran un gran palio frente al conjunto de iglesia y Ayuntamiento también se diseñó como opción. O la posibilidad de convertir la rampa en un ingrediente no desfavorable, todo lo contrario, que aportara calidad con elementos ligeros que lo cubrieran y añadieran usos cubiertos al final de esta, junto al acceso peatonal para restauración o espacios públicos de otra naturaleza. Y para mayor versatilidad, un mobiliario que permitiera incorporar exposiciones de arte acompañando a una vegetación de porte, donde no llegara el parking, y sobre maceteros donde sí lo hiciera.

Otro factor por considerar era el tráfico de paso por la plaza. Algo necesario en algunos puntos, pero que admitía soluciones distintas a la hora de quitarle presencia y no facilitararlo. En muchas ciudades como en Sedaví se van reurbanizando las calzadas construyendo plataformas únicas en las que el peatón tiene prioridad sobre el coche. Se consigue utilizando una pavimentación más propia del espacio peatonal, aunque resistente al paso de vehículos. De ese modo, no se reduce el espacio de plaza, toda ella



Pág. 44. Vuelo de la Plaça d'en Jaume I el Conqueridor de la situación previa a la actual. Fuente: Google Earth.

Pág. 45 Arriba y medio. Imágenes actuales de la Plaça d'en Jaume I el Conqueridor. Fuente: Elaboración propia.

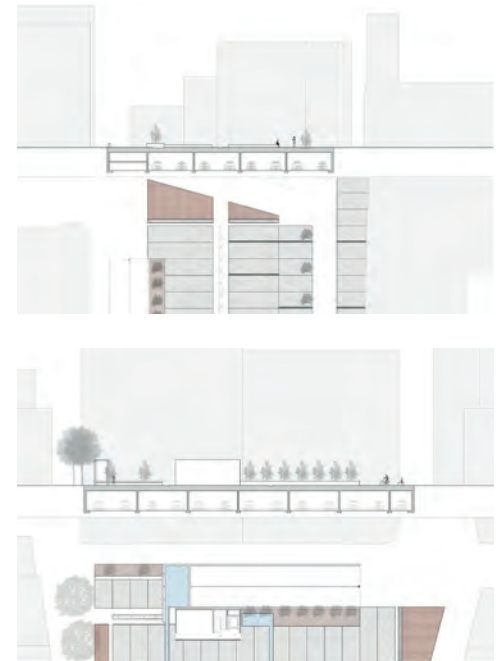
Pág. 45 Abajo. Imagen a pie de plaza de la situación previa heredada (primera década del s.XXI) como glorieta. Fuente: Google Earth.





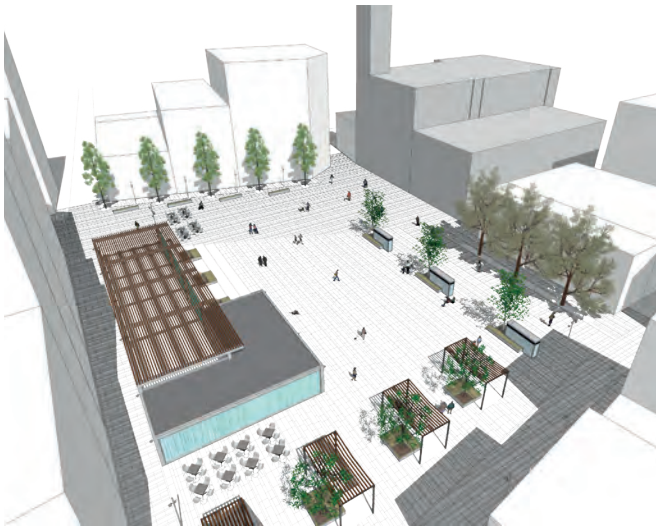
mantiene una imagen homogénea, y los vehículos asumen una velocidad más segura para el peatón y buscarán otros circuitos más ágiles.

Las plazas, por la concurrencia de personas y actividades han de permitir una visión amplia de su espacio desde diferentes puntos de situación y pueden ofrecer usos para un número amplio de personas: bancadas generosas, servicios de hostelería, iluminación (opciones de intensidad y color), espacios cubiertos y descubiertos, a cota de suelo o con tarimas sobreelevadas y toda la vegetación natural que sea posible. Todo ello con las formas y materiales más exigentes y más eficaces para cumplir su destino y sus funciones.



Pág. 46. La regularización de su superficie y pavimento; la incorporación de espacios de sombra con arbolado perimetral, algunos como fachada, otros como paseo arbolado hacia el Ayuntamiento; materiales naturales en pavimento y pérgolas y el agua con diferentes funciones atando el conjunto. Autores: M. Rodríguez, R. Linares, N. Hernández.

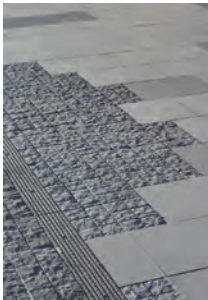
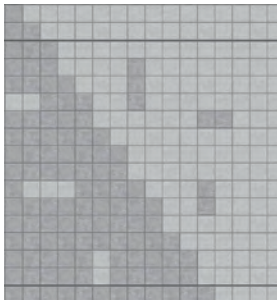
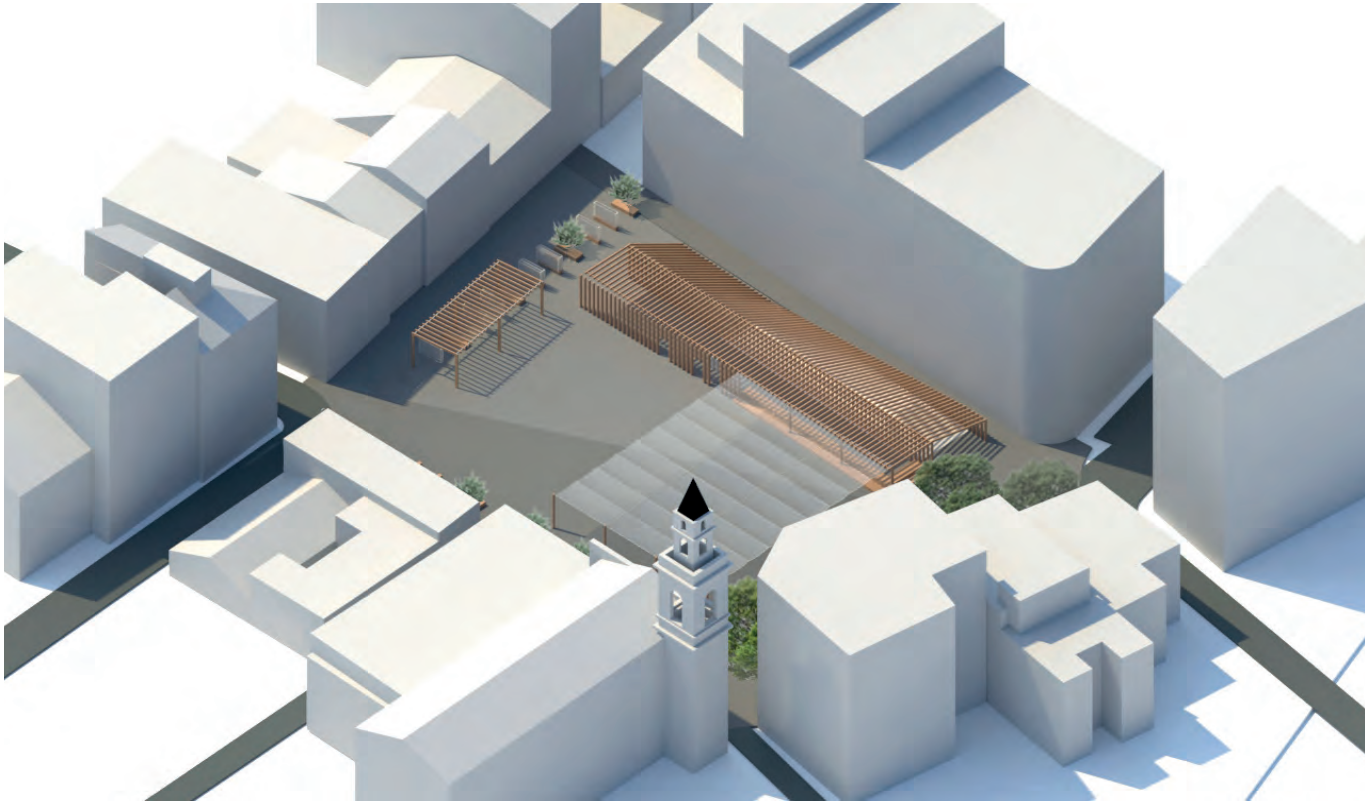
Pág. 47. Vista oblicua con nueva incorporación de cubierta para rampa y kiosco como arquitectura representativa en tamaño y acabados delante de edificios altos. Propuesta que con un orden básico en "L" resuelve la composición y la ordena junto a un pavimento (con piezas más oscuras a grandes distancias) que permiten atarlo todo. Las bancadas escalonadas de gran tamaño y tarimas junto a un bar con material natural unificarían y darían escala a la plaza. Autores: S. Estibalez, M. Calvo, O. Alcaide y I. Pérez, M.A. Santeliz, E. Venturi.





Pág. 48. Secciones de la plaza con la solución propuesta y detalles del mobiliario. Autores: N. Sosnovskaya, N. M. Rodriguez, S. E. Gacem.

Pág. 49. Detalles del mobiliario, tratamientos y acabados y vista oblicua con los elementos de cubierta y toldo provisional. Autores: N. Sosnovskaya, N. M. Rodriguez, S. E. Gacem.



La ampliación norte del tejido urbano residencial frente a una bolsa importante de huerta fue un reto añadido por la crisis sanitaria que se produjo durante el curso 2019-20. A partir de la misma se sumaron componentes urbanas a las viviendas que hasta ahora no se consideraban en nuestro país imprescindibles para mejorar la habitabilidad de los futuros alojamientos. En la cultura urbana, los espacios verdes han ido adquiriendo protagonismo a través de los siglos y, sobre todo, a partir de los postulados del urbanismo moderno. Las viviendas tendrían su prolongación visual y funcional en los espacios verdes inmediatos. Todo eso, dentro de ordenaciones equilibradas en densidad y a partir de composiciones volumétricas que permitieran avanzar un paso más en la calidad de vida de sus habitantes. Algo que favorecía el PGOU del municipio y que se afianzaba en los presupuestos de la sostenibilidad como argumento de futuro. Las viviendas unifamiliares no eran solución, pero elementos diferenciales en altura a partir de una altura de cornisa mayoritaria para integrar un conjunto, sí. Bloques de viviendas colectivas, por tanto, con jardines compartidos, aportando: espacios de interés al conjunto de la ciudad, una fachada norte representativa de todo el casco urbano y una puerta o espacio de transición campo-ciudad. Atributos posibles que siguiendo las prescripciones del PATODHV y el PGOU de Sedaví admitían propuestas distintas.

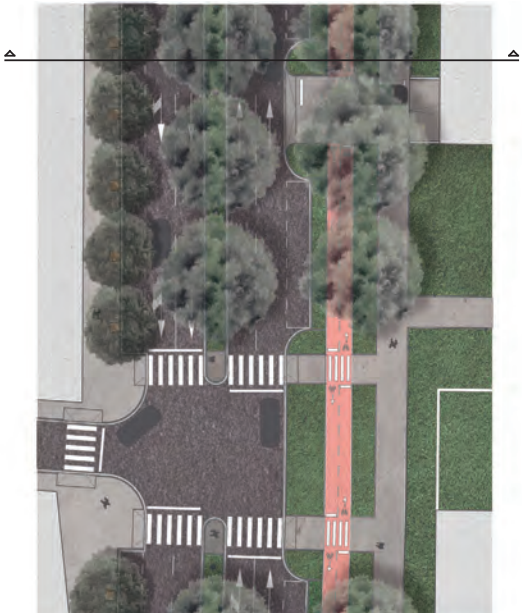
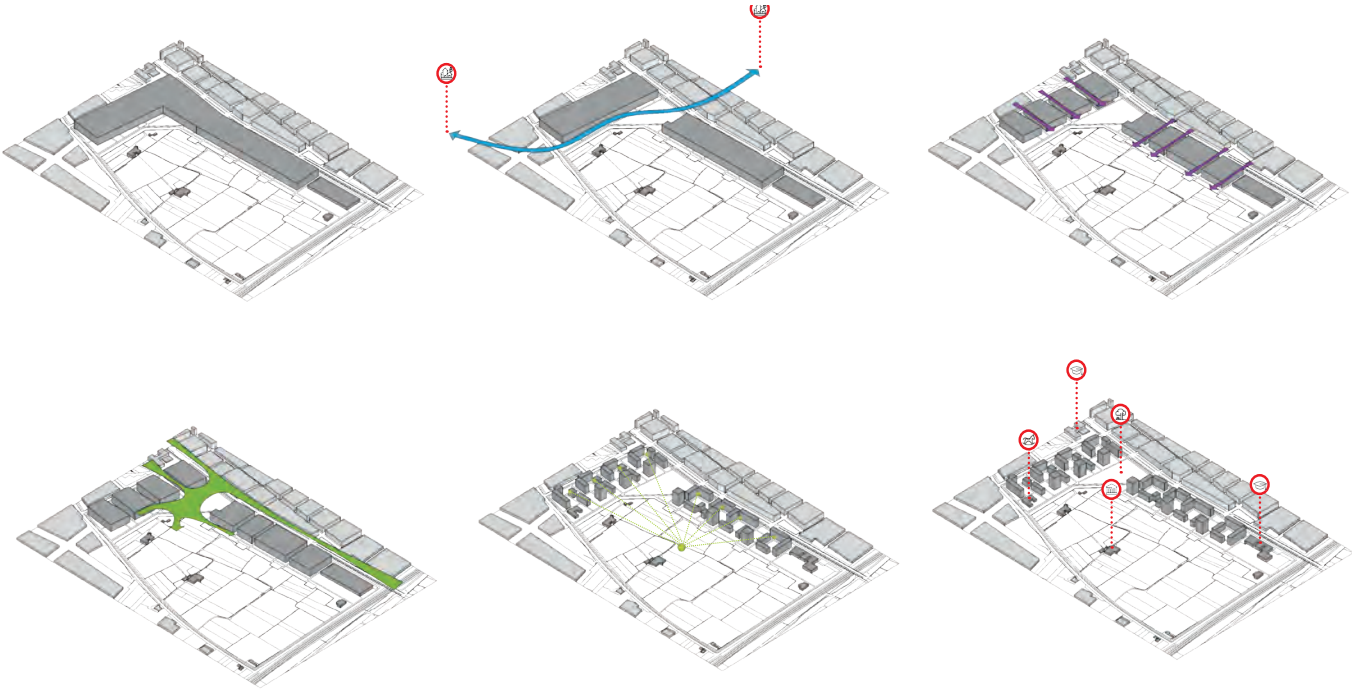
Las propuestas asumen esos requisitos de partida y se plantean desde el interés último de cualquier actuación urbanística, establecer una red de relaciones intensa entre espacios, usos del suelo, actividades y condiciones de bienestar y equilibrio medioambiental, en definitiva, entre oportunidades de conseguir los objetivos de idoneidad para una realidad compleja. Las relaciones entre espacios se potencian al establecer los espacios públicos comunes como enlaces, y al tratarlos con una calidad que iguale o supere a la de los espacios que articula. Para conseguirlo, los nuevos crecimientos han de vincularse a los precedentes, también a nivel de percepción visual de los vecinos, a través de los espacios públicos intermedios mejorándolos en los posible. En este caso, el espacio que actúa de charnela entre el tejido actual y el propuesto es la avenida del País Valencià y la calle Pintor Sorolla como enlace con el corazón del tejido histórico.

Hay otro tipo de relaciones que establecen la coherencia y cohesión entre los elementos de una misma propuesta o proyecto conjunto, su composición urbanística. La correspondencia entre elementos y su integración en un diseño unitario con una identidad definida, se consigue cuando la ordenación de diferentes ingredientes se rige por una estructura articuladora identificable, esto es, cuando se perciben como una entidad inherente a unos objetivos



Pág. 50. Imágenes actuales del espacio de transición entre la ciudad y las huertas donde plantear nuevas viviendas. Fuente: elaboración propia.

Pág. 51. Proyecto de mejoras en la urbanización de la Avenida del País Valencià y esquemas de relaciones longitudinales y transversales de nuevas agrupaciones residenciales respecto a su entorno. Autores: S. Estibalez, M. Calvo, O. Alcaide



comunes. Una estructura que sea capaz de traducir un programa de usos y actividades a través de realidades construidas que ponen de manifiesto unas reglas y unos cometidos. Cada elemento cumplirá un papel dentro del conjunto y, cuando pensamos en términos de ciudad, aún más hemos de percibir un paisaje general ordenado y homogéneo en sus partes.

Eso no significa que todas ellas sean iguales, ni que su destino sea el mismo. En todo conjunto, más en uno urbano, existen jerarquías distintas por el destino y por el nivel de representatividad de cada pieza urbana. Mientras la vivienda es el denominador común y, por tanto, el elemento que aporta una mayor homogeneidad (aunque según su localización, su valor patrimonial, su intensidad de uso o su carácter multifuncional, entre otros, puede jugar un papel diferencial o articulador de su entorno), los equipamientos se constituyen, sin embargo, como espacios destacados dentro del conjunto, representativos y aglutinadores de un tejido residencial amplio.

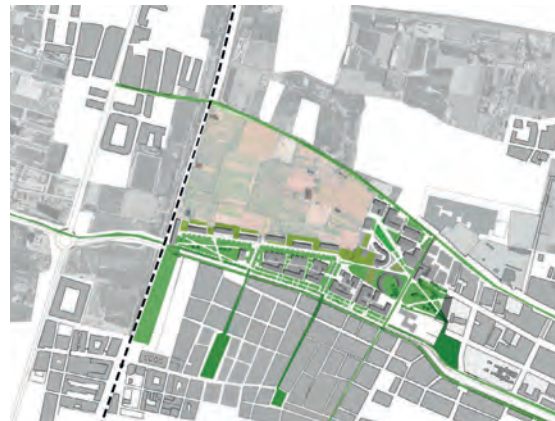
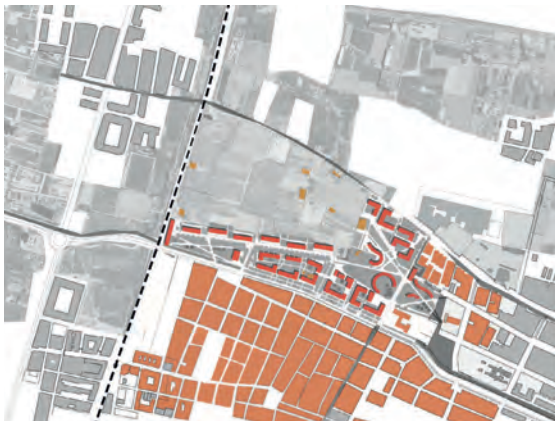
En los trabajos se traduce la voluntad de ampliar el tejido urbano de Sedaví, no tanto a partir de edificios puntuales, sino constituyendo una nueva entidad vecinal reconocible que incremente el carácter comunitario de sus vecinos. Una intención que debe traducir un programa completo en usos del suelo, pero también una ordenación de edificios y zonas libres integrada y percibida como un conjunto dentro de la ciudad.

Las relaciones paisajísticas constituyen otra componente esencial de una intervención urbanística. La forma de percibir la escena urbana y las condiciones visuales y medioambientales que aporta un entorno como el de esta zona de Sedaví frente a la huerta, requiere un tratamiento específico. Dentro del territorio municipal, el sector a desarrollar tiene una especificidad añadida por situación, por los usos mayoritarios y por su capacidad de renovar y modernizar su entorno. Por situación, encontramos que está destinada a ocupar un suelo que asume el papel definitivo de límite entre el ámbito urbano y el rural del municipio, pero además construyendo la fachada inacabada de una de sus principales calles, la Avenida del País Valencià, y completando su sección última. Eso implica dar respuesta a tres compromisos: primero, completar el tejido urbano existente introduciendo mejoras que actualicen y revaloricen su entorno urbano más próximo; segundo, dada la presencia de un gran número de transeúntes que entran o pasan por el eje urbano principal de Sedaví, la imagen que se incorpore deberá responder a esas expectativas y cantidad de visualizaciones; y tercero y último, añadir orden, calidades del siglo XXI y, por tanto, la máxima categoría urbana a lo que constituirá la fachada última de la ciudad y la que se percibe a más larga distancia desde la orientación norte, también desde el eje ferroviario a su paso por Sedaví.



Pág. 52. Fotos de zonas verdes del entorno urbano y agrícola. Fuente: elaboración propia.

Pág. 53. Esquemas de relaciones con el entorno y planta general donde los equipamientos juegan un papel articulador predominante. Autores: N. Sosnovskaya, N. M. Rodríguez, S. E. Gacem.





Los usos mayoritarios, vivienda y equipamiento público -colegio-, requieren unas calidades medioambientales de primer orden en la ciudad. No se trataba de seguir planteando ensanches bastardos, lo son porque han desvirtuado los modelos de ensanche originarios, ni bloques de viviendas entre medianeras compactando una unidad de manzana. Las condiciones actuales, más cuando la crisis sanitaria lo ha puesto de relieve más que nunca, exigen de una relación directa entre la vivienda y los espacios verdes. En este caso, por situación, como hemos dicho, tanto su relación directa con la avenida ajardinada como con el paisaje inmediato de huerta, ya le permite, de entrada, un contacto directo con la infraestructura verde urbana y territorial que la mayoría de las viviendas existentes no tienen. Pero no es suficiente. Las viviendas modernas ya se plantean desde la necesidad de formar conjuntos que les puedan proveer de espacios libres donde poder disfrutar de la naturaleza y las relaciones sociales de la comunidad. Espacios verdes que pasan a ser de titulación privada en tanto están a la disposición de dicha comunidad. Eso supone que cada agrupación parcelaria pueda disponer de metros cuadrados libres de edificación, de tamaño suficiente para permitir espacios soleados y aptos para diferentes actividades, y compartirlos o no con el resto de las unidades semejantes. Las viviendas, al tiempo que disponen de esa prolongación de sus funciones, también han de añadir en su configuración otras cualidades medioambientales como: ventilación cruzada, soleamiento, terrazas, aparcamiento subterráneo y servicios-comercios en planta baja que animen y aporten actividad como en otras partes de la ciudad al espacio público inmediato.

Pág. 54. Vistas de la propuesta completando el tejido urbano existente y la Avenida del País Valencià y la fachada última desde los huertos y el ferrocarril. Autores: M. Rodríguez, R. Linares, N. Hernández.

Pág. 55 Arriba. Ordenación urbanística a partir de un conjunto relevante de mayor altura y un equipamiento de remate. Autores: D. Belda, E.F. Medina, A. X. Caballer.

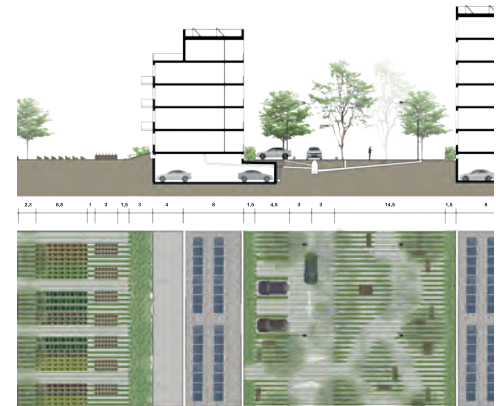
Pág. 55 Abajo. Ordenación urbanística con una composición unitaria articulada a partir de un equipamiento en la esquina. Autores: P. Martínez, G. Rodenas, Y. Chen.





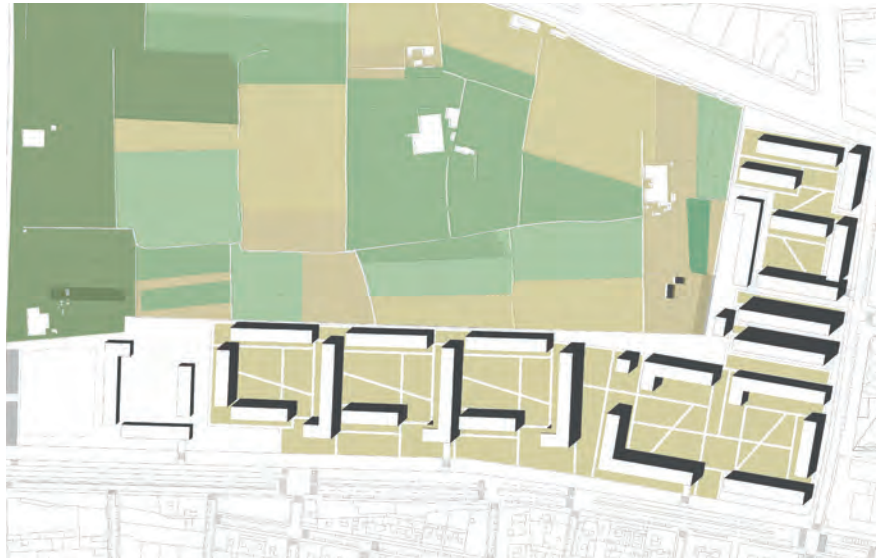
Por último, aludir a la importancia de ese espacio de transición urbano-territorial como reflejo de la necesidad de no perder una vinculación permanente entre las dos realidades de un mismo municipio. Las soluciones planteadas acudirán en su totalidad a plantear un espacio público de borde que represente, del mismo modo que las nuevas fachadas, lo mejor de la ciudad. Un ámbito que favorezca mantener actividades de todo tipo que, al mismo tiempo, permita cierta permeabilidad entre ambos y sea capaz de aportar lo mejor de cada uno. Espacio puerta, pero también espacio de confluencia entre usos interdependientes.

Los trabajos inciden en paseos públicos, a veces con ampliaciones donde recoger un flujo de vecinos mayor, paseos miradores sobre una huerta a cota menor por la necesidad de riego, espacios intermedios con huertos urbanos como franjas verdes a escala de ciudad, pero con la materialización de cultivos, y tratamientos diferentes. Huerta-vivienda es un binomio que admite nuevas posibilidades en el siglo XXI y que está en la mano de municipios que disponen de esa cultura y de las inquietudes propias de los nuevos tiempos.



Pág. 56 y 57. Planta de detalle y planta-sección del frente a la huerta con huertos urbanos y paseo público. Autores: N. Sosnovskaya, N. M. Rodríguez, S. E. Gacem y N. Sosnovskaya (individual).

Pág. 58. Ordenación con agrupaciones de vivienda con verde privado interior, el tratamiento de una de ellas y vista de sus espacios interiores. Autores: M. Rodríguez, R. Linares, N. Hernández y R. Linares (individual).





Sedaví desde la regulación urbanística y sectorial

Julia Deltoro Soto, Ana Gascón Hernández y Julia Cano Blasco

Los primeros planes reguladores de la actividad urbanística del territorio valenciano, el Plan General de Ordenación Urbana (P.G.O.U.) de Valencia y su Cintura, aprobado el 27 de julio de 1946 y el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca aprobado el 30 de junio de 1966 incidían sobre el término municipal de Sedaví, enclavado dentro del Área Metropolitana de Valencia (AMV). Con dos planteamientos muy distintos sobre el futuro de ese territorio, un mayor respeto por el marco agrícola, en un caso, y el despegue industrial y de residencial extensivo, en el otro, ambos plantean crecimientos urbanos e infraestructuras que marcarán el rumbo del desarrollo territorial de los municipios implicados y, aunque muchas de sus prescripciones no se materializarán, otras muchas dejarán huella sobre los mismos.

Posteriormente, el primer documento de planeamiento propio del municipio, su P.G.O.U. se aprueba el 29 de noviembre de 1988, lo que le permite tener a partir de ese momento una visión conjunta del término municipal y orientar de forma autónoma su planificación. En este plan se clasifica el suelo en urbano, urbanizable programado y no programado y no urbanizable, de acuerdo con los criterios de la ley nacional vigente de 1975.

El primer instrumento de planeamiento municipal es sustituido por el Plan General de Ordenación Urbana de 2005, y revisado en marzo de 2011, adaptaciones que marcan hasta el momento el crecimiento de Sedaví. Este nuevo plan fija como suelo urbano el ya consolidado, transformado y urbanizado y categoriza el mismo entre suelo urbano con urbanización consolidada o no consolidada. A nivel de calificación residencial, define dos Unidades de Ejecución, UE-1 una pequeña área de uso residencial en ensanche y la UE-2, que se localiza junto al acceso al municipio desde la autovía V-31, como terciario en manzana densa. Como ámbitos que se desarrollarán a través de Planes de Reforma Interior y con uso residencial se fijan: el área PRI-1, situada al oeste del municipio entre el ferrocarril y hasta el casco ya consolidado, es una zona de ampliación de casco, y el PRI-2 localizado al noroeste del término como zona con edificación abierta de uso residencial.

El plan, de acuerdo con la tendencia actual, provee al municipio de amplias áreas de suelo urbanizable en previsión de un crecimiento importante. Por tanto, constituye como urbanizable (SUR-1) el área vacante que queda al noroeste del municipio, al norte de la CV-407 y colindante con el área industrial, como uso residencial con edificación abierta y donde se incluyen



Portada. Vista sobre la zona SUR-1 Fuente: Elaboración propia.

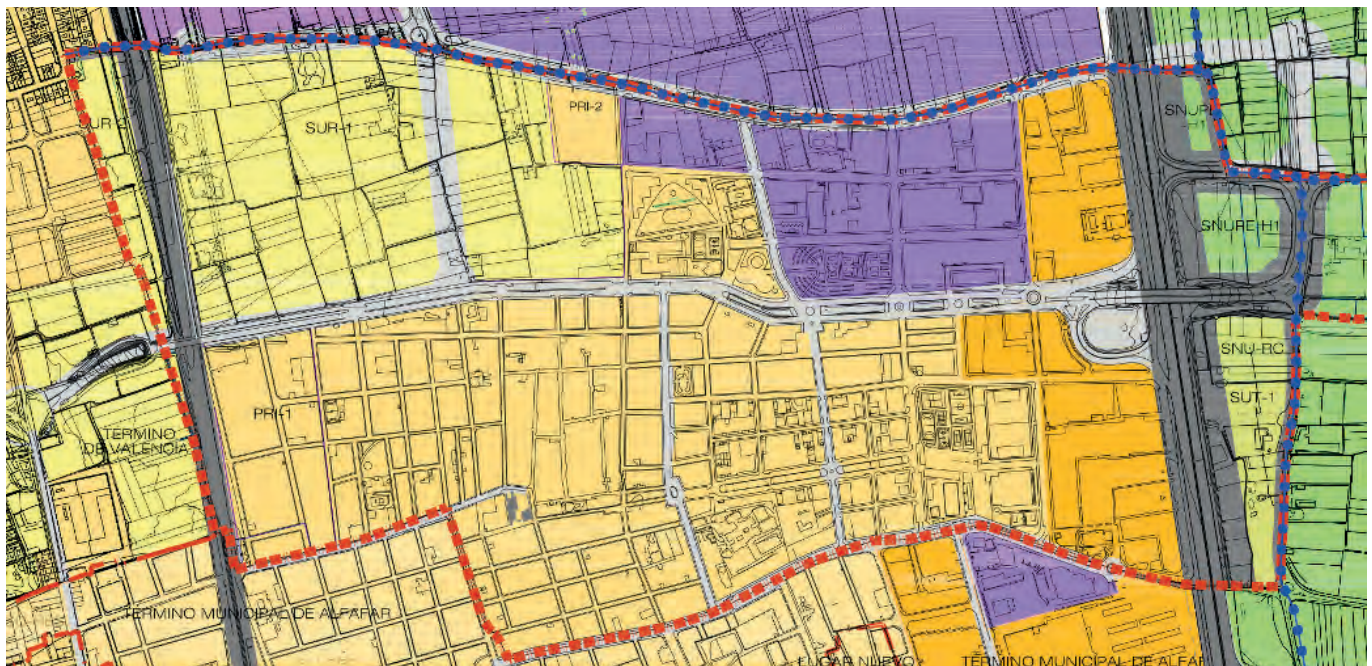
Pág 59. Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su cintura de 1946 y Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca de 1966, ambos recogiendo los municipios del AMV. Fuente: COPUT: La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General. Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes. Valencia, 1986.



Pág. 60. Vista sobre la zona de huerta SUR-1
Fuente: elaboración propia.

Pág. 61 Arriba. Vuelo de 1987, un año antes de la aprobación del plan general de 1988. Fuente: Instituto Cartográfico de Valencia (ICV).

Pág. 61 Abajo. Plano A2 Ordenació. PGOU de Sedaví. Fuente: Portal de transparencia del Ayuntamiento de Sedaví.



además varias dotaciones, centros educativos y zonas verdes. También es considerada urbanizable el área que queda del municipio al oeste del ferrocarril y el término de Valencia (SUR-2), con uso residencial y edificación abierta. Y, por último, califica una pequeña área de uso terciario al sureste de la V-31 y el término de Alfajar (SUT-1). De este modo, se colmataría todo el suelo vacante del municipio entre la V-31 y hasta el final de su término al oeste, pasando el ferrocarril.

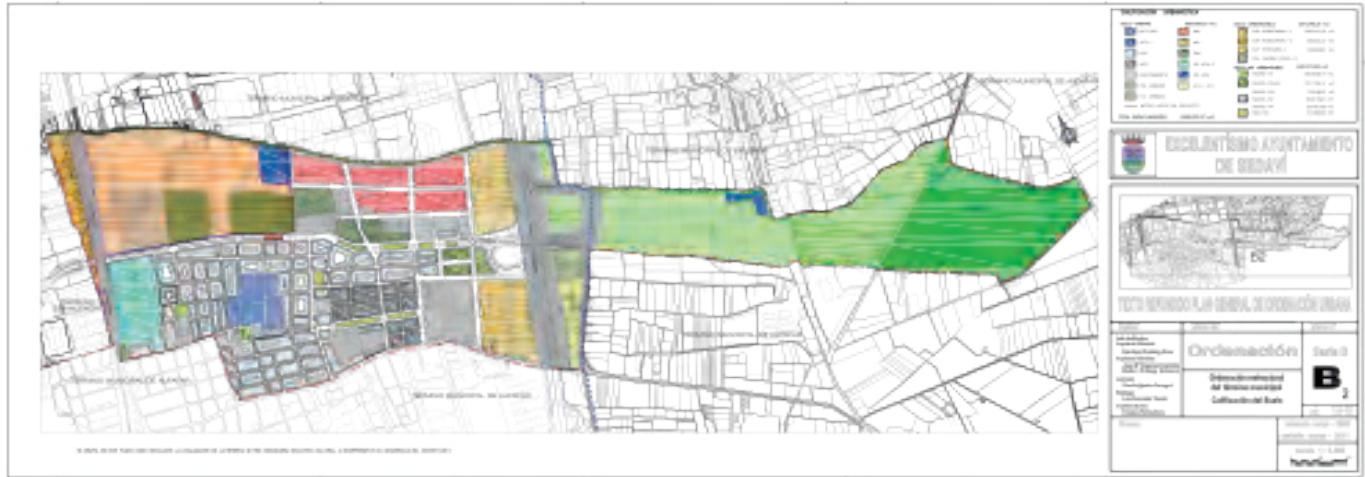
Entre el suelo no urbanizable se distinguen distintas áreas de acuerdo con las siguientes zonas: como suelo no urbanizable con Protección Especial de Huerta se indica el área que queda al este de la V-31 y al norte del puente que la cruza hasta la Sèquia del Túria, para establecer una zona de amortiguación con el Parque Natural de L'Albufera. A partir de la Sèquia, el suelo es Protegido Especial Albufera, dado que quedan los terrenos dentro del Parque Natural. También, dentro del suelo no urbanizable, se incluye una pequeña área de suelo no urbanizable de régimen común y las protecciones de reserva viarias, de dominio público y vías pecuarias.

A nivel municipal, Sedaví también aprueba su Plan de Movilidad Urbana Sostenible (P.M.U.S.). Se presenta en abril de 2018, tuvo el apoyo financiero de la Unión Europea y contó con la participación de la ciudadanía. El principal objetivo de este plan era mejorar la vida de los ciudadanos y tratar de conseguir un equilibrio entre los medios de transporte, sobre las bases de la sostenibilidad, y de mejora de la calidad de vida en el municipio, fomentando los modos de transporte más respetuosos con el medioambiente, como la bicicleta y el peatón, e incrementar las facilidades para la utilización del transporte público y la reducción del uso del vehículo privado de paso y en el núcleo urbano. El plan realiza un diagnóstico de la situación analizando la oferta y la demanda y realiza un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) para concluir con cincuenta y una acciones a desarrollar a corto, medio o largo plazo. Las propuestas se clasifican en ocho tipologías: Movilidad peatonal, Movilidad en bicicleta, Accesibilidad, Transporte público, Vehículo privado, Estacionamiento, Transporte de mercancías y Actuaciones para la equidad de género.

Los instrumentos de ordenación supramunicipal modifican o completan ciertos aspectos del Plan General. La Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana de 2014 (LOTUP) define, entre otros, como planeamiento de carácter supramunicipal la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) o los Planes de Acción Territorial (PATs). Atendiendo a los documentos que inciden en el término municipal nos encontramos con las siguientes disposiciones:

Pág. 63 Arriba. Plano de ordenación estructural del término municipal. Calificación del Suelo. Texto refundido Plan General de Ordenación Urbana de Sedaví. Revisión marzo de 2011. Fuente: Portal de transparencia del Ayuntamiento de Sedaví.

Pág. 63 Abajo. PMUS. Plano de itinerarios escolares y prioridad peatonal. Fuente: Portal de transparencia del Ayuntamiento de Sedaví.



De acuerdo con el Decreto 1/2011 por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, en 2011, y con el artículo 37 de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje en su artículo 37, se define como:

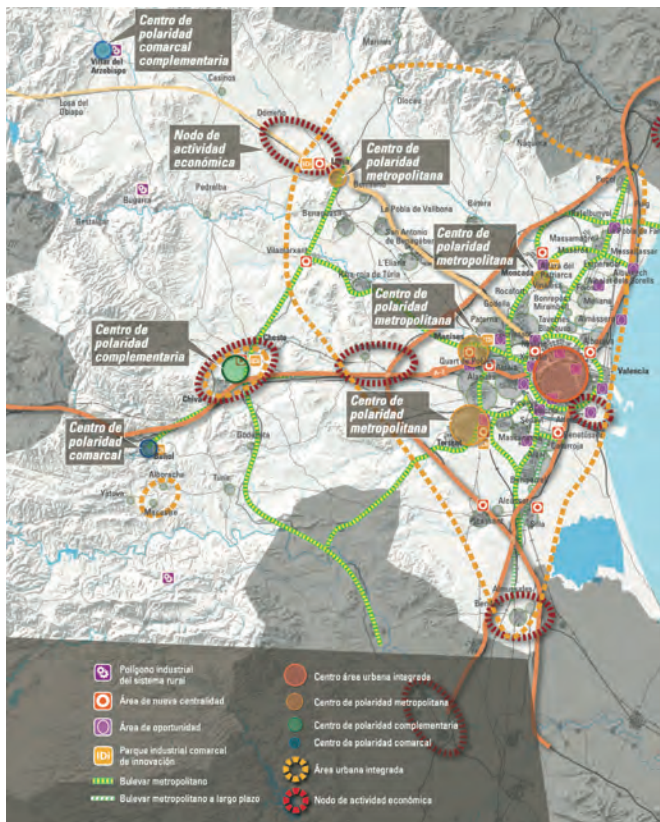
“el instrumento que define un modelo territorial de futuro para la Comunitat Valenciana con el máximo consenso entre los agentes sociales que operan en el territorio. Es éste un modelo que integra las políticas sectoriales con proyección territorial tiene en cuenta las amenazas y oportunidades del contexto exterior, fomenta las acciones impulsoras de cambios en el territorio, establece directrices de planificación y gestión para el suelo no urbanizable, y define los ámbitos adecuados para la planificación de ámbito subregional. Todo ello, en un escenario económico y social complejo en el que se están produciendo cambios trascendentales que van a tener grandes repercusiones en la estructura y posición estratégica de los territorios en el entorno global.”

En su capítulo dedicado a Áreas Funcionales 1, la Estrategia Territorial señala el ámbito metropolitano como un territorio con numerosas áreas de oportunidad y nodos de actividad económica que, en este caso, aparecen en el entorno inmediato del municipio de Sedaví. Algo que añade información valiosa de cara al futuro, por centrar los factores de desarrollo y actividad más relevantes (la ETCV es un documento vinculante hasta 2030) y añadir condiciones de localización estratégica al municipio de Sedaví. Las infraestructuras del futuro adquieren, del mismo modo, una trascendencia destacada dentro del mismo marco territorial al sur de Valencia.

Si nos referimos a los PATs, aún más vemos que el marco territorial y localización tiene además otras condiciones favorables. Por ejemplo, en cuanto a posibles riesgos naturales. De acuerdo con el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), la mayor parte del municipio queda incluido dentro de la envolvente de peligro de inundación, pero no existe incidencia en el término municipal para los distintos niveles de peligrosidad de inundación ni para el de riesgo de inundación, a excepción del área más al este del término municipal que posee un nivel de peligrosidad de inundación de nivel 6, el más bajo.

El entorno cultural e histórico del territorio de l'Horta Sud al que pertenece el municipio de Sedaví se desarrolla vinculado a la actividad de la huerta y a los valores añadidos del Parque Natural de la Albufera. El Plan de Acción

Pág. 65. Capítulo 29, Áreas Funcionales. ETCV, libro digital. Fuente: Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.



Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia. Sedaví queda recogido dentro del ámbito de aplicación del Plan. Dada la cercanía del Parque Natural de l'Albufera, mucha superficie del término queda dentro de áreas con valor paisajístico del territorio, áreas de huerta con valor medio y otras, las más cercanas al Parque con valor máximo.

El área de suelo urbanizable, SUR-1, que se ha comentado previamente y que el Plan General de Sedaví considera como Suelo Urbanizable de uso residencial, incluyendo una dotación para uso educativo y zonas verdes, queda modificado por el PAT de la Huerta de carácter supramunicipal y lo incluye como sector de recuperación de huerta y lo clasifica como Huerta de Protección Especial de Grado 2. De acuerdo con este último, se puede desarrollar sobre este suelo de un modo agrupado un tercio de la edificabilidad previamente indicada en el Plan General. Se elimina también de este modo la reserva de equipamiento que estaba prevista para el área.

El PATODHV tiene la finalidad de proteger aquellos suelos que tienen unas características positivas para la ciudadanía, para la conservación de los valores patrimoniales y para la producción agrícola. Aspectos destacados de los mismos como su naturaleza en cuanto a productividad y paisaje, a sus condiciones de articulación como Infraestructura Verde comarcal y regional y a cómo pueden ser apreciados y vistos desde los espacios de movilidad y descanso, son cuestiones que reflejan las estrategias y las decisiones tomadas que afectan de manera vinculante a todos los municipios.

Desde el punto de vista del valor y calidad de los suelos agrícolas, hay que tener en cuenta que no sólo forman parte de los servicios ecosistémicos que nos ofrecen como parte de la Infraestructura Verde, sino que forman parte de la identidad cultural del lugar y como tal son apreciados por la población como paisajes propios y de valor añadido. En ese sentido, es preciso conservarlos y mantenerlos, así como el patrimonio construido asociados a ello: acequias, molinos y edificios tradicionales vinculados al campo. En la medida que se valoren positivamente, y así lo ha recogido el PATODHV, deben ser percibidos por propios y extraños como parte sustancial de la imagen de nuestro entorno, como el paisaje que nos aporta singularidad y cultura. Si añadimos a esos valores los postulados del mercado local o la biodiversidad en el "Km 0" que reclama un desarrollo más sostenibilidad, estaremos apostando por nuestro entorno agrícola y natural.

Aludir también al Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (PATEVAL), que está en fase de redacción y, según se expone en la resolución de inicio del Plan de 1 de julio de 2016, va a suponer un importante documento que marcará el futuro del planeamiento de Valencia y su área metropolitana,



Pág. 66 Arriba. Vuelo aéreo. Fuente: Google Earth.

Pág. 66 Abajo. PATODHV: Autoras: Isvoranu, Andreea Pascu, Ionela Mihaela Escribano Pardo, María. Fuente: Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Pág. 67 Arriba. PATRICOVA: Plano realizado por: Iulia Andree Gavriluta, Vanessa Law Peña, Paula Jorge Alfonso. Fuente: Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Pág. 67 Abajo. Plano de Objetivos, Estrategias Y Acciones Dinamizadoras del Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia. Fuente: Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

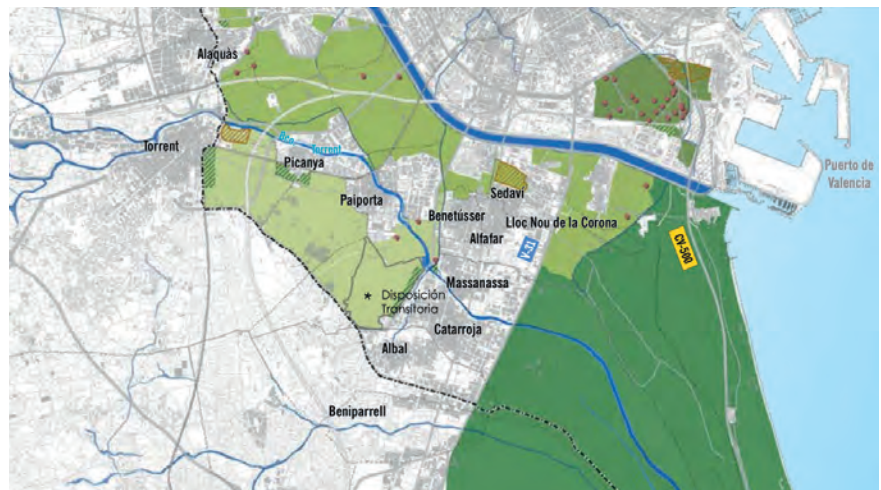


Áreas de Protección

- H1. Huerta de Protección Especial Grado 1
- H2. Huerta de Protección Especial Grado 2
- H3. Huerta de Protección Agrícola Grado 3
- EVN. Espacios de valor natural

Otras áreas

- Zonas rurales comunes
- Plan Especial de Reserva de Suelo para la ZAL (Zonas de Actividades Logísticas)
- Disposición Transitoria
- Sectores Recuperación Huerta
- Enclaves Recuperación Huerta



dentro de la que se incluye Sedaví. Las principales propuestas del Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia, de acuerdo con esta resolución son:

La definición y caracterización de la infraestructura verde del territorio con los objetivos de conservar y poner en valor los suelos con mayores valores ambientales, territoriales, paisajísticos, productivos y culturales, así como el conjunto de conexiones territoriales y biológicas que permiten la conservación de los procesos ecológicos permitiendo, al mismo tiempo, un uso recreativo sostenible del territorio.

Las propuestas en materia de sistema de ciudades. Aquí, el Plan trabaja en una doble dirección, identificando sectores de suelo planificados, pero con una marcada insostenibilidad, y la definición y regulación de ámbitos estratégicos de carácter supramunicipal.

El tercer tipo de propuestas se desarrollará sobre las infraestructuras de movilidad, donde se adoptarán las infraestructuras de vertebración externas e internas necesarias para que el área metropolitana de Valencia se conecte con los grandes nodos globales, y se eliminen los problemas de congestión de la red metropolitana reforzando el modelo productivo y la accesibilidad universal.

El cuarto tipo de propuestas deriva del estudio de paisaje-catálogo de paisaje del área metropolitana, el cual delimitará las unidades de paisaje adecuadas para zonificar el suelo no urbanizable de los planes generales estructurales de los municipios.

El último tipo de determinaciones será una normativa para coordinar el conjunto de los planes municipales en aspectos tan relevantes como la regulación del suelo rural, las políticas de vivienda, los equipamientos públicos supramunicipales, el transporte público, los crecimientos urbanísticos, etc.

El Plan se planteó en origen todos los posibles escenarios, que iban desde la no coordinación del desarrollo urbano entre municipios hasta figuras muy concretas de crecimiento adoptadas en otros contextos y en otras épocas, por ejemplo, el crecimiento lineal en paralelo a las infraestructuras de comunicación o por un crecimiento nodal. Al final, aunque está por aprobarse

Pág. 69 Arriba. Características de los espacios agrícolas, dominan en la zona los cultivos de regadío hasta llegar a los arrozales del Parque de la Albufera. Realizado por P. Blanch, M. Panis y M. Bergés. Fuente: PATODHV, Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Pág. 69 Abajo. Unidades de Paisaje y Elementos de Valor Patrimonial. PATODHV. Realizado por M. Aygües, M. Mansilla e I. Ros. Fuente: PATODHV, Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.



definitivamente, el territorio metropolitano tendrá que optar por articular su desarrollo de algún modo y los municipios implicados tendrán que valorar los beneficios de actuar coordinadamente.

El municipio de Sedaví, como municipio implicado con el espacio metropolitano, queda incorporado en el Plan Básico de Movilidad del área metropolitana de Valencia, aprobado el 29 de noviembre de 2018, donde entre otras propuestas Sedaví forma parte del Anillo Verde Metropolitano que circunda Valencia y de la red de itinerarios no motorizados a desarrollarse dentro del Plan. Existe ya en el municipio un circuito ciclista que discurre por la Avinguda del País Valencià (CV-407), de este a oeste, que actualmente finaliza en la rotonda previa al cruce de la V-31. Se propone en el Plan continuarlo hacia el este hasta el mar (Tramo 1- PINEDO-SEDAVÍ) y hacia el oeste para su conexión con Picanya (Tramo 2 SEDAVÍ-PICANYA). También que se realice otro eje ciclista norte-sur, que lo comunique con Valencia y los municipios de l'Horta Sud.

Se programa también la mejora de la red de autobuses metropolitanos (Metrobus) con la línea 2, Valencia-Sedaví- C.C. Alfafar, así como la mejora del transporte ferroviario y la intermodalidad, creando aparcamientos para bicicletas en las paradas del transporte público, siendo la estación más cercana la de Alfafar-Benetússer. Sedaví tiene la ventaja, de nuevo, de su posición inmediata a Valencia, por eso las redes de transporte público le añaden posibilidades de conexión con la capital, pero también con las que conducen hacia el sur del área metropolitana. Es evidente que hasta la red de servicio de la empresa EMT que sirve a toda la ciudad de Valencia se plantea el contacto con el municipio de Sedaví, articulando la línea 9 con el resto de las que cubren toda la capital.

Añadimos el documento que constituye el Estudio de Planeamiento para el trazado del itinerario ciclista EuroVelo EV8 a lo largo del territorio valenciano. Documento en línea con la LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, un documento que define “las características básicas de los tramos y elementos funcionales necesarios para completar dicho itinerario, haciéndolo viable en el plazo previsto”. La mejor definición es que surge gestionado por la Federación Europea de Ciclistas (ECF) cuyo objetivo es conformar una única red ciclista transnacional mediante la integración de itinerarios existentes y planificados en una única red de ámbito europeo. La red se estructura en 15 rutas por toda Europa, con más de 45.000 kilómetros existentes y una previsión de superar, una vez completada, los 70.000 km.

Pág. 71 Arriba. PATEVAL, alternativas al crecimiento del Área Metropolitana. Fuente: PATEVAL, Esborrany del Pla i Document inicial, Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Pág. 71 Abajo. Anillo Verde Metropolitano de Valencia, tramo 2 y 3, y ampliación a su paso por Sedaví. Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.



El EUROVELO 8 que recorre la Comunitat Valenciana, pasa por el este del municipio de Sedaví (tramo 5C2), a lo largo de un camino agrícola con 1.3 km de longitud y en contacto con el límite del Parque Natural de L´Albufera. Una oportunidad añadida a las comentadas, sobre todo de cara al turismo y a la posibilidad de una línea más de conexión territorial para la población y los municipios vecinos.

Con todo lo reseñado, Sedaví tiene unas expectativas abiertas, no sólo por su propio planeamiento, sino por todas las opciones de mejora que le plantean los distintos planes comentados. Por un lado, incidir en su desarrollo a lo largo de las últimas décadas, favorecido por su localización y la accesibilidad a través del ferrocarril próximo y la autovía y enlace de la V-31, algo que va añadiendo posibilidades de mejora en transporte público y que merece alguna revisión en cuanto a la futura sección de la autovía, a la separación de transporte pesado y ligero y a evitar el tráfico de paso por la CV-407, su calle principal, Avenida del País Valencia, un bulevar que retoma el anillo verde metropolitano ciclista y que se perfila como un bulevar de acceso a la huerta norte.

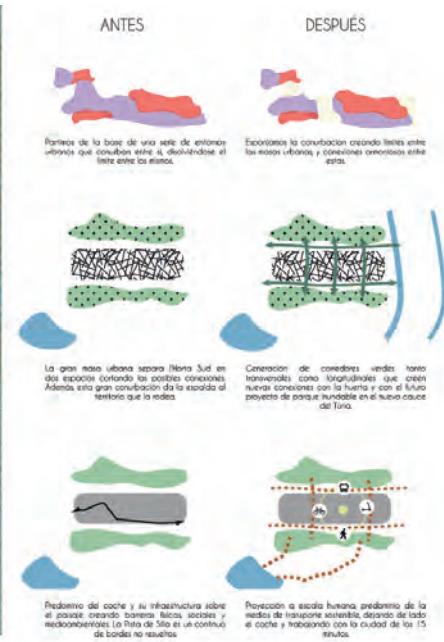
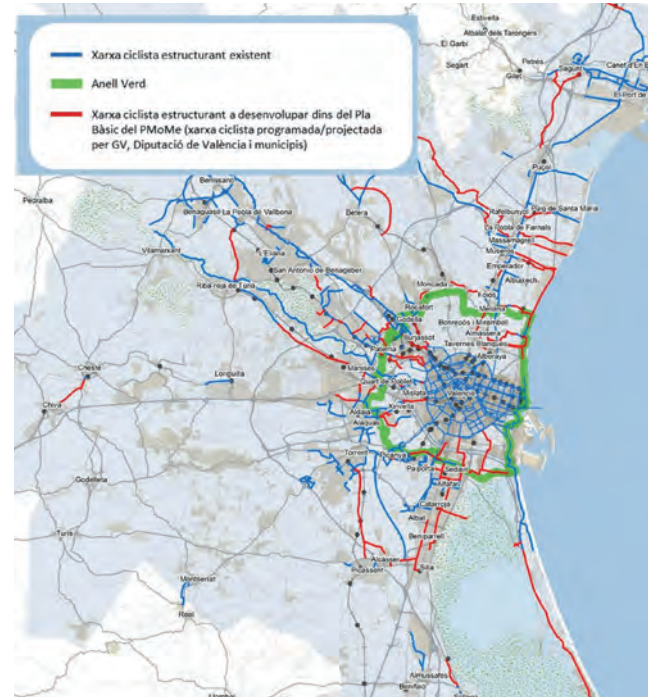
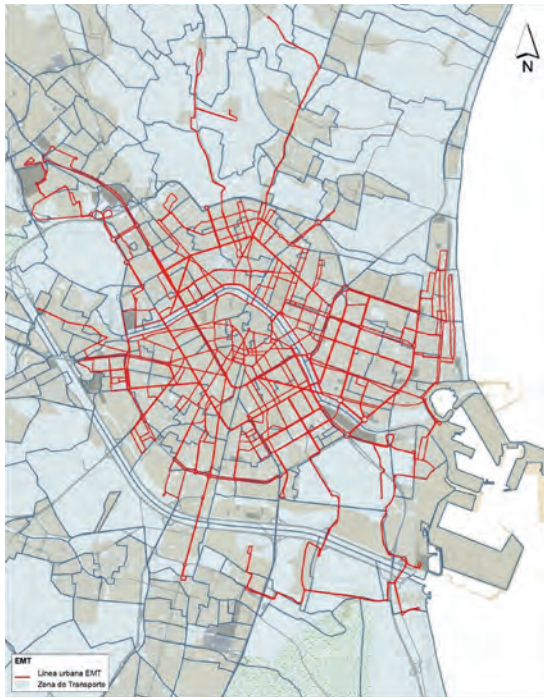
Una vez urbanizados y edificados los suelos previstos en su planeamiento con las limitaciones del PATODHV, es previsible que las actuaciones a largo plazo se orienten a actuaciones de regeneración o renovación urbana, modificando los usos o adaptándolos a las necesidades futuras. La sostenibilidad nos da las claves de ese largo plazo asumiendo los requisitos del bienestar social y la calidad de vida, pero también la conservación de los valores de nuestro territorio y el cuidado del medioambiente. La legislación vigente así lo interpreta y el urbanismo posible de escala territorial, así lo perfila.

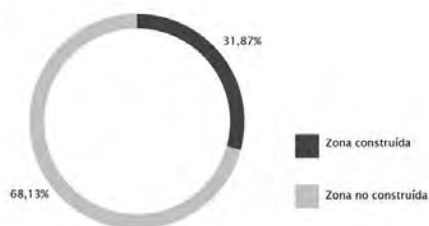
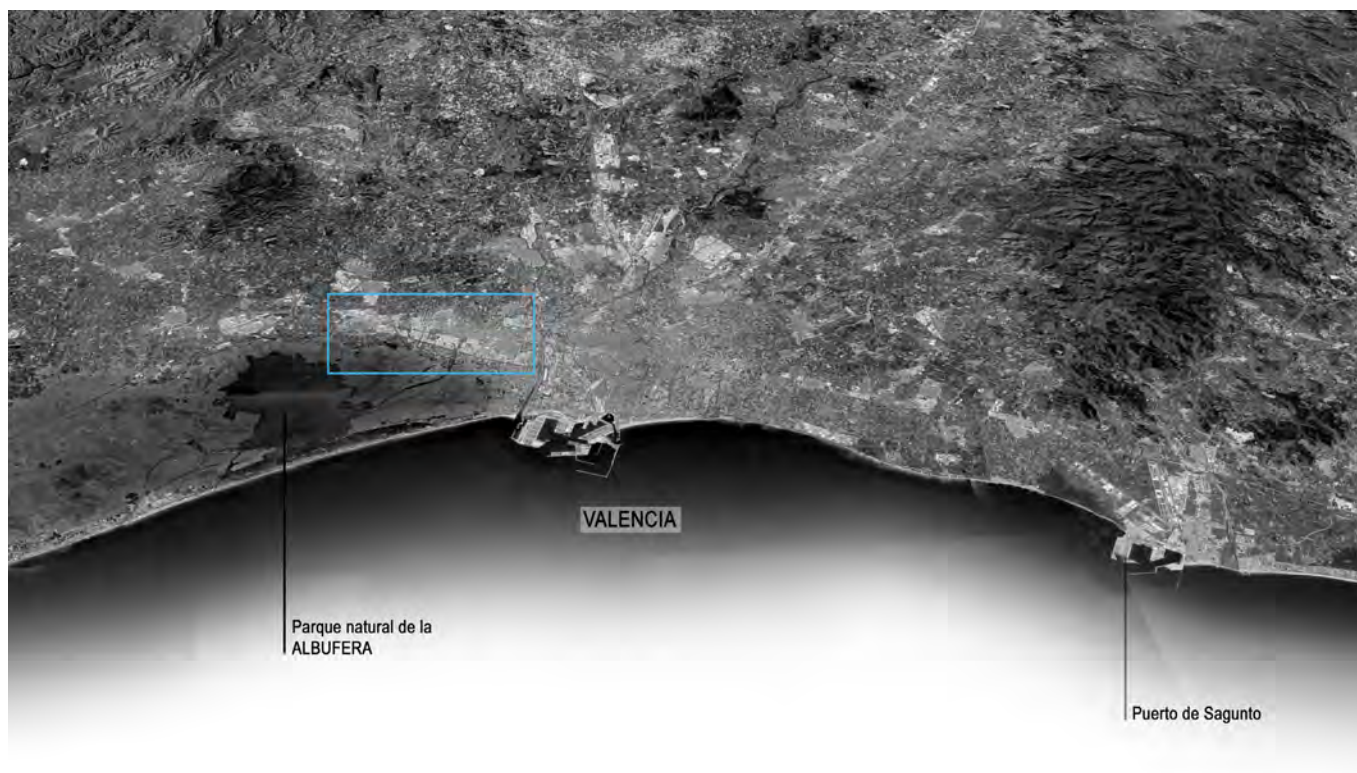


Pág. 72. Mapa de las líneas planteadas de la red EUROVELO y su recorrido a su paso por Valencia y Sedaví. Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Pág. 73 Arriba. Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València. Red de autobuses de la EMT y Plan de fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclo-peatonales intermunicipales. Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

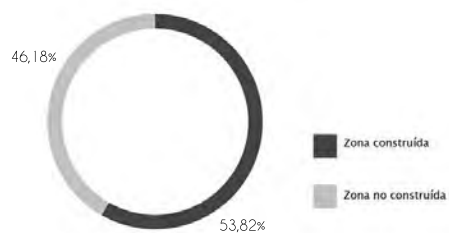
Pág. 73 Abajo. Esquemas de posibles estrategias a medio largo plazo para el entorno territorial sur de Valencia. Autores: M Aygües, M. Mansilla e I. Ros.





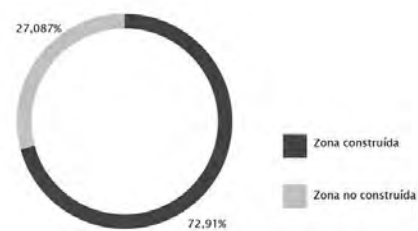
AÑO 1956

POBLACIÓN	HABITANTES
SEDAVI	2987
ALFAFAR	4126
BENETÚSER	3878
MASSANASSA	5023
CATARROJA	11296
BENIPARREL	901
ALBAL	4069
SILLA	7117



AÑO 1973

POBLACIÓN	HABITANTES
SEDAVI	5450
ALFAFAR	13093
BENETÚSER	10064
MASSANASSA	6010
CATARROJA	15729
BENIPARREL	1041
ALBAL	7203
SILLA	10090



AÑO 2019

POBLACIÓN	HABITANTES
SEDAVI	10245
ALFAFAR	20763
BENETÚSER	14668
MASSANASSA	9538
CATARROJA	27827
BENIPARREL	1931
ALBAL	16270
SILLA	18467

La escala supramunicipal

Carmen Blasco Sánchez

El conjunto de municipios analizados junto a Sedaví, incluidos todos en la comarca de l'Horta Sud tienen una lectura continua en el territorio articulada alrededor de la autovía V31 o Pista de Silla como infraestructura viaria principal. Las propuestas presentadas inciden en plantear estrategias de reordenación y mejora para todo ese conjunto.

Se trata de un ámbito supramunicipal que comparte atributos territoriales de diferente naturaleza. Su bagaje cultural está ligado a una producción agrícola que permanece y se protege a través del PATODHV; a un paisaje de especial valor natural y medioambiental vinculado a la Albufera de Valencia y al hoy Parque Natural del mismo nombre y a unos parajes ; a una dinámica industrial y comercial favorecida por su proximidad a la capital de Valencia y a su puerto; y, desde luego, una infraestructuras viarias y ferroviarias que le han permitido un enlace directo con Valencia y con los territorios que, a lo largo del tiempo, han mejorado sus vínculos directos con dicha capital.

La proximidad a Valencia, de Sedaví, primer municipio colindante al sur de la capital, y los 7 siguientes a lo largo de la pista de Silla, imprime un carácter y una actividad añadida que favorece el desarrollo territorial conjunto. Son poblaciones que tienen su propio recorrido histórico, aunque gran parte de este mantenga relaciones compartidas y también vinculadas a la evolución de la capital, foco principal de un amplio territorio. Los sucesivos entes metropolitanos, Gran Valencia (1946), Consell Metropolità de l'Horta (1986) ponen de manifiesto la vinculación tan directa y cada vez más necesaria para dar coherencia y coordinación a un ámbito estrechamente relacionado por la cantidad de implicaciones mutuas.

Las cuestiones pendientes ponen el acento en el modelo territorial. En los aspectos decisivos para un territorio compartido, tanto en la materialidad de su suelo, en los valores culturales o en los procesos de desarrollo económico seguidos por los distintos municipios. De ahí que valga la pena concretar algunas cuestiones que pueden ser esclarecedoras a medio y largo plazo:

Los acuerdos y la cooperación para un desarrollo territorial conjunto frente al aislamiento de los entes municipales.

La inexistencia de un organismo metropolitano que coordine actuaciones a favor de los intereses comunes mantiene con un nivel bajo los convenios

Portada. Situación y evolución de la población de Sedaví. Autores: P. Torrecilla, P. Márquez, D. Pérez de los Cobos y I. Ribera, A. Fernández, G. Sánchez, E. Solsona.

intermunicipales o una cooperación entre municipios de manera informal y voluntaria.

Es conveniente ir incrementando estos acuerdos, al menos en aquellos temas que incidan de un modo más directo sobre la actividad diaria de las diferentes poblaciones. Como aconseja el Comité Europeo para las Regiones “Cuando no exista una larga tradición de cooperación, dichos proyectos deben centrarse en cuestiones sin fuertes conflictos de intereses, como la infraestructura para bicicletas, la infraestructura verde, el marketing directo de productos agrícolas”. Es bueno tomar como referencia ejemplos de otros territorios que, por ejemplo, mantienen cuotas altas de satisfacción y de funcionamiento eficiente en su transporte de cercanías cuando existe esa cooperación de ámbito supramunicipal.

Los límites de las administraciones municipales son virtuales, no físicos, y en muchos casos, como en esta zona sur de Valencia, hasta los tejidos urbanos se entremezclan sin solución de continuidad formando conurbaciones insolubles. Es, por tanto, un territorio muy compartido y con muchos factores en común, históricos, culturales y económicos, por no mencionar los medioambientales y geográficos. Algo que facilita un entendimiento más amplio y, desde luego, más sostenible de su territorio, una realidad, al fin y al cabo, que ha de resolver problemas comunes y que, al mismo tiempo, puede sumar capacidades y esfuerzos para abordar retos colectivos de mayor alcance. Está en manos de los propios municipios el fomento de convenios y acuerdos de todo tipo entre ellos para favorecer una andadura, si no común al menos compartida, que multiplique las oportunidades para cada uno y, sobre todo, para el desarrollo de todo el territorio en el que se inscriben.

La necesidad de un modelo estructural de planificación territorial, de ordenación conjunta frente a desacuerdos en las formas de actuar o de favorecer los intereses propios, no siempre en armonía o coherentes con cierto equilibrio territorial.

Hay que hacer un análisis más amplio de la situación que hoy en día, por diversas causas y acontecimientos (crisis climática, crisis económica y crisis sanitaria) están viviendo nuestros municipios de forma individual, pero por causas generalizables. Un análisis de la situación actual, del modelo urbanístico dominante, no siempre congruente con un modelo eficiente que permita ver con cierta perspectiva y asegurarnos soluciones de futuro.

Venimos de modelos en las últimas décadas que ya hoy entendemos desfavorables a nivel social, medioambiental y urbanístico: las urbanizaciones

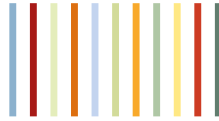
Pág. 77 Arriba. Evolución y estado actual. Autores: M. Aygües, M. Mansilla, I. Ros.

Pág. 77 Abajo. Ámbitos municipales. Autores: S. Gil, A. Cendón.

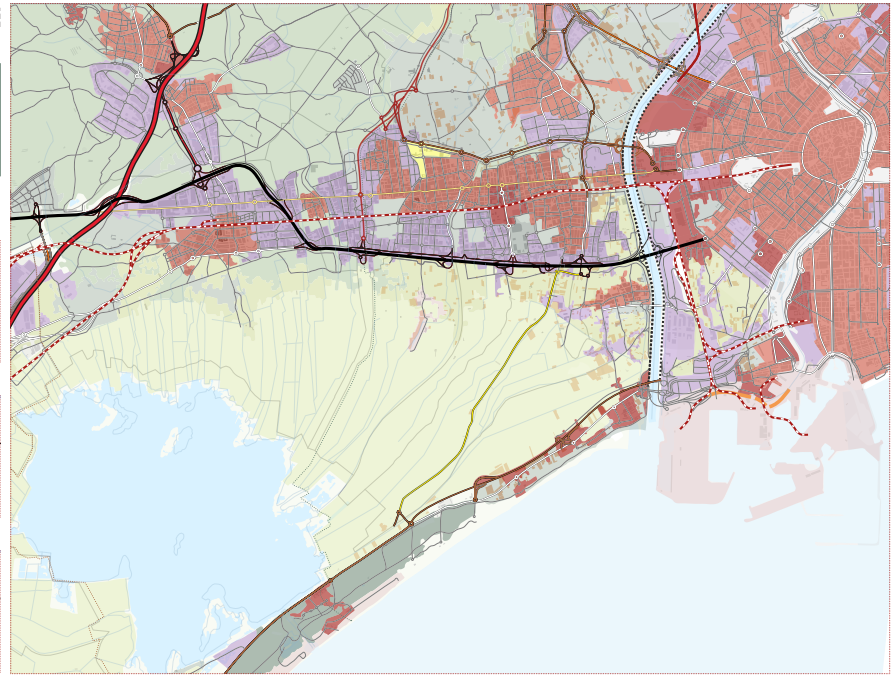
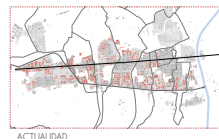
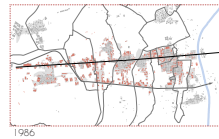
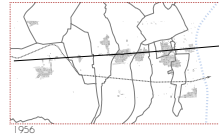
NOU HORIZÓ

Anglés, Montoliu
Marzá, Miquel
Riu, Isabel

UP 163 (17.XI.2020) | Banca, Maria del Carmen - Martínez, Francisco Juan



EVOLUCIÓN HISTÓRICA



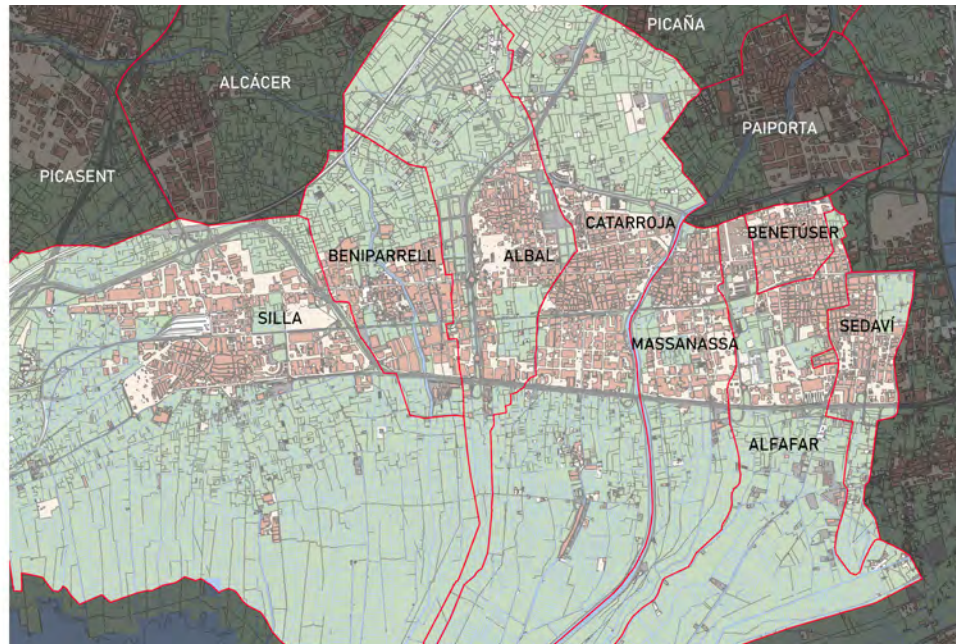
ESTRUCTURA COMPLETA | ANTES

LÍMITES ADMINISTRATIVOS

LEYENDA

■ LÍMITES ADMINISTRATIVOS

SILLA	25 km ² 18.700 hab 737 hab/km ²
BENIPARRELL	3,68 km ² 1.952 hab 530 hab/km ²
ALBAL	7,27 km ² 16.299 hab 2.216 hab/km ²
CATARROJA	13,04 km ² 28.210 hab 2.163 hab/km ²
MASSANASSA	5,59 km ² 9.667 hab 1.729 hab/km ²
ALFAFAR	10,10 km ² 20.810 hab 2.068 hab/km ²
BENETÜSER	0,78 km ² 14.799 hab 18.973 hab/km ²
SEDAVÍ	1,83 km ² 10.333 hab 5.646 hab/km ²



de ciudad dispersa y las actuaciones de baja densidad minando el territorio y otros usos del suelo, la sobreutilización del coche, a veces necesaria, para el acceso a algunos servicios públicos y su participación omnipresente y altamente contaminante en el espacio público y en el paisaje territorial, o los problemas ecológicos por la mala gestión del agua, entre otros muchos. Revertir estos problemas supone partir de otros modelos y llevarlos a la práctica de la manera más efectiva, esto es, desde un compromiso territorial amplio y con estrategias de alcance general.

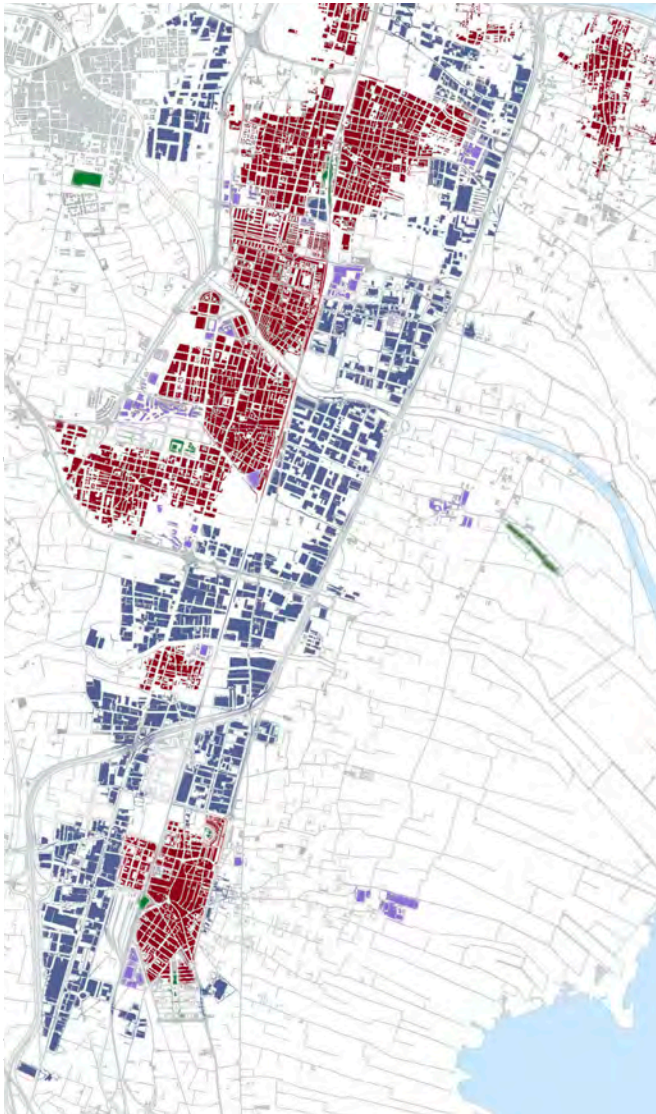
Partir de un modelo coherente, regulado y eficaz a todos los niveles, implica poner sobre la mesa las alternativas que relacionen todos y cada uno de los problemas superponiendo criterios y sistemas de orden como síntesis de posibles equilibrios. Si las soluciones no son compartidas, los resultados no serán coherentes y el marco general, un territorio único, con los mismos recursos potenciales pero limitados, no podrá orientar un desarrollo acorde con los retos de estabilidad futura.

La Infraestructura verde como vector principal de calidad medioambiental y de armonización urbano-territorial frente a ocupaciones del suelo expansivas y acciones especulativas de mercado.

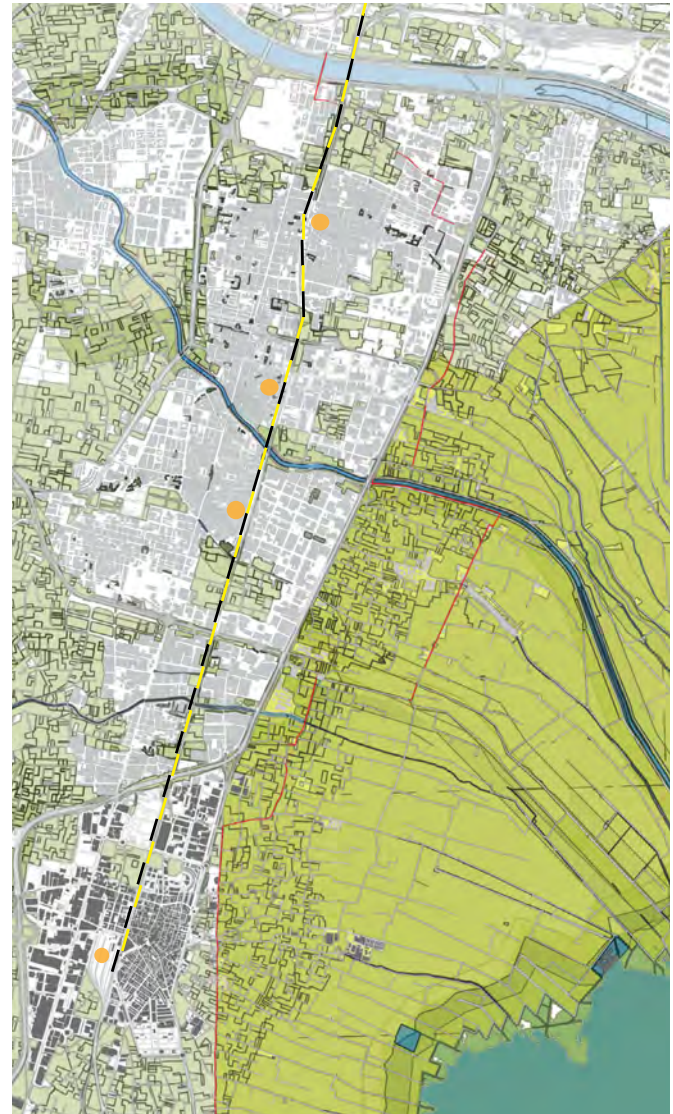
Como nos define nuestra Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV), la Infraestructura Verde (IV) “*son las áreas y los elementos de mayor valor natural, cultural y visual*”, esto es, los ingredientes del territorio y las ciudades que adquieren un mayor relieve por ser depositarios de un patrimonio cultural y paisajístico, de facilitar servicios ecosistémicos como todos los espacios naturales, además de su capacidad económica tradicional (producción agrícola y forestal), y la de otros sectores destinados al turismo, deporte o actividades recreativas.

La densidad de nuestras ciudades y los inconvenientes medioambientales añadidos tienen en la IV un aliado magnífico para superar los problemas que generan. Tanto que, a la necesidad de parques y jardines de tiempos atrás se suman nuevas propuestas que entienden ya no el verde dentro de la ciudad, sino la ciudad participando de un continuo sistema territorial articulador de verdes, patrimonio cultural y redes de agua. Y en esa nueva dimensión favorecedora de los espacios verdes para elevar la calidad de vida de la población y la permanencia de un territorio equitativo y estable aparecen nuevas propuestas habitacionales, de ajardinamientos y de huertos urbanos que multipliquen las opciones verdes y azules de nuestro marco urbano y territorial.

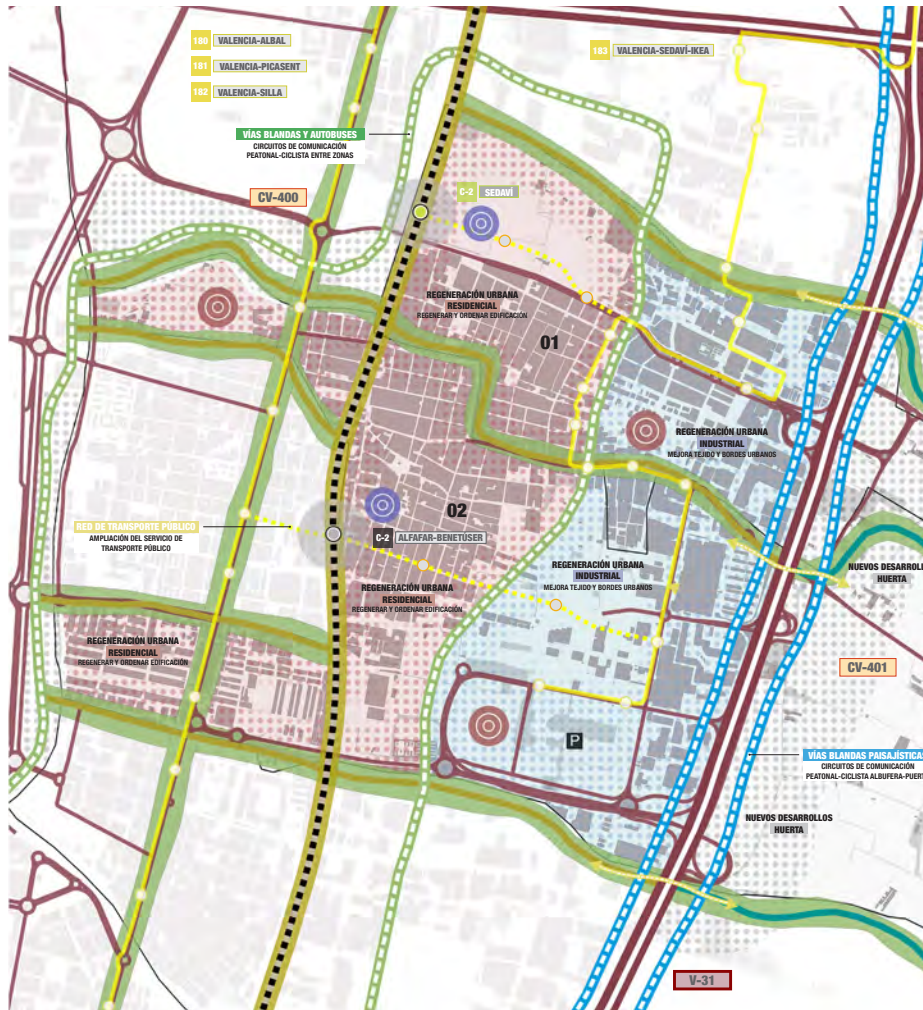
Pág. 79. Usos del suelo. Usos urbanos y territoriales. Autoras: M. Escribano, A. Isvoranu, I. Pascu.



- Residencial
- Industrial
- Equipamentos
- Zonas verdes



- Ferrocarril
- Vía Augusta
- Carreteras
- Zonas de cultivo
- Agua
- Parque Natural de la Albufera
- Paradas ferrocarril



TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

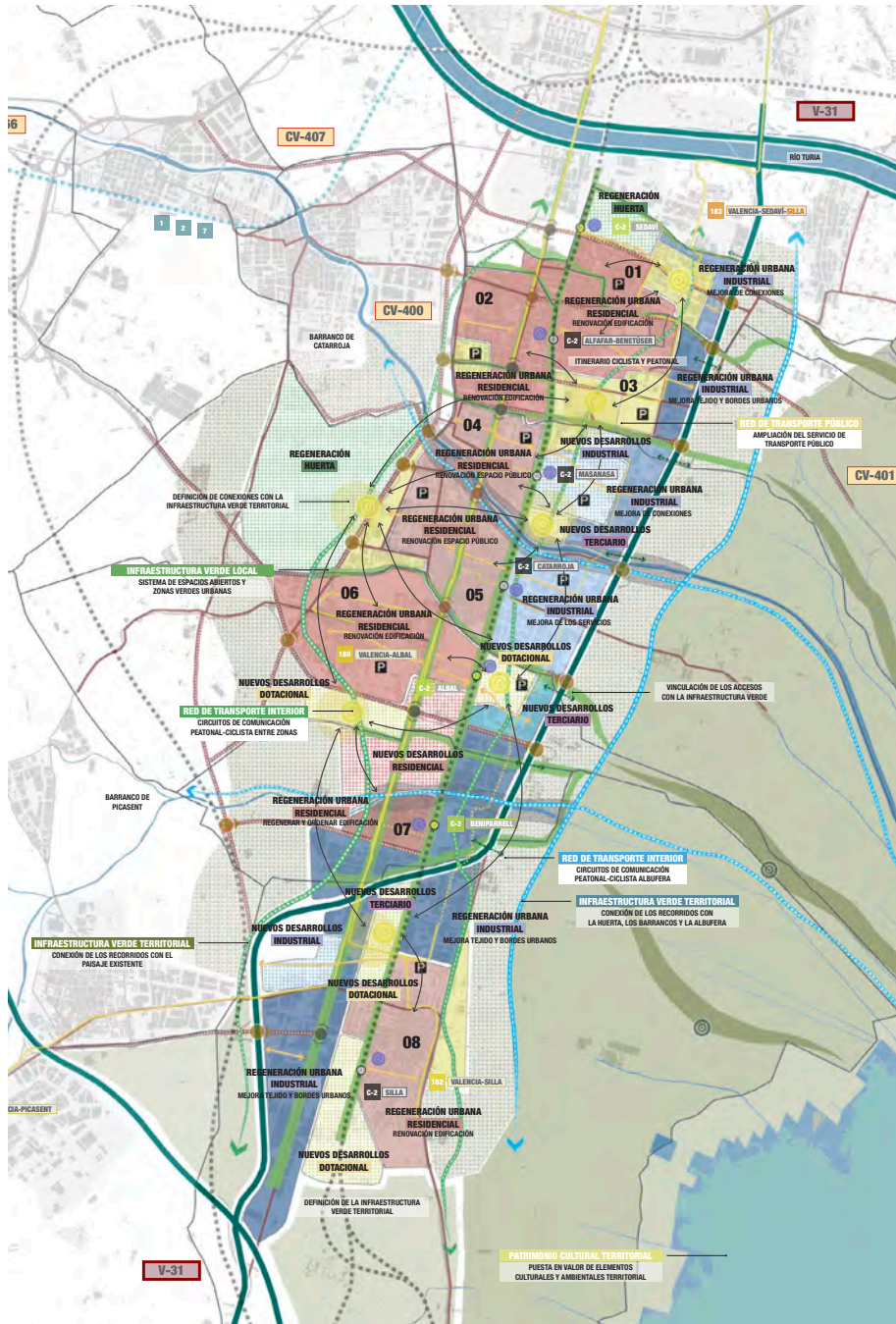
- vias movilidad blanda y transporte público
- vias verdes mov. sostenible V-31
- vias verdes mov. sostenible entre municipios
- vias verdes mov. sostenible puerto y Albufera
- áreas de centralidad propuestas
- intercambiadores de transporte
- áreas de aparcamiento propuestas
- líneas metrobus existentes
- líneas metrobus propuestas
- paradas metrobus existentes
- paradas metrobus propuestas
- rediseño verde bordes línea ferrocarril
- estaciones ferrocarril existentes
- estaciones ferrocarril propuestas
- tratamiento bordes residenciales
- tratamiento bordes industriales
- tratamientos bordes huerta
- infraestructura verde local
- cruce elevado de movilidad blanda con V-31



Pág. 80. Estrategias de actuación Sedaví-Alfajar. Autores: M. Sanmiguel, G. Bataller, C. Fuster.

Pág. 81. Propuesta de estructura. Modelo proyectual. Autores: M. Sanmiguel, G. Bataller, C. Fuster.

Pág. 82 y 83. Paisajes del agua. Autoras: M. Escribano, A. Isvoranu, I. Pascu.



USOS URBANOS

- residencial
- industrial
- dotacional
- terciario

- grado de intervención (1-2-3)
- nuevos crecimientos previstos
- áreas de centralidad propuestas

ESTRUCTURA, ACCESOS Y COMUNICACIÓN

- salidas autovía V-31 existentes
- salidas autovía V-31 propuestas
- accesos al municipio existentes
- accesos al municipio propuestos
- áreas de aparcamiento propuestas

- autovía V-31
- vías estructurantes existentes
- vías estructurantes propuestas
- vías principales
- vías secundarias existentes
- vías secundarias propuestas

- estaciones ferrocarril existentes
- estaciones ferrocarril propuestas

TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

- red de transporte interior entre zonas
- red de transporte interior huerta - Albufera
- red de transporte interior camí real
- accesos redes de transporte propuestos

- áreas de centralidad propuestas
- intercambiadores de transporte
- áreas de aparcamiento propuestas

- renovación vía ciclista
- líneas metrobus existentes
- líneas metrobus propuestas
- paradas metrobus existentes
- paradas metrobus propuestas
- estaciones ferrocarril existentes
- estaciones ferrocarril propuestas

Puntos de observación estudiados



1. L'Albufera



2. La Huerta



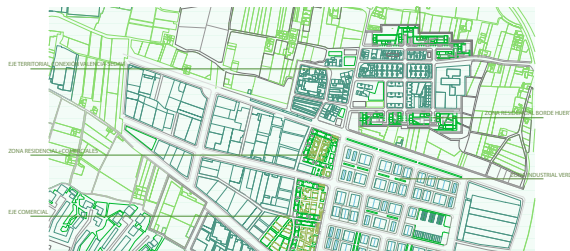
3. Ronda Norte



4. Barranco de Picassent







- 04 ZONA VERDE-HUERTAS URBANAS
- 03 BLOQUES RESIDENCIALES
- 02 CONTROL VISUAL AUTOVÍA
- 01 PLAZA DURA/HUERTO URBANO
- ZONA VERDE EQUIPAMIENTO
- ZONA HUERTO URBANO
- EQUIPAMENTOS
- ZONA RESIDENCIAL INTERVENCIÓN
- ZONA RESIDENCIAL HORNO ALCEDO

Las relaciones campo-ciudad también se plantean de acuerdo con las ventajas añadidas que proporciona una IV preponderante y activa a todos los niveles (comarcal, metropolitana, municipal y local). Las periferias, convertidas en retazos de ciudad sin los niveles de calidad de los barrios centrales y vinculadas más a los viarios territoriales que a los espacios verdes periurbanos, ya no responden ni a los requisitos de hacer ciudad ni a las exigencias de una relación campo-ciudad estable.

El perfil urbano que muestran los paisajes de transición en el territorio conforme nos acercamos a las ciudades deben dar una idea clara y lo más favorable posible de lo que puede ofrecer cada ciudad. En algunos casos, el aspecto del borde urbano no tiene una definición clara, y aunque constituye la primera imagen de la ciudad al acercarnos a ella, tampoco es representativo de su identidad ni de sus valores del conjunto. Ante esa disyuntiva, el papel de los espacios de transición es fundamental y la incorporación de infraestructura verde puede cumplir un papel destacado por aportar una mayor cualificación en las relaciones ciudad-territorio.

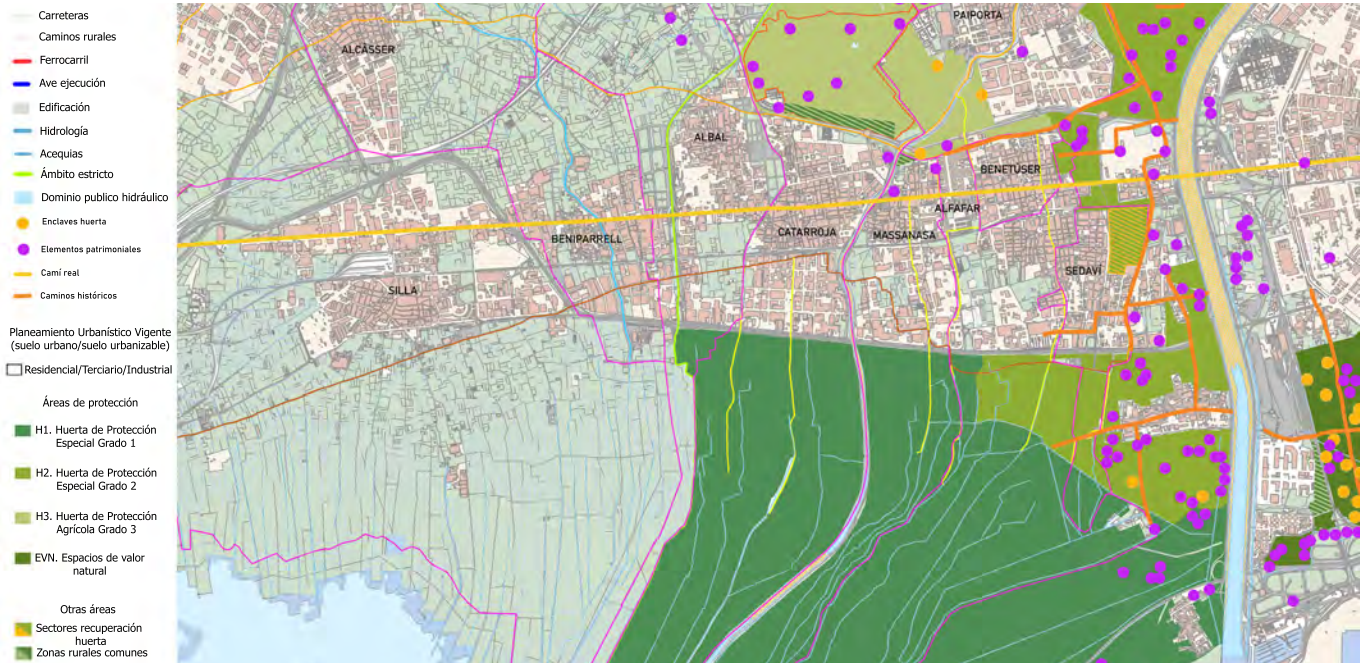


Pág. 84 Izquierda. Bordes Urbanos para mejorar la relación campo-ciudad y la relación entre diversos usos del suelo. Autoras: M. Escribano, A. Isvoranu, I. Pascu.

Pág. 84 Derecha. Sedavi-Benetússer, Propuesta. Autores: I. Ribera, A. Fernández, G. Sánchez, E. Solsona.

Pág. 85 Arriba. Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia (PATODHV). Autores: S. Gil, A. Cendón.

Pág. 85 Medio y abajo. Huertos urbanos como espacios de transición campo-ciudad e Infraestructura Verde actual. Autoras: I.A. Gavriluta, P. Jorge, V. Law.



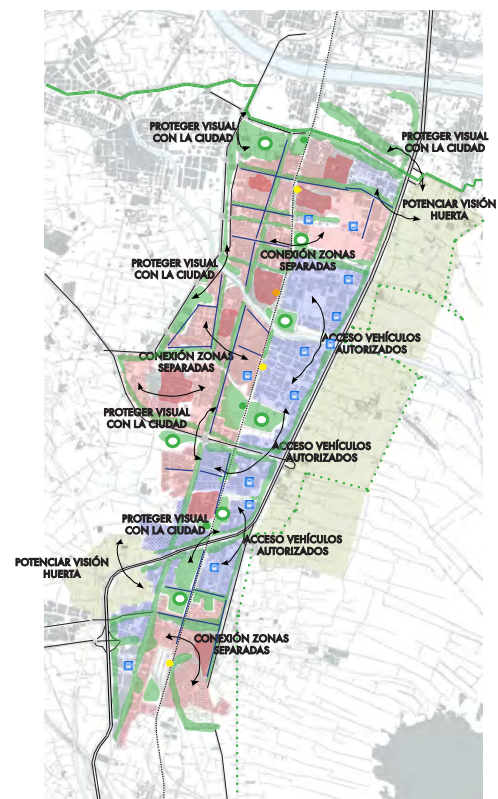
Los municipios pueden actuar sobre su suelo articulando los espacios verdes, sean naturales, ajardinados, agrícolas o forestales, también los espacios y la gestión del agua en todas las situaciones, y poner en relación la IV con el tejido urbano. Compartir elementos de mayor trascendencia territorial, espacios de movilidad blanda, parques agrícolas, rutas turísticas, etc., de nuevo multiplica opciones para beneficio individual y colectivo en el área territorial estudiada. Se trata de favorecer un paisaje con una gran carga patrimonial y con posibilidades de mejora que, necesariamente, por beneficios medioambientales, salud y bienestar colectivo son de primer orden a la hora de establecer un recorrido comprometido de mejoras continuas.

La intermodalidad en el transporte favoreciendo y “mejorando” los medios de conexión territorial frente a los desplazamientos masivos en vehículo individual.

En una extensión territorial tan asequible como de la comarca de l’Horta Sud y su cercanía a Valencia, contrasta el tratamiento de los canales de circulación preparados para el coche y con las carencias del transporte público y de una red más amplia y articulada de vías ciclista y peatonales, tanto para el deporte como para el paseo.

Las vías de escala territorial juegan un papel importante en la comunicación y accesibilidad de todas las personas en la zona y de esta con la península, pero supeditada en gran medida al tráfico por carretera de los vehículos particulares, ligeros y pesados. Eso se traduce en retenciones diarias y aparcamientos en superficie ocupando grandes extensiones, y conlleva niveles de contaminación y malestar que no ayudan a las personas, ni a la intensidad de usos que admite bien el territorio, ni tampoco a la visión de sus mejores atributos. Las soluciones las conocemos y no sólo pasan por cambiar el tipo de vehículo (híbrido, eléctrico, etc.), nos damos cuenta al viajar por otros países que la fortaleza de su transporte público, sobre todo, permite que muchos de sus habitantes ya no necesiten depender de un vehículo propio y las alternativas de la intermodalidad les da la opción de optar en cada caso por otros medios de comunicación y transporte. Hace falta que las líneas existentes se rijan por el cumplimiento de tiempos razonables y que se complementen con otras hasta cubrir las necesidades reales y futuras de la población, una movilidad sostenible, más que su rentabilidad o capitalización.

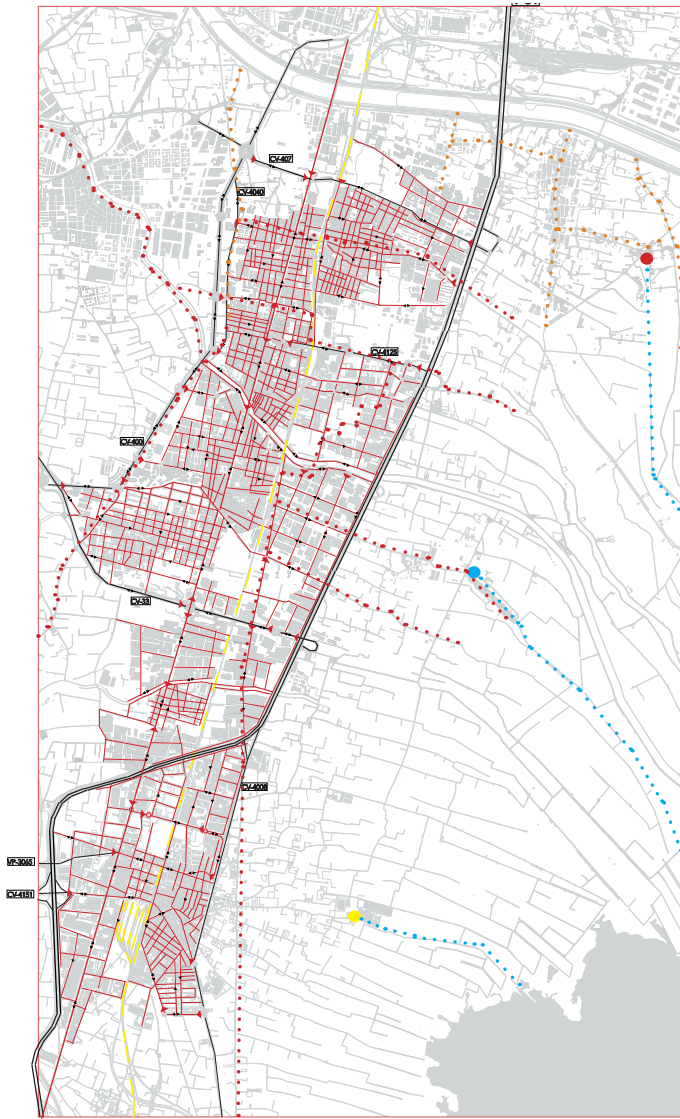
El fomento de la bicicleta es una de las alternativas que cada vez produce más beneficios a los tres niveles de la sostenibilidad (ambiental, social y



⌚ Pista de Silla



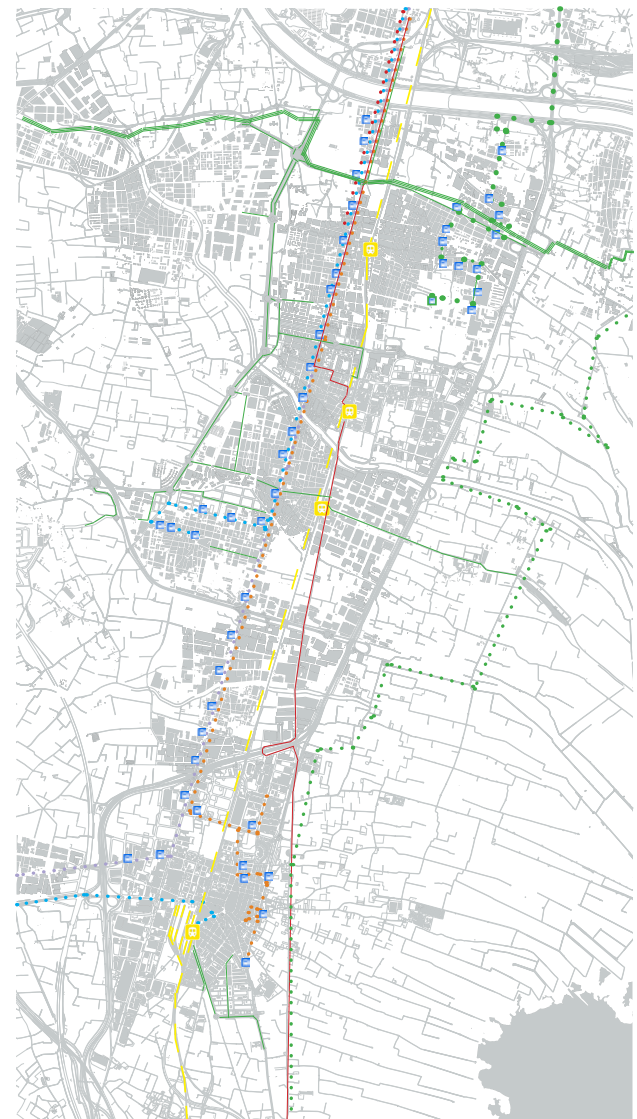
Pág. 86 y 87. Infraestructura viaria urbana existente y estrategias de intervención. Autoras: M. Escribano, A. Isvoranu, I. Pascu.



🕒 **General**

C-3320

- Ferrocarril
- Estructura viaria urbana principal
- ▲ Accesos principales
- ▲ Dirección calle
- Autovía
- Carretera autonómica
- ⋯ Vías pecuarias
- ⋯ Vías históricas
- ⋯ Canales Navegables
- Embarcadero de Castellar-Oliveral
- Puerto de Catarroja
- Puerto de Silla



🕒 **General**

- ⋯ Línea de autobús
- ⋯ Línea 27
- ⋯ Línea 183
- ⋯ Línea 180
- ⋯ Línea 181
- ⋯ Línea 103
- ⋯ Línea 182
- Parada Ferrocarril
- Parada de autobús
- Ferrocarril
- Vías históricas: Vía Augusta
- Ruta bicideta por Silla
- ⋯ Eurovelo
- Anillo verde

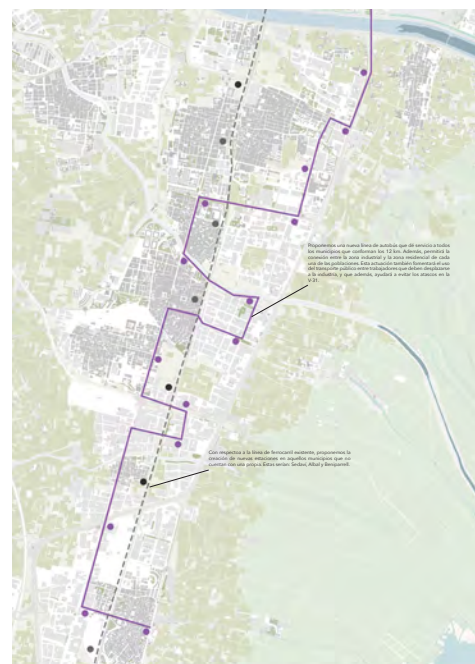
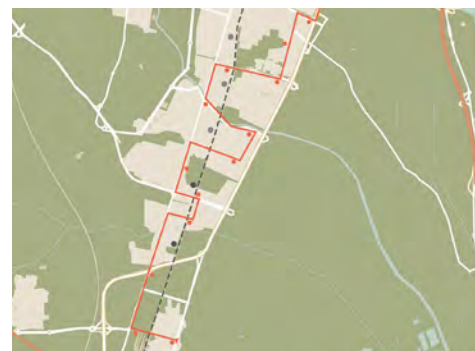
económico) y, en ese sentido, la proximidad de Sedaví con Valencia y de los 8 municipios entre sí permite recorridos en el orden de distancias admisibles en bicicleta como medio de transporte (aproximadamente 11km se pueden recorrer en 30 minutos). Existen tramos consolidados, pero no una plataforma continua que salte incluso en cauce nuevo del Turia y permita un flujo mayor de usuarios.

No podemos obviar el tema de la movilidad vinculado a la actividad económica. Las áreas de actividad económica se sirven y son servidas por un transporte mayoritario por carretera que decanta en muchas ocasiones su planificación, las dimensiones y las características de estas. También, en estos casos, sería deseable un incremento del transporte de mercancías por ferrocarril con la doble finalidad de evitar al máximo las emisiones de CO2 de los vehículos pesados y de minimizar las afecciones sobre el territorio. Es una asignatura pendiente la del suelo de actividades económicas y la de su dependencia de las infraestructuras de transporte que en esta zona puede cambiar cuando el Corredor Mediterráneo sea una realidad consumada.

La gestión del agua para permitir un abastecimiento que es vital para evitar los efectos de su carencia o su violencia sobre sociedades y territorios frente a una pérdida permanente de caudales o a un insuficiente tratamiento de aguas residuales o de situaciones urbanas de riesgo.

El agua se convierte cada vez más en el recurso natural por excelencia y el de mayor necesidad. El cambio climático pone a prueba el territorio cuando se mantienen los periodos de sequía o cuando las inundaciones se producen con especial violencia. Ante esas situaciones extremas, las alteraciones de la geografía natural por procesos de urbanización o el incremento del porcentaje de suelo artificial no ayudan. Por el contrario, sí lo hacen mantener limpios y naturalizados los cauces fluviales y barrancos, las acequias y canales y los humedales de costa, incluido el lago de la Albufera, elementos fundamentales para mantener el equilibrio medioambiental y biológico de los municipios de l'Horta Sud.

Al equilibrio territorial a partir del ciclo natural del agua se consigue activando y protegiendo las geografías naturales y artificiales antes citadas, se suma la necesidad de recoger y salvaguardar los caudales naturales que se recogen por lluvia, deshielo o fenómenos físicos y naturales de otro tipo. Su acumulación y depuración, según el caso, puede ser una fuente inestimable de abastecimiento para consumos necesarios y para conservar los ecosistemas. Las alternativas se vienen barajando desde hace mucho tiempo y algunas



Pág. 88. Transporte público. Propuesta. Autoras: P. Blanch, M. Panis, M. Bergés.

Pág. 89 Ariba y medio. Bordes para mejorar la relación campo-ciudad y entre usos del suelo. Autores: S. Romero, E. Campos, R. Bellod.

Pág. 89 Abajo. V31 propuesta. Autoras: I.A. Gavriluta, P. Jorge, V. Law.

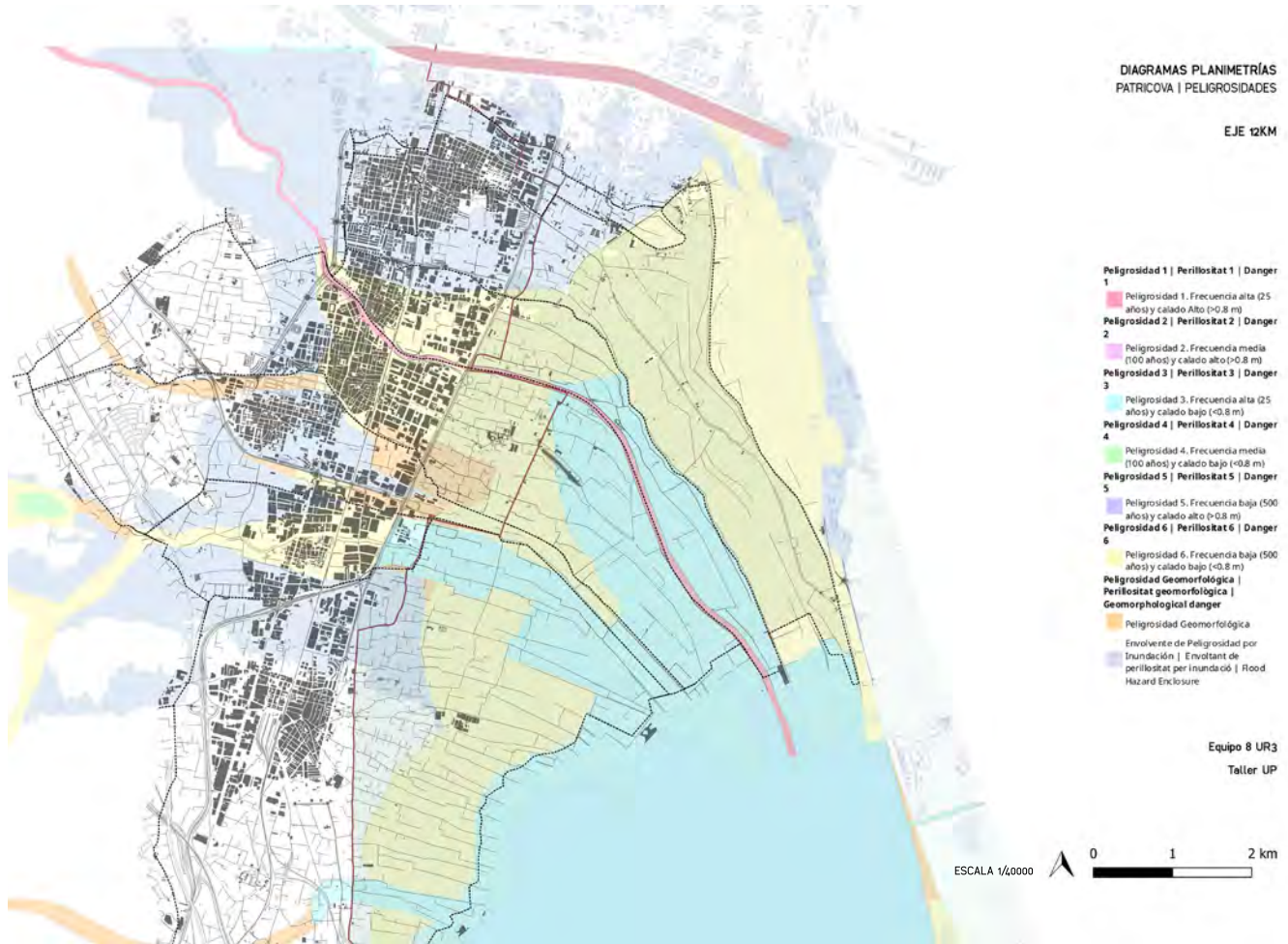




son tan antiguas como los tanques o estanques de tormentas subterráneos en ciudades como Barcelona en el Parque Güell. A gran escala también se puede optar por establecer estanques de retención en el territorio como lagunas artificiales que permiten además una mayor riqueza de fauna y flora y eliminan elementos contaminantes.

En general, los Sistemas de Drenaje Sostenibles (SUDS) son la solución para la captación de aguas reutilizables en sus múltiples modalidades. Una de ellas es su incorporación a parques y jardines como un ingrediente más de su composición y diseño, como lo ha sido tradicionalmente, pero con la función añadida de SUDS (estanques de retención de cierta dimensión, pozos

Pág. 90 y 91. Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA). Autoras: I.A. Gavriluta, P. Jorge, V. Law.



de infiltración, jardines de lluvia, pavimentos permeables, cunetas verdes, etc.). De nuevo la infraestructura verde sumada a la azul del agua se puede convertir en la mejor apuesta para nuestros territorios y para el bienestar en nuestras ciudades.

Las áreas urbanas de actividad económica entendidas en sentido amplio (industria, comercio, logística, dirección, innovación, etc.) como suelo urbanizado de calidad frente a las carencias de muchos polígonos tradicionales o a los asentamientos no regulados sobre el territorio.

Se trata de un suelo extenso en superficie y esencial en el desarrollo territorial de l'Horta Sud, y al mismo tiempo constituye el marco de suelo especializado más importante en el entorno inmediato de Valencia.

Los municipios estudiados, desde Sedaví a Silla, aportan una gran cantidad de suelo destinado a actividades económicas duplicando prácticamente el suelo residencial y con algunos planes generales que prevén una ocupación aún por consolidar. Suelos especializados en empresas industriales de tamaño medio, en general, y de grandes superficies comerciales que aprovechan los servicios y dotaciones que les ofrecen los núcleos urbanos de origen.

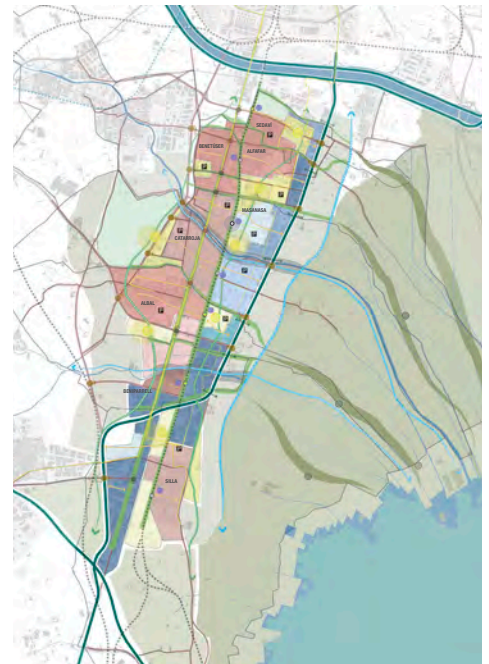
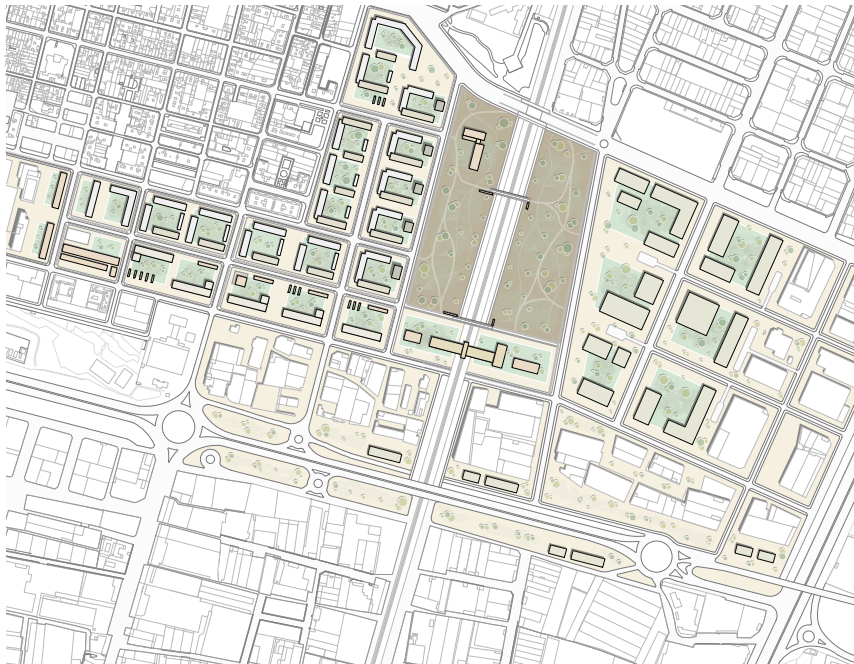
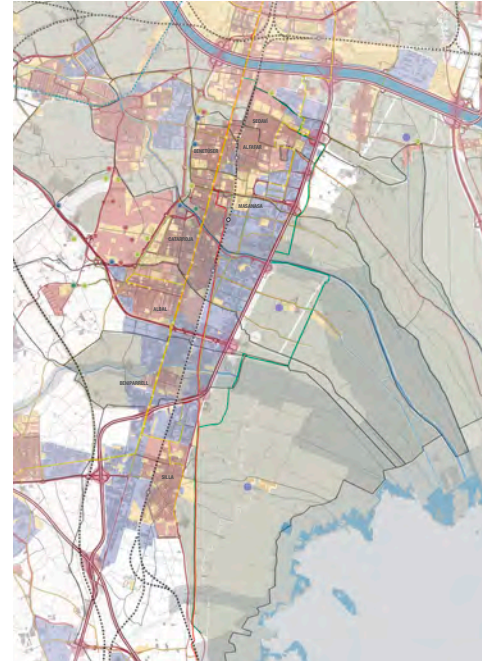
Su configuración varía con cada municipio, aunque se localizan apoyados sobre la Pista de Silla, algo que aporta una imagen desigual y escasamente tratada a lo largo de los 11km desde su cruce con el BY-Pass hasta el cauce nuevo del Turia. Un continuo urbanizado que no se planteó desde una planificación conjunta en su totalidad (sólo el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca de 1966 con una visión desarrollista del territorio mancha como industrial una gran superficie coincidente en parte con la actual), sino que ha ido creciendo de acuerdo con los planes de cada municipio y en función de sus propias exigencias. Es, por tanto, un sumatorio de desiguales que pone de relieve la ordenación y la imagen de los polígonos industriales hoy superados que, a partir de una retícula ajustable, según el parcelario de rústica y el viario existente, y con unos mínimos servicios públicos, permitían a cada empresa incorporar en su parcela los elementos que libremente necesitara, al margen del conjunto urbano con el que debían convivir sus usuarios y sus construcciones.

Las propuestas de los nuevos parques empresariales y las medidas de mejora y modernización de los existentes establecen nuevos requisitos que armonicen con su paisaje urbano y rural inmediato y que sirvan de ejemplo e impulso para la innovación y el desarrollo económico para el resto del territorio. Los nuevos modelos urbanos incorporan requisitos de mayor calidad

Pág. 93 Arriba izquierda. Renovación de zonas industriales (Beniparrell-Albal). Autores: S. Martínez, T. Guitarte, M. Jiménez

Pág. 93 Abajo izquierda. Parque empresarial compartiendo con zona residencial un gran parque franqueado por el ferrocarril (Albal) Autores: M. Sanmiguel, G. Bataller.

Pág. 93 Derecha. Esquema estructural actual y propuesta. Autores: M. Sanmiguel, G. Bataller, C. Fuster.



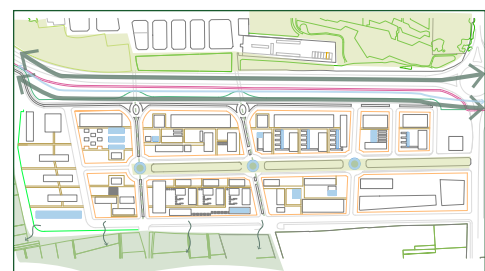
y responden a exigencias de imagen de marca y de innovación empresarial más sofisticadas. Sus redes e instalaciones son de última generación y su identidad se ajusta a las condiciones que le ofrece su medio físico y a la cultura de su territorio. Transformar esas áreas aportando una imagen urbana más actual y homogénea, cada vez más compatible con la vivienda, ordenar y actualizar sus servicios y hacerlas participar de todas las condiciones de un modelo territorial estructurado, es tan necesario como impulsar la economía y el desarrollo de toda la zona.

Energía asequible y no contaminante (Objetivo 7 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS) frente a las fuentes contaminantes.

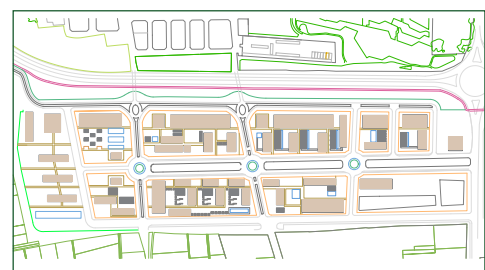
Como señala nuestro gobierno nacional: “La alerta climática planteada por la comunidad científica ha hecho que, en el horizonte 2020- 2050, las emisiones de CO2 se constituyan como el principal vector de transformación del sector de la energía. La descarbonización sistemática y profunda del sistema energético es el horizonte político prioritario a lograr en el siglo XXI”. Los datos son incuestionables y sabemos que la energía es el factor determinante del cambio climático y que contribuye en más del 50% a las emisiones de efecto invernadero. Por tanto, es un tema prioritario que a diferentes escalas requiere una especial atención.

Las opciones para reducir su impacto y favorecer que todas las personas puedan acceder a una fuente de energía se orientan hacia el uso de energías alternativas, verdes, limpias o renovables. Que en la actualidad ya son abundantes: la energía solar con paneles fotovoltaicos, la energía eólica a través de molinos, hoy ya aerogeneradores, la energía geotérmica que aprovecha las temperaturas del subsuelo o de manantiales, la hidroeléctrica, ya con historia, la biomasa que se extrae de la materia orgánica o la que se obtiene de las mareas marítimas.

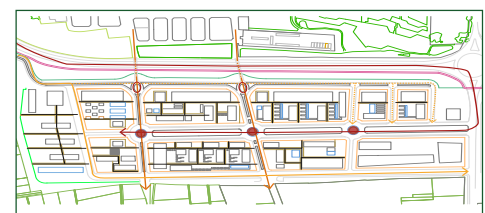
Los municipios hace tiempo que optaron por utilizar las cubiertas de sus edificios públicos con placas fotovoltaicas y generar ahorros importantes en ese sentido. En la actualidad, se plantea ampliar ese tipo de actuaciones incorporando edificios privados y, sobre todo, con las extensas cubiertas de los edificios de actividad económica. Se implementarían beneficios de todo tipo: de carácter medioambiental por la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, de carácter económico con la trayectoria reciente de costes energéticos a partir del importe del gas, nuevos empleos en un sector en pleno desarrollo y con financiación pública que favorezca un nuevo tejido empresarial capaz de impulsar un verdadero desarrollo de estos territorios.



- Huerta, cultivos
 - Vegetación proyectada
 - Láminas de agua
 - ➔ Corredor verde
 - ➔ Conexión con la huerta
 - ⋯ Ejes transversales verdes
 - Acequias
- ESQUEMA | verde



- Edificado
 - Plataforma
- ESQUEMA | edificado

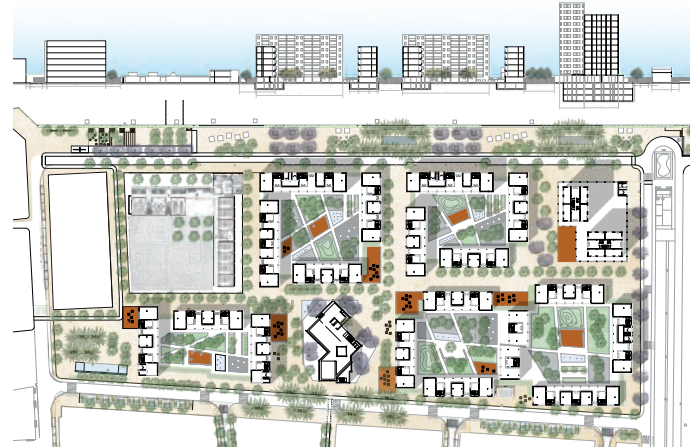


- Rotonda
 - Raqueta
 - ➔ Primaria: CV 33 + conexión principal
 - ➔ Secundaria: conexión núcleo urbano
 - ➔ Terciaria: conexión con by-pass
 - Peatonal
 - ⋯ Secundaria: paso subterráneo
 - ⋯ Terciaria
- ESQUEMA | viario

Pág. 94 y 95. Parque empresarial como nexo (Albal-Beniparrell). Autores: M. Aygües, M. Mansilla, I. Ros.







El proyecto consiste en la sustitución de una zona industrial en la localidad de Sedavi por una zona residencial de calidad. A grandes rasgos, el proyecto se resume como una supermanzana con un boulevard en la zona este y un paseo en la zona oeste. Esto permite disfrutar del espacio de manera cómoda y segura.

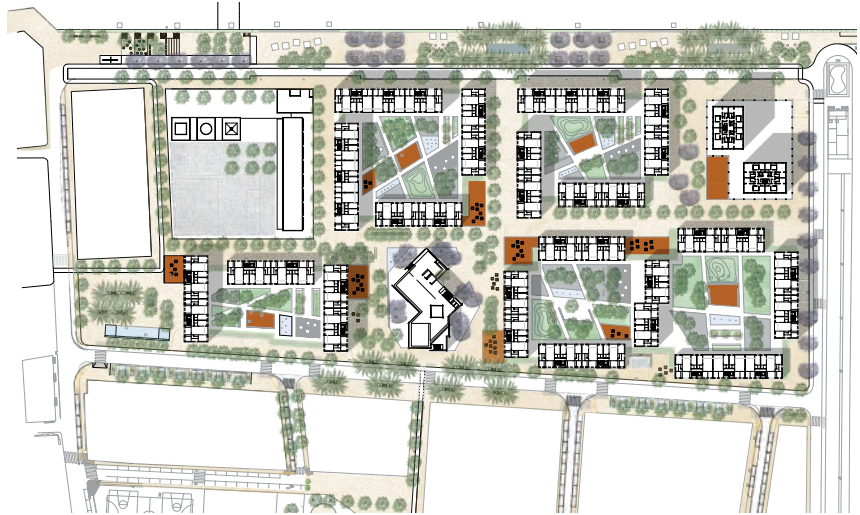
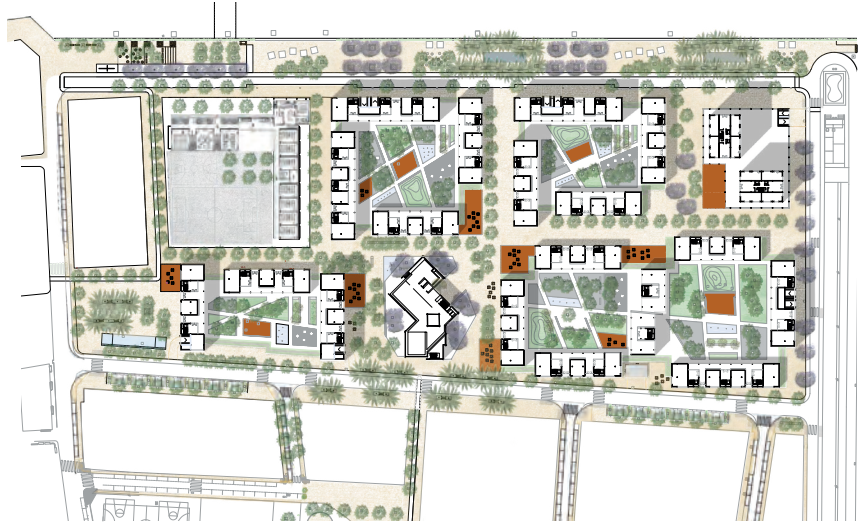
Además se han incluido un colegio de tamaño considerable, un centro cultural rodeado por una gran plaza y una zona comercial entorno a dos torres que resaltan como elemento singular desde la distancia.

Un aspecto interesante es la creación de una calle peatonal que permite comunicar la plaza de Jaime I con la supermanzana, lo cual permitirá comunicar de manera segura el colegio existente con todos los equipamientos y viviendas.

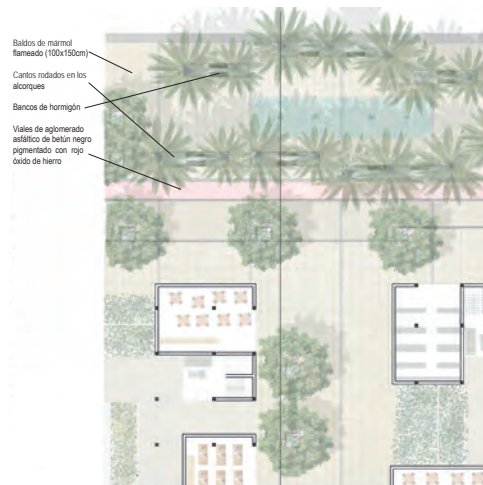
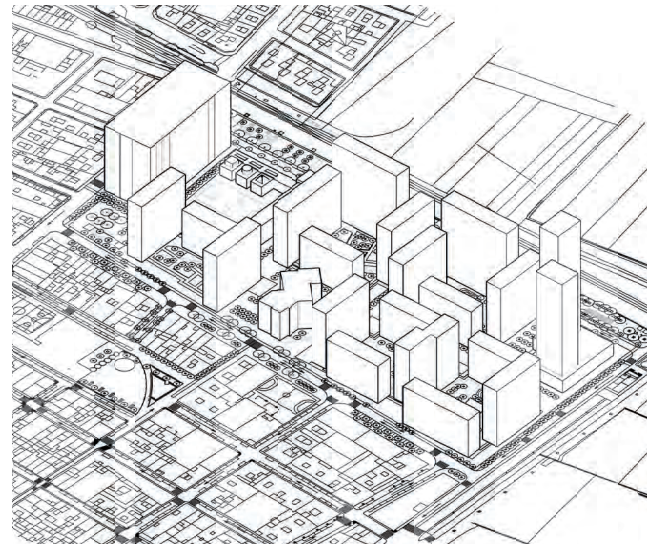
	m ²	%
Edificios VIVIENDAS	45.830m ²	50%
Equipamiento	6.830m ²	7%
Plaza	36.470m ²	40%
Equipamiento	6.830m ²	7%
Zona Verde Pública	17.170m²	19%
(zona verde + parque)	17.170m ²	19%
WATER		
WATER	100	
WATER	100	
Numero de viviendas	434	
WATER	100	



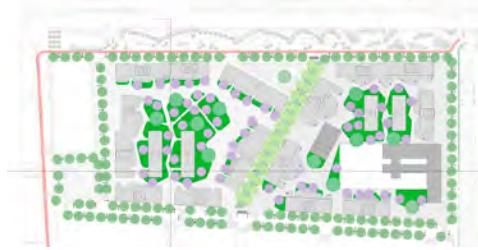
Alejandro Ferrer
Belén Serra
Patricia Zaragoza



Alejandro Ferrer
Belén Serra
Patricia Zaragoza



Alejandro Ferrer
Belén Serra
Patricia Zaragoza



PROPUESTA DE COMPLEJO DE VIVIENDAS EN SEDAVI

Este proyecto consiste en adaptar una zona utilizada como fábrica e industriales para convertirlo en un complejo de viviendas cuyo confort y requerimientos sean los mejores para albergar a futuros residentes.

Partimos de una serie de manzanas cuyos edificios se han derribado para la renovación completa. Se decide optar por la construcción de 2 grandes macromanzanas abiertas, triplicadas de una escuela similar y divididas entre ellas por un gran espacio peatonal. Al sur se sitúa una imprevedibilidad no derribable, por lo que se decide aislarla longitudinalmente añadiéndole un equipamiento al este.

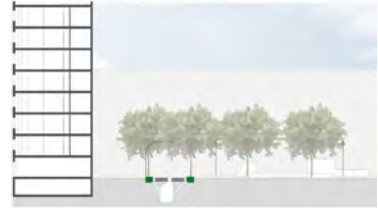
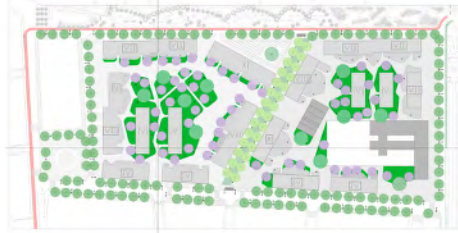
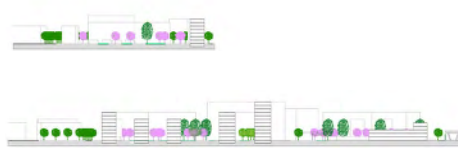
Dentro de las manzanas se situarán los requerimientos necesarios. Se crean grandes zonas de verdes y espacios cerrados de uso público. Mientras que la manzana sur supone la creación de un gran jardín interior, la manzana norte llevará consigo los principales equipamientos.

La manzana norte contendrá una escuela y un centro polivalente.

Las zonas verdes adquieren mucha importancia en el proyecto. Se pretende crear una zona de jardines y poblar todo el recinto con distintas especies de árboles que creen diversas sensaciones.



Nerea Seguí
Deyanira Toapanta



Nerea Seguí
Deyanira Toapanta



Este proyecto se encuentra ubicado en Sedavi, Municipio de la Comunidad Valenciana, España y está consultado por dos intervenciones.

La primera consiste en la creación de un paseo adyacente a los vías del tren que permita que la comunidad disfrute de esa zona. Para ello se generaron una serie de campos oblicuos rodeados de verde con plazas intercaladas dotadas de equipamiento. También cuenta con una serie de fuentes y arbustos de hoja caduca que proporcionan sombras en verano y permiten disfrutar del Sol en invierno.

La segunda consiste en la creación de unidades de agrupación periferica en la que actualmente se encuentran marcas con almacenes. Para ello se crearon tres unidades de agrupación que albergan 458 viviendas y se incluyó un colegio de Educación Primaria e Infantil.

Esta intervención está basada en la creación de una zona urbana peatonal en donde el coche desaparece, los vehículos se estacionan en áreas que se encuentran debajo de cada edificio. Se busca crear un espacio dotado de equipamiento y plazas en donde los habitantes de esta nueva intervención cuenten de todos los servicios necesarios sin la necesidad de ir muy lejos.

El verde y los espacios públicos cumplen un papel importante. Existen tres plazas públicas, la principal, se encuentra en el centro y abarca toda la intervención articulando el boulevard que se encuentra en el inicio con el paseo y el colegio de niños.

Cada unidad de agrupación cuenta con verdes propios y privados que poseen tarimas de madera en donde los niños juegan y equipamientos privados para el disfrute de los residentes, además en la planta baja poseen oficinas, coworking y comercio que enriquecen las actividades dentro de estas unidades.

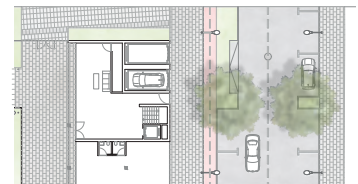
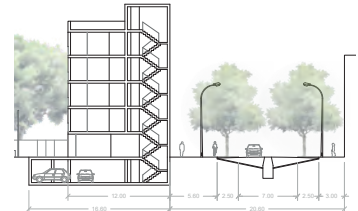
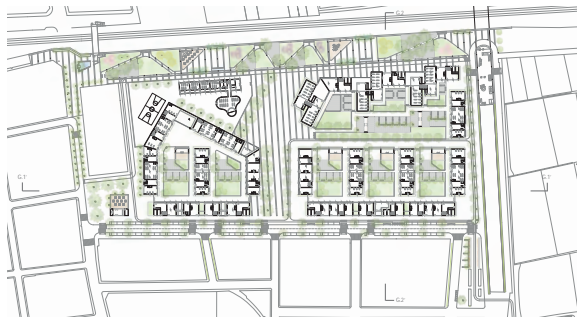
Ambas intervenciones crean una interesante relación entre lo público y privado buscando el máximo confort de los habitantes de Sedavi.



SECCIÓN GENERAL 22



SECCIÓN GENERAL 11



Andrea González
Caterina Iannolo
Guzmán Mengual

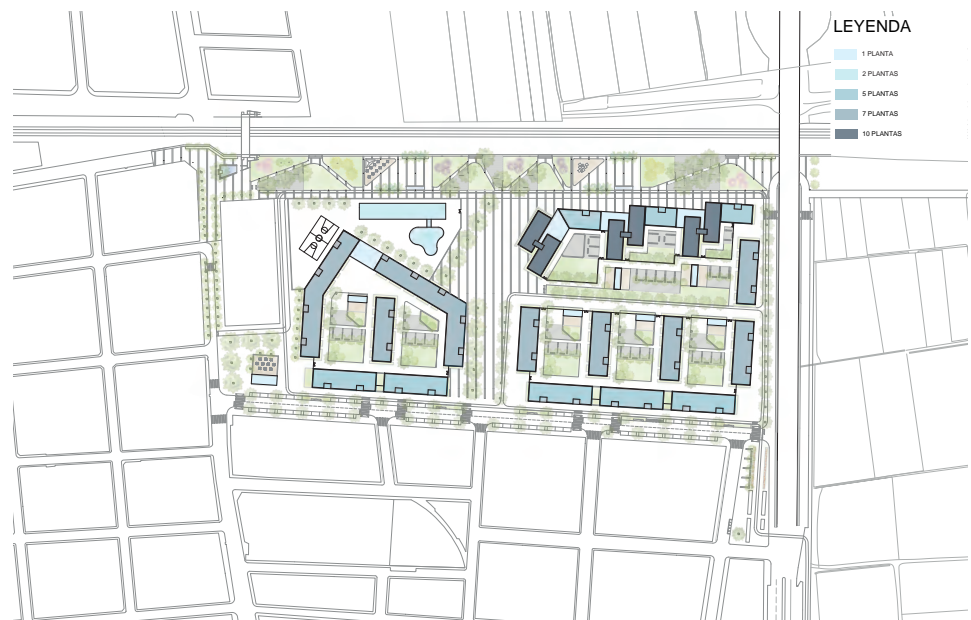


Andrea González
Caterina Iannolo
Guzmán Mengual

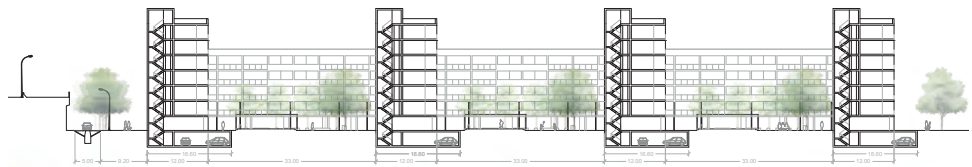
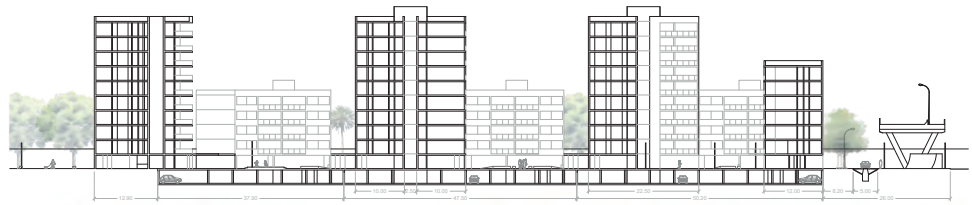
USOS EN PLANTA BAJA



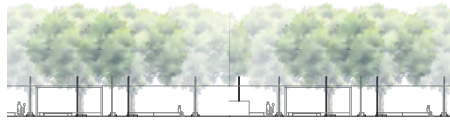
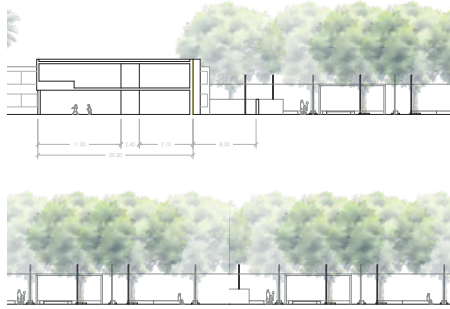
TIPOLOGÍAS DE EDIFICACIÓN



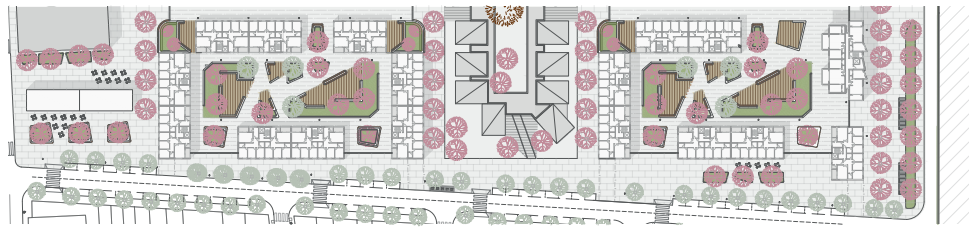
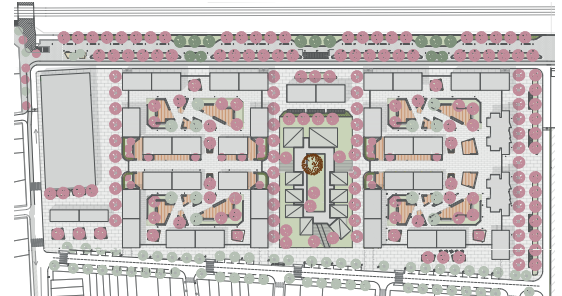
Andrea González
Caterina Iannolo
Guzmán Mengual Fenolla



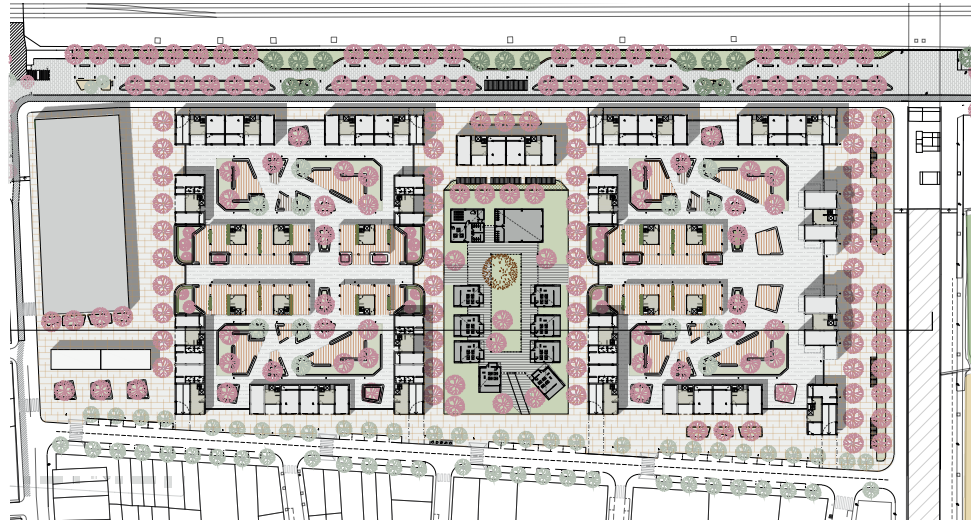
Andrea González
Caterina Iannolo
Guzmán Mengual



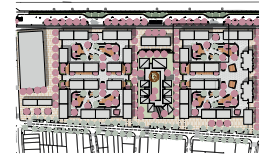
Andrea González
Caterina Iannolo
Guzmán Mengual












Andrés Calatayud
Alba González
Raquel Muñoz



AD



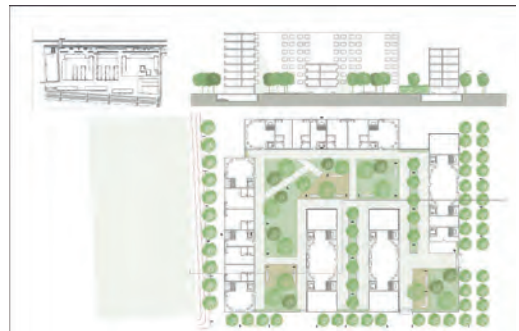
-  Morera
 -  Prunus
 -  Gran Llosa Vulcano Arena
 -  Baldosas prefabricadas de hormigón
 -  Hormigón
 -  Césped
 -  Madera
 -  Papelera
 -  Farola
- ESCALA 1:200
0 1 2 3 4 5



Andrés Calatayud
Alba González
Raquel Muñoz



Alberto Sandro Calle
El Harti Hiba
Jonathan Tresa



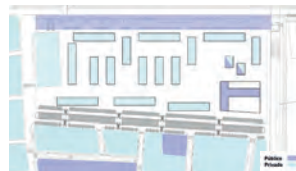
María Cortes
María Fuentes
Agostina Chimelli
Carmela Bazán



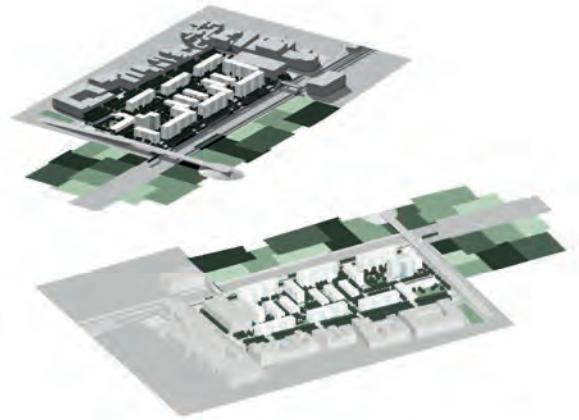
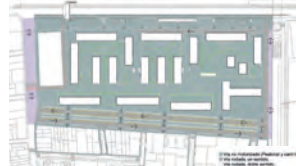
PROPIETA ESTRUCTURA VERDE



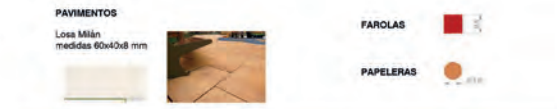
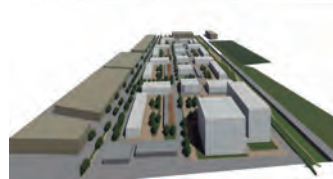
PROPIETA USOS



PROPIETA WARD

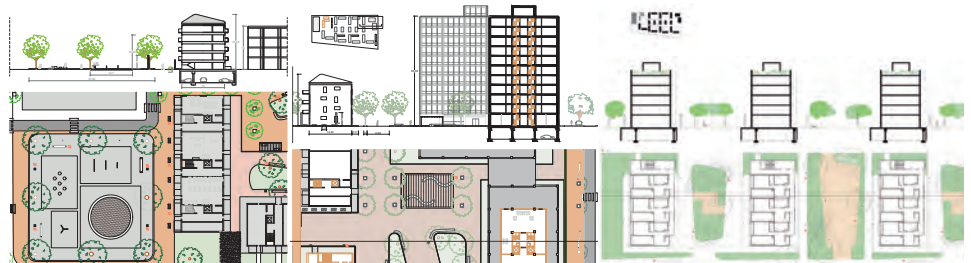


María Cortes
María Fuentes
Agostina Chimelli
Carmela Bazán

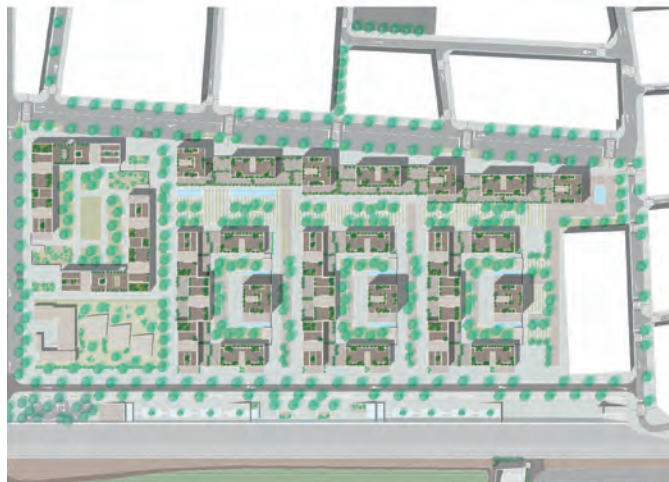
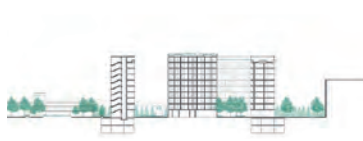


Raquel Torroglosa
 Leticia Ibáñez
 Sara Ramírez
 Cristina Moreno

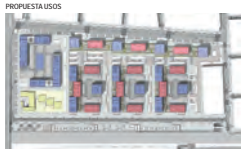
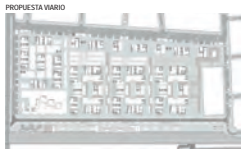




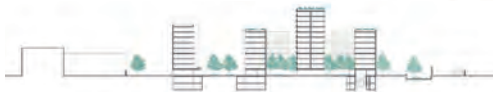
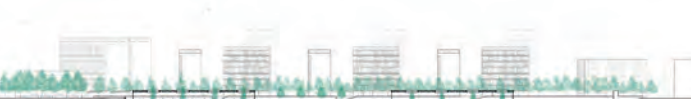
Raquel Torroglosa
Leticia Ibáñez
Sara Ramírez
Cristina Moreno



Benjamín Sorlí
Álvaro Pastor



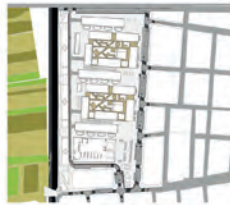
DESCRIPCIÓN	AREA	COEFICIENTE
Edificio 1	1.200,00	0,35
Edificio 2	1.200,00	0,35
Edificio 3	1.200,00	0,35
Edificio 4	1.200,00	0,35
Edificio 5	1.200,00	0,35
Edificio 6	1.200,00	0,35
Edificio 7	1.200,00	0,35
Edificio 8	1.200,00	0,35
Edificio 9	1.200,00	0,35
Edificio 10	1.200,00	0,35
Edificio 11	1.200,00	0,35
Edificio 12	1.200,00	0,35
Edificio 13	1.200,00	0,35
Edificio 14	1.200,00	0,35
Edificio 15	1.200,00	0,35
Edificio 16	1.200,00	0,35
Edificio 17	1.200,00	0,35
Edificio 18	1.200,00	0,35
Edificio 19	1.200,00	0,35
Edificio 20	1.200,00	0,35
Edificio 21	1.200,00	0,35
Edificio 22	1.200,00	0,35
Edificio 23	1.200,00	0,35
Edificio 24	1.200,00	0,35
Edificio 25	1.200,00	0,35
Edificio 26	1.200,00	0,35
Edificio 27	1.200,00	0,35
Edificio 28	1.200,00	0,35
Edificio 29	1.200,00	0,35
Edificio 30	1.200,00	0,35
Edificio 31	1.200,00	0,35
Edificio 32	1.200,00	0,35
Edificio 33	1.200,00	0,35
Edificio 34	1.200,00	0,35
Edificio 35	1.200,00	0,35
Edificio 36	1.200,00	0,35
Edificio 37	1.200,00	0,35
Edificio 38	1.200,00	0,35
Edificio 39	1.200,00	0,35
Edificio 40	1.200,00	0,35
Edificio 41	1.200,00	0,35
Edificio 42	1.200,00	0,35
Edificio 43	1.200,00	0,35
Edificio 44	1.200,00	0,35
Edificio 45	1.200,00	0,35
Edificio 46	1.200,00	0,35
Edificio 47	1.200,00	0,35
Edificio 48	1.200,00	0,35
Edificio 49	1.200,00	0,35
Edificio 50	1.200,00	0,35



Benjamín Sorlí
Álvaro Pastor

SEDAVÍA

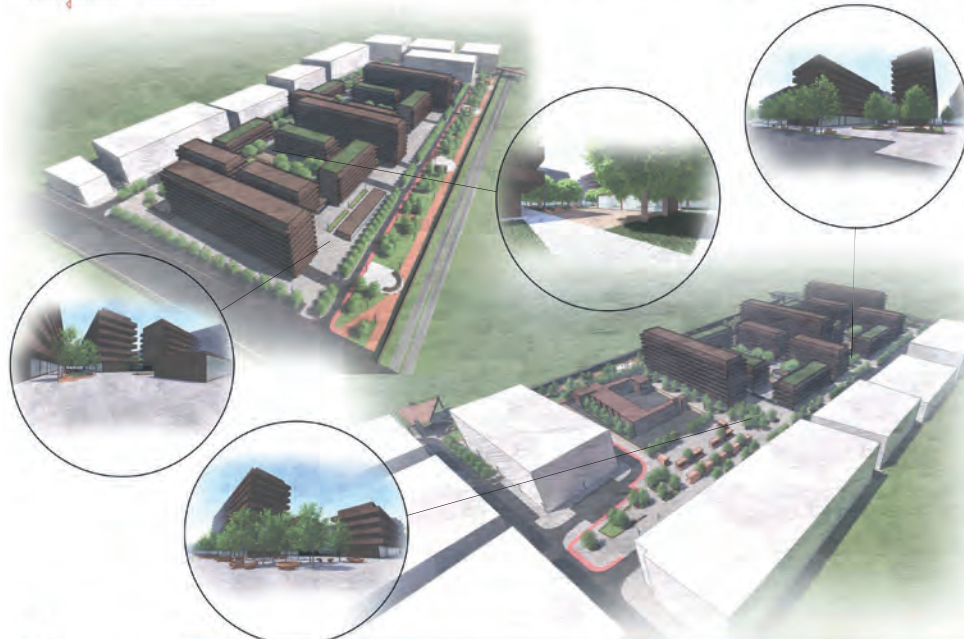
Intervención en la antigua zona industrial
al oeste de Sedavi, junto al ferrocarril



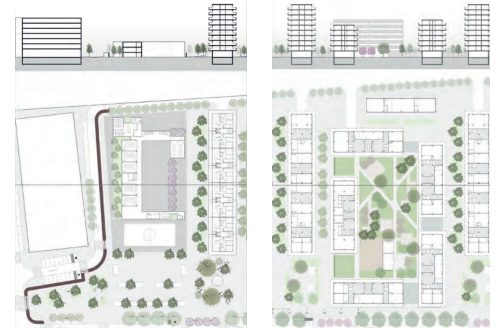
Sedavi consiste en una intervención urbanística situada en la antigua zona industrial de Sedavi, donde muchos de estos edificios se encuentran en desuso en la actualidad. Dicha zona presenta ciertos problemas e inseguridad como una mala relación con el ferrocarril y la aparición de espacios poco seguros. De este modo, Sedavi resuelve estos problemas aportando gran cantidad de zonas verdes que se relacionan unas con otras, además de proporcionar un gran número de viviendas totalmente adaptadas a la vida y el entorno en el que se sitúan.

Para esta gran plantación de edificios también se respaldará mantener todas las relaciones con el resto de la ciudad como con el sistema prisionero de Puerta. Esto se consigue vinculando todas las espacios entre sí, y manteniendo las vistas y comunicaciones con el entorno rural sin perder, incluyendo además gran cantidad de vegetación y zonas verdes que contribuyen a mantener la armonía entre lo tradicional y lo nuevo.

Por otro lado, uno de los grandes problemas a solucionar es la relación y comunicación con el ferrocarril, pues actualmente se convierte en un inconveniente visual, sonoro y de seguridad. En este proyecto se solventan vinculando el ferrocarril a un paseo verde y agradable línea de edificaciones que lo proporcionan distritos zonas el espacio.



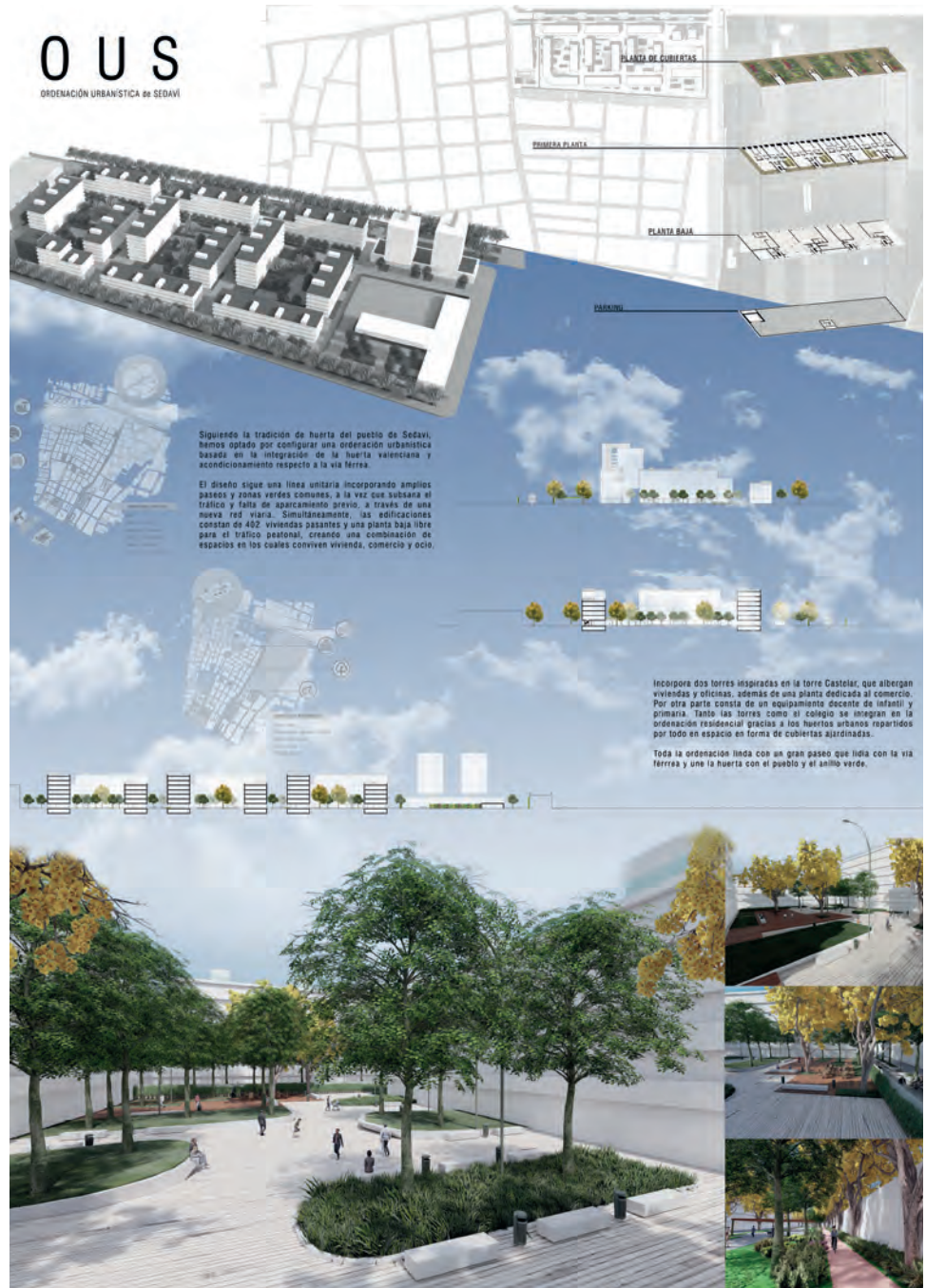
Marta Bautista
María Teresa Belda
Alejandro Canino
Lucía Martínez



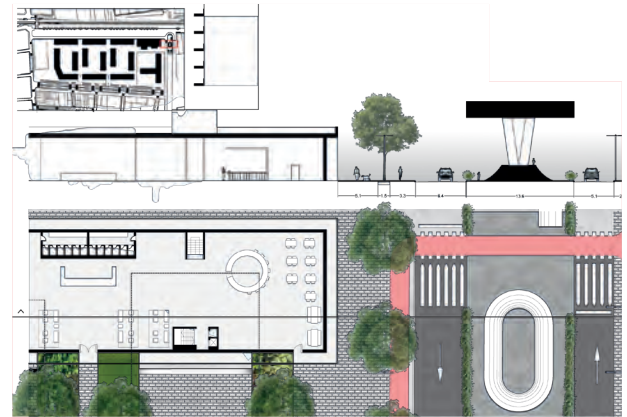
Marta Bautista
María Teresa Belda
Alejandro Canino
Lucía Martínez

O U S

ORDENACIÓN URBANÍSTICA de SEDAVI



Cristina Senent
Mónica Penadés
Rubén Jiménez



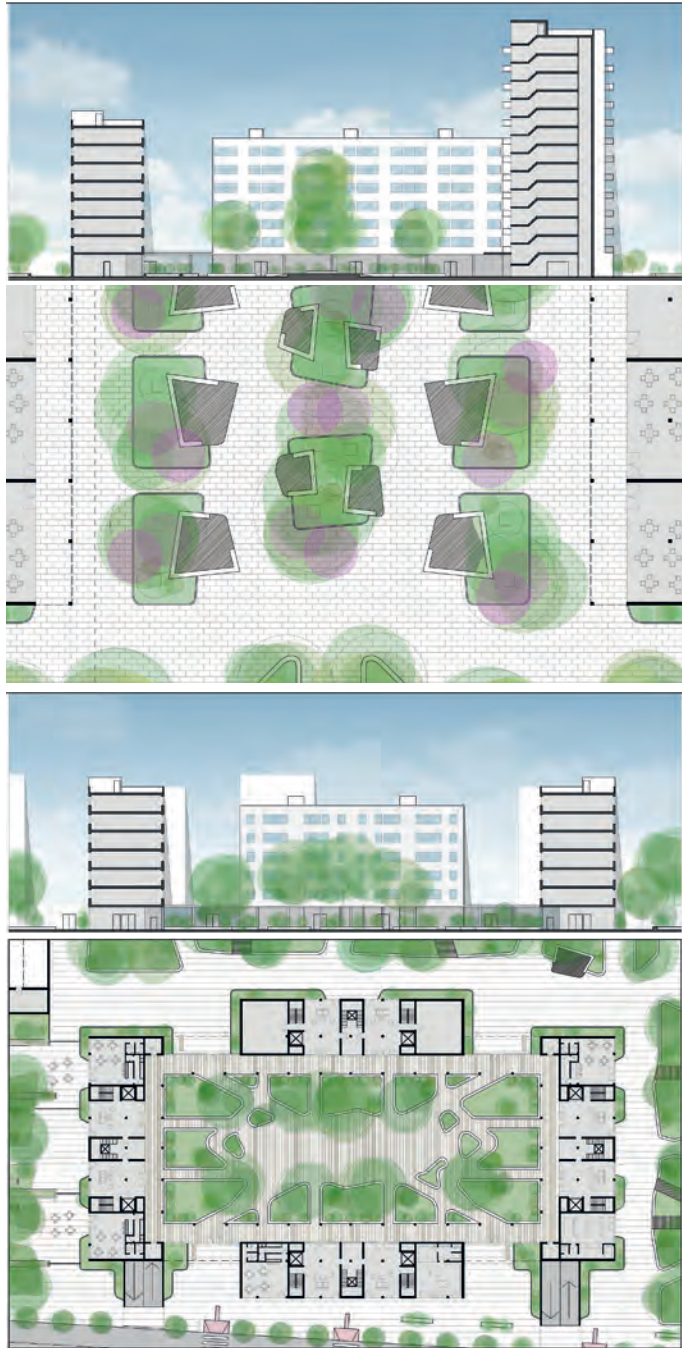
Cristina Senent
Mónica Penadés
Rubén Jiménez



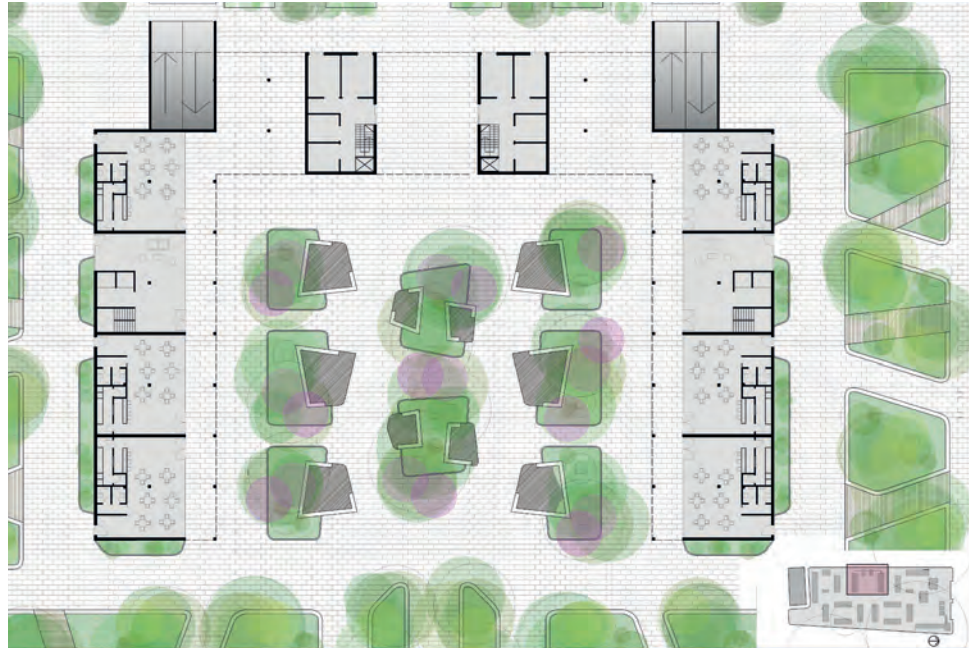
Cristina Senent
 Mónica Penadés
 Rubén Jiménez



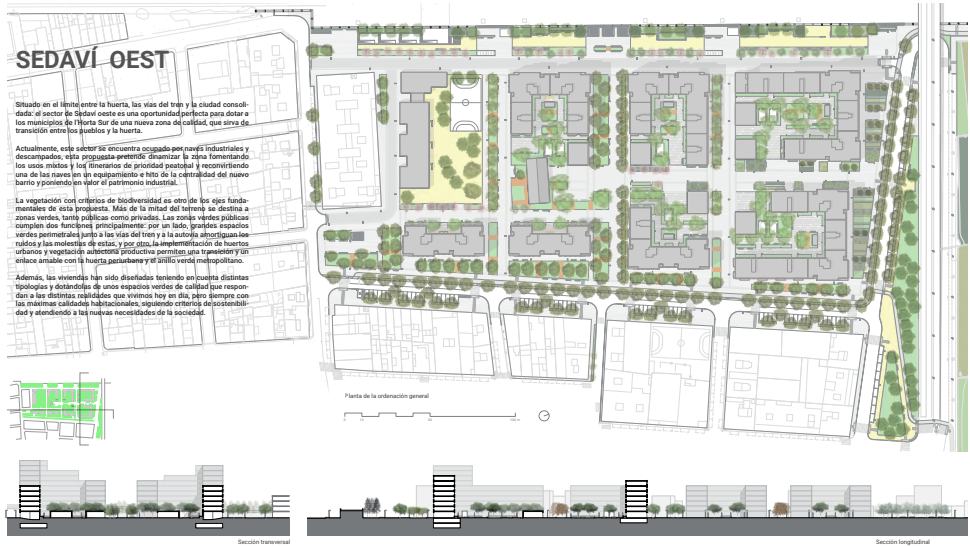
Javier Sanz
Ignacio López
Enrique Pérez
Javier Tendero



Javier Sanz
Ignacio López
Enrique Pérez
Javier Tendero



Javier Sanz
Ignacio López
Enrique Pérez
Javier Tendero

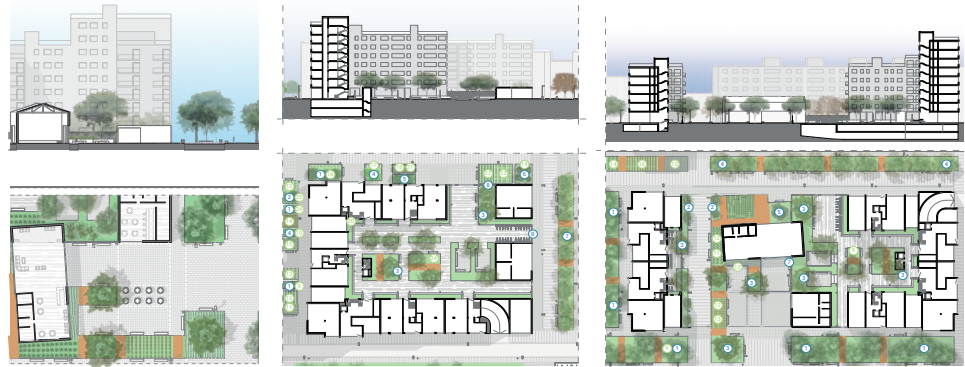


- ★ Pílo de atención
- Plaza
- ← Vías de tren
- Estaciones peatonales principales
- Estaciones peatonales secundarias
- Estaciones motocicletas principales
- Estaciones motocicletas secundarias
- Estaciones ciclistas
- Espacios verdes privados
- Espacios verdes públicos
- Huertos
- Nuevas (condominios)
- Nuevos colegios
- Nuevos equipamientos
- Nueva industria reconstruida
- Espacios urbanos consolidados

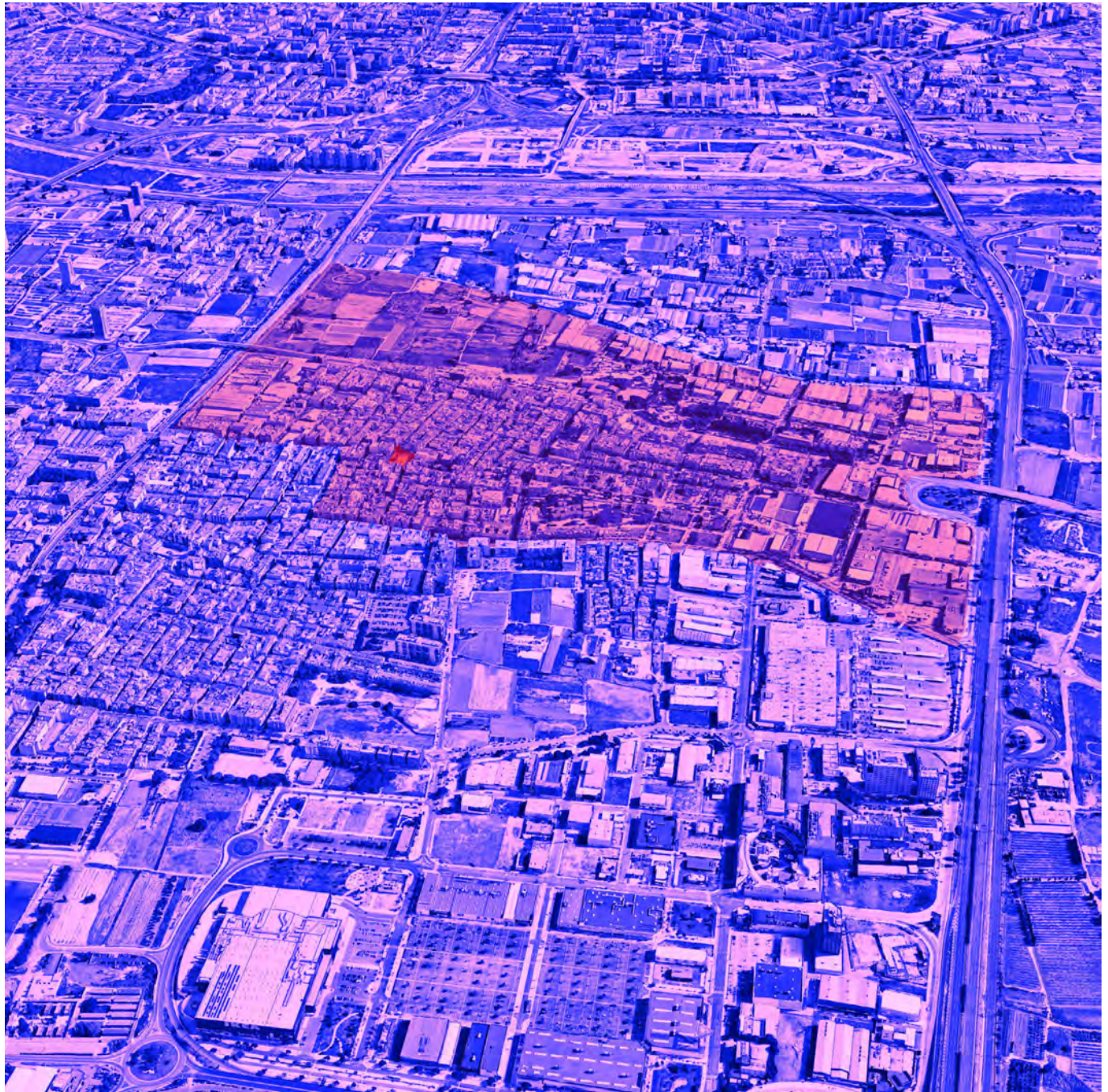


Joan Ferrer
Antonio García
Mario Martínez
Jesús Véliz





Joan Ferrer
Antonio García
Mario Martínez
Jesús Véliz



EVOLUCIÓN TERRITORIAL Y URBANA

EVOLUCIÓN TERRITORIAL Y URBANA



ORTOFOTO 1945



ORTOFOTO 1956



ORTOFOTO 1973



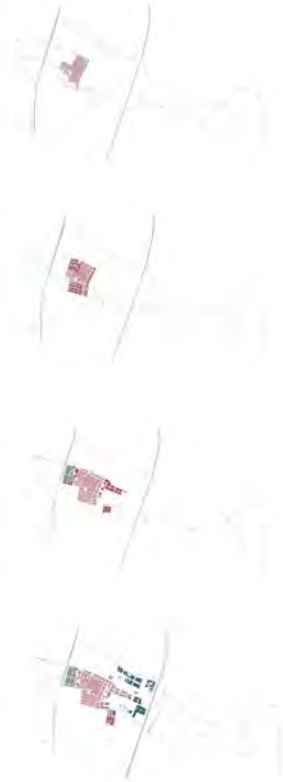
ORTOFOTO 2000



ORTOFOTO 2000



■ TERCIARIO URBANO ACTUAL
■ TERCIARIO URBANO DE SIGLO XIX
■ TERCIARIO INDUSTRIAL ACTUAL
■ TERCIARIO INDUSTRIAL DE SIGLO XX
■ DOTACIONES



Las imágenes aéreas y la síntesis en cada uno de los periodos analizados reflejan la evolución que refleja la evolución del conjunto de edificaciones urbanas e industriales, en un espacio temporal desde 1945 hasta la actualidad. En el fotograma de 1945 no se recoge ninguna instalación industrial. Entre 1956 y 1973, las edificaciones siguen un patrón de edificación claro, sin embargo en el 1973 podemos ver las primeras calles y edificaciones con destino industrial. En la imagen del 2000 podemos ver como el municipio de Sedavi se consolida tanto de forma urbana como industrialmente. Actualmente, Sedavi sigue creciendo tanto por la parte industrial como por la dotacional estando totalmente limitada por otros municipios, sin embargo podemos ver que en la zona de l'horta de Valencia esta generando sus primeras dotaciones.

DAFOS

PROBLEMAS

1. La ciudad no se ha adaptado al peatón.
2. La ciudad no se ha adaptado al coche.
3. Mala conexión con las inmediaciones.
4. Escasez de zonas de carga y descarga que dificultan el transporte mercantil.
5. Demasiados cruces con diferentes tipologías de preferencias.
6. Escasez de zonas públicas de ocio de calidad.
7. Escasez de espacios verdes.
8. Descompensación demográfica y turística antes la ciudad de Valencia.
9. Escasez de zonas públicas de ocio de calidad.
10. Evolución negativa de las fuentes históricas.

OPORTUNIDADES

1. Posibilidad de no reducir el uso del vehículo privado.
2. Impacto ambiental en las diferentes infraestructuras.
3. Misma cantidad de accidentes de tráfico cada año.
4. Demasiadas zonas de estacionamiento gratuito lo que hace favorecer el uso del coche.
5. Misma cantidad de zona mixta y de núcleo residencial.
6. La proximidad a Valencia lo limita en cuanto al comercio.
7. Necesidad de buscar ocio en otras localidades.

PUNTOS FUERTES

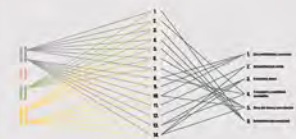
1. Municipio favorable por tamaño para fomentar modos de transportes sostenibles.
2. Casco urbano compacto.
3. Población joven.
4. Peligros industriales próximos a la ciudad.
5. Trama urbana compacta.
6. Situado en el área metropolitana de Valencia.
7. Enlace directo con la V-21.
8. Proximidad a diferentes poblaciones de la Comunidad Valenciana.
9. Próximo al parque de l'Albufera.
10. Existencia de una conexión de transporte público con Valencia.

OPORTUNIDADES

1. Entorno social favorable a los desplazamientos no motorizados.
2. Iniciativas para realizar itinerarios escolares más seguros.
3. Conectar las zonas más concurridas mediante itinerarios peatonales.
4. Oportunidad de mejorar el centro comercial.
5. Completar tramo de infraestructura ciclista del anillo verde.
6. Crear zonas de trabajo en zonas de nuevo uso.
7. Incremento de políticas de protección en l'horta y l'Albufera.
8. Mejora en infraestructura estratégicas ferroviarias.

OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

1. La organización y gestión en relación a la prevención, mantenimiento y, en su caso, restablecimiento del orden y la seguridad ciudadana.
2. Poseer recursos suficientes y adecuados para la gestión, regulación e información de la movilidad urbana en la ciudad.
3. Gestionar el uso y mantenimiento de las entidades comunes y públicas de Sedavi.
4. Trabajar con criterios de calidad y sostenibilidad el mantenimiento del municipio.
5. Mejora socioeconómica del municipio, mediante la atención a personas desocupadas, futuros emprendedores, empresarios y comerciantes.
6. Realizar propuestas de actuación sobre las estrategias a desarrollar, tanto en las actuaciones simbólicas de inspiración comercial, así como en los equipamientos colectivos.
7. Potenciar los centros comerciales actuales de la localidad, favoreciendo la consolidación en la centralidad urbana.
8. Desarrollo potencial de su localización estratégica.
9. Redefinir las relaciones con el área metropolitana de Valencia.
10. Promover los procesos de regeneración urbana.
11. Incrementar los valores patrimoniales, medioambientales y paisajísticos.
12. Implantar una estructura general y jerarquizar.
13. Facilitar los desplazamientos incorporando nuevos transportes sostenibles.
14. Dotar de instalaciones, equipamientos y servicios óptimos.



PROPUESTA DE ACTUACION

Propuesta de actuación en Sedavi en cuanto al estado actual mediante las referencias recogidas de la zona industrial de l'horta de Valencia en toda la zona industrial del municipio siguiendo perfectamente una retícula proporcionada, y el ensanche de Valencia en toda la zona de la huerta siguiendo un mismo orden con zonas de infraestructura verde. Además, de dotar al municipio con una regeneración del centro comercial que actualmente está en declive siendo una buena oportunidad en cuanto al turismo se refiere de este.



Noelia Hernández
Raquel Linares
Marcos Rodríguez

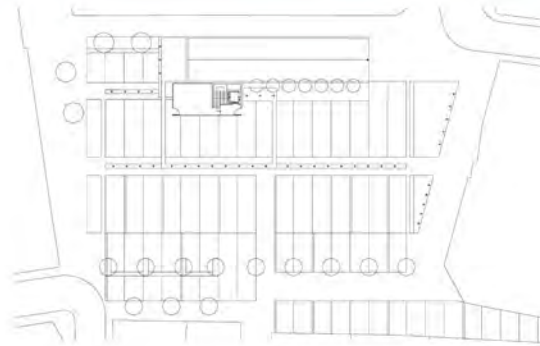
PROYECTO ELEMENTO URBANÍSTICO RELEVANTE: PLAZA DE SEDAVI



PLAZA SEDAVI 2007



PLAZA SEDAVI 2019



PROPUESTA PLAZA SEDAVI



SECCIÓN LONGITUDINAL

SECCIÓN TRANSVERSAL



Noelia Hernández
Raquel Linares
Marcos Rodríguez



EMPLAZAMIENTO

El proyecto que desarrollamos a continuación se lleva a cabo en el municipio de Sedavi, en la provincia de Valencia. La historia de este lugar remonta a cuando el pueblo tenía únicamente tres calles. Una de ellas, la situada más al oeste, "la calle de las Barracas", llamado también del "Olivar", (después conocido por "calle de la Iglesia" y hoy de Cervantes. La otra, la situada más al este, "la calle del Salobre" y la tercera calle, situada en el medio, conocida popularmente como la "Calle del Medio".

En el siglo XX, y más concretamente a partir de 1905, empieza a producirse la industrialización de Sedavi, que demográficamente provoca un acelerado Crecimiento de la población, ayudado por la importante inmigración que existe. En este siglo, Sedavi deja de ser un pueblo agrícola y se encamina hacia su consolidación, como núcleo principalmente industrial.

La primera parte de nuestro proyecto gira entorno a uno de los núcleos más importantes del municipio, la plaza principal de Sedavi, que a sus pies recoge las puertas del ayuntamiento y de la iglesia. Es por ello que hemos querido que nuestro proyecto girese entorno a estos dos edificios de gran importancia. Generamos por ello con la dirección del pavimento, un recorrido visual que nos dirige siempre hacia la fachada principal de la plaza. A su vez, nos encontramos con una entrada a un parking subterráneo, lugar donde hemos incorporado como elemento protector unas láminas de agua que protegen el perímetro. Además, para añadir dinamismo y poder convertir la zona en un espacio para el juego, hemos decidido instalar una serie de fuentes de agua que podrán aportar a la plaza un nuevo espacio con un uso completamente distinto. Para poder disfrutar de ella visualmente por la noche, una serie de luces en el suelo cruzarán las direcciones principales de la plaza, que a su vez podrán cambiar de color junto a la caja de cristal del ascensor para darle más monumentalidad. Por último, hemos instalado lugares para el descanso como pergolas y bancos, junto con una serie de árboles donde se podrá descansar.

LISTA DE MATERIALES Y PRESUPUESTO DEL PROYECTO

MATERIAL	PRECIO
Banco de Hormigón de 240x90x48 cm sin respaldo	1.034,93 €
Jardinería de Hormigón de 120x45x70 cm	372,28 €
Alcorque acero galvanizado de 100x100 cm	186,65 €
Papelería antivandálica de Hormigón de 60x55x122 cm	1.066,63 €
Faro solar iluminación exterior 100 W	1.109 €
Pavimento fosa de Hormigón 120x60x12 cm abujardado	40,13 €/m2
Proyector LED empotrable 2W clase I	81 €
Acrisolamiento doble de seguridad 4mm, 6mm, 3mm translúcido	67,09 €/m2
Banco de madera con estructura metálica 200x74 cm	719,58 €
Suministro y montaje acero S275 JR atornillado	2,24 €
Tablón de madera 1 m2	1,98 €





Desarrollando la entrada al parking como el punto más problemático, el proyecto pretende hacerle jugar a su favor, ocupando un volumen sobre el eje de la plaza de una construcción tipo grilla de madera con unos volúmenes de concreto en una planta, hasta llegar al volumen de escaleras, a partir de donde se trata de volúmenes más sólidos. Aunque limitado, además, con el mismo sistema de columnas se llega por arriba al techo, se puede permitir el edificio en su totalidad.



Definiendo como entrada principal a la plaza la de la calle Gómez Ferrer, proveniente de un camino histórico, el proyecto pretende potenciar el recorrido de la plaza desde esta. La organización del pavimento en planta busca crear las visualidades más interesantes para el tránsito, por donde los usuarios a la ligera se atraen desde el centro de la plaza hacia el punto, a diferencia de lo que se da en otros casos, se puede permitir el edificio en su totalidad.



La zona norte de la plaza, más que no se encuentra sobre el apartamento, se aprovecha para plantar árboles en el terreno más amplio de propiedad. Los volúmenes a la ligera, crean un borde verde de plaza distribuido en el tiempo de la noche y día. Asimismo, el uso del perfil de la plaza de manera que se logra respaldar sosteniendo con los bordes del apartamento, más que ser un espacio plantas en macetas.



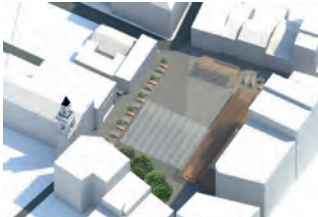
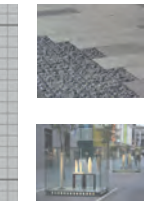
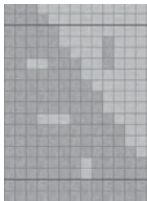
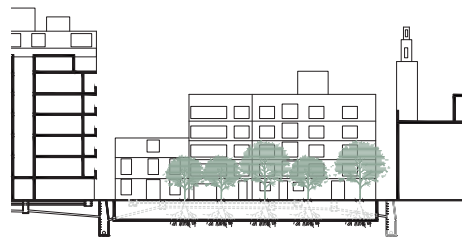
El pavimento trata la dirección que se la define como principal de la plaza del proyecto, desde el camino histórico, hasta la plaza. Aunque la línea no es como tal en el pavimento, hay dos tipos de pavimentos, con una ligera diferencia de color y textura, que se encuentran en diagonal al corte de las plantas, una combinación de madera y concreto.



Desde del gran volumen de la zona de madera proyectada al lado de la zona, se disponen tres volúmenes más, en una planta, un pequeño espacio para guardar cosas y otras propuestas de línea que permiten en la plaza y el espacio en el borde, disponer en el centro de la zona un espacio (línea este) de la plaza y la zona de la zona principal.



Para solucionar el problema de espacio limitado para estar en la plaza, al no poder recurrir al hecho de tener el edificio en la plaza, se trata de tener la plaza que en muchas ocasiones resulta de un espacio completamente disponible, se la planta por un sistema de líneas que se pueden entender por los ejes de la plaza y el espacio entre ellas de la plaza.



Salah Gacem
Nicolás Rodríguez
Natalia Sosnovskaya

El municipio de Sedavi, sito al sur de Valencia presenta diversos medios de movilidad, entre los cuales encontramos el ferrocarril, líneas tanto de autobús como de Metro Bus y un extenso carril bici.

Este último, está favorecido por la presencia del Anillo Verde Metropolitano, sin embargo hemos decidido ampliarlo para reforzar la circulación a través del municipio y no solo a sus alrededores, llegando así al parque de l'Abutera.

La línea de la EMT presentaba una cobertura insuficiente en el área urbana de Sedavi, por ello, se propone la implantación de una nueva ruta que transcurra por el interior del municipio.

Esta nueva ruta, está dotada con dos nuevas estaciones situadas en puntos estratégicos del municipio. Por una parte, una situada en los carriles de la plaza Mayor Sur, e integrada al dotar de movilidad al centro del núcleo urbano. Por otro lado, se implanta una nueva estación situada en el emplazamiento del centro comercial de Sedavi para promover el comercio de esta zona, que ha quedado de alguna manera olvidada.

Por otro lado, hemos creado nuevos recorridos escolares y peatonales para mayor seguridad tanto de niños como del resto de habitantes.

Por último, una propuesta para mejorar los puntos conflictivos más importantes que hemos localizado entre los que destacan los accesos a Sedavi, el paso a nivel del ferrocarril y una rotonda.

- LEYENDA**
- Vías principales
 - Vías secundarias
 - Vías terciarias
 - Ferrocarril
 - V-30
 - Entradas y salidas
 - ⊗ Puntos conflictivos
 - Sentido de circulación



Mobilidad actual

Hierarquia del viario y puntos conflictivos

Distrito	Acciones	Objetivos
Distrito 1
Distrito 2
Distrito 3
Distrito 4
Distrito 5
Distrito 6
Distrito 7
Distrito 8
Distrito 9
Distrito 10
Distrito 11
Distrito 12
Distrito 13
Distrito 14
Distrito 15
Distrito 16
Distrito 17
Distrito 18
Distrito 19
Distrito 20

- LEYENDA**
- Línea EMT 14
 - Carril Bici



Análisis DAFO

Línea EMT 14 actual y propuesta

Carril bici actual y propuesta



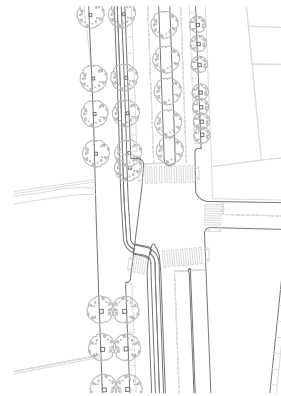
- LEYENDA**
- Línea Metro Bus
 - Recorridos escolares
 - Calle peatonal
 - Plataforma única



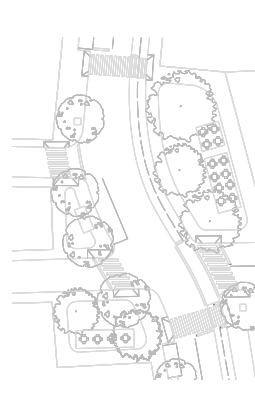
Línea Metro Bus

Recorrido escolar y centros escolares

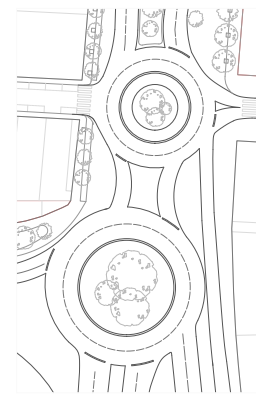
Calles peatonales y plataforma única



Propuesta puente E 1:500



Propuesta rotonda E 1:500



Propuesta entrada V-30 E 1:500

Salah Gacem
Nicolás Rodríguez
Natalia Sosnovskaya



MOBILIARIO

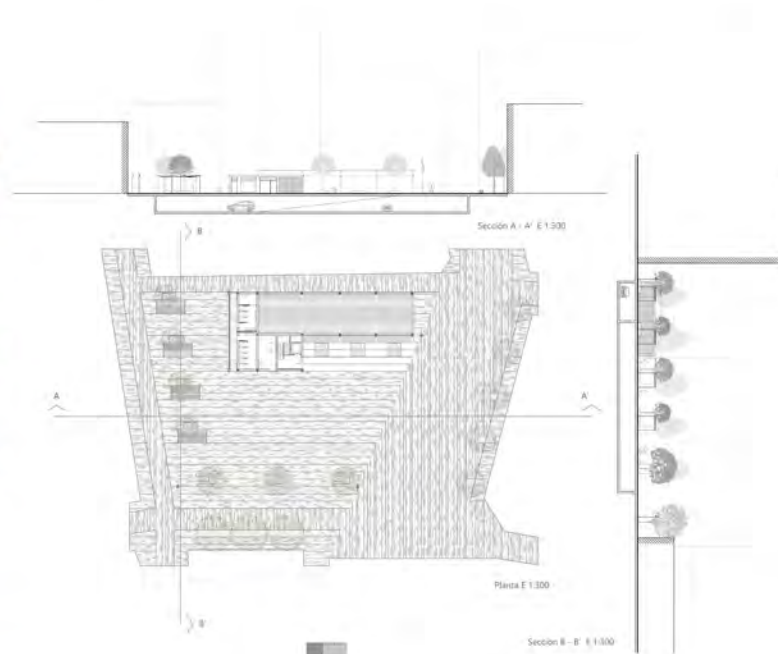
Banco con respiradero



Banco cuadrado con árbol



Banco cuadrado



Salah Gacem
 Nicolás Rodríguez
 Natalia Sosnovskaya



LA PLAZA EN LA QUE VAMOS A ACTUAR SE ENCUENTRA EN EL MUNICIPIO DE SEDAVI, POBLACIÓN AL SUR DE VALDESCIA ACOSTA POR LA AUTOVIA, EL BARRIO DE LA TORRE, LAS VIAS FERROVIARIAS Y POR ALFARAR.

LA PLAZA DE JAIME I EL CONQUISTADOR, SITUADA EN EL SUR DE DICHA POBLACION, ES LA PLAZA MAYOR. TIENE UN GRAN USO, YA QUE ALLI SE CELEBRAN LAS FESTIVIDADES DEL PUEBLO Y EL MERCADO.

TENIENDO ESTAS PREMISAS EN MENTE HEMOS PROYECTADO UNA PLAZA CON POCO MOBILIARIO QUE NO ENFOFEECE LA DIVERSIDAD DEL LUGAR, APORTANDO SOMBRA Y VIDA.

DESTACA EL JUEGO DE COLOR DEL PAVIMENTO, CREANDO UN DEGRADADO RADIAL. CON EL OBJETIVO DE CREAR UN ESPACIO LIBRE Y SIN INTERFERENCIAS PARA SU USO MULTIFUNCIONAL. ACOTAMOS Y LIMITAMOS LA PLAZA MEDIANTE MOBILIARIO. POR UNA PARTE CON UNOS GRANDES MACETEROS GUIAMOS LOS VEICULOS DE EMERGENCIA Y LA ZONA DE PARO. LOS BANCOS DE SOMBRA Y LAS LUCES EN EL SUELO AYUDAN A ESTE COMETIDO. POR OTRA PARTE, LAS PERGOLAS DE ACERO GALBANEADO APORTAN SOMBRA Y CANALIZAMOS LA RAMPA DE LA ENTRADA DEL PARKING. Y FINALMENTE, CREAMOS ESPACIO ADJUNTAMIENTO Y A LA ILUSTRACION MEDIANTE ESE MISMO JUEGO DE LOS ASQUIMES.



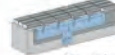
- 1 ZONA SOMBRADA.
- 2 FUENTE
- 3 ZONA DE SUELO
- 4 VALCA PUBLICITARIA.
- ENTRADA TAXI
- ZONA DE PARO DE VEICULOS DE EMERGENCIA
- ILUSTRACION
- ADJUNTAMIENTO
- ZONA ZENITAL
- CERTEJA
- BAR



DETALLE DEL PAVIMENTO CON ENCUENTRO DEL MACETERO



DETALLE DEL BORDILLO



DETALLE DE LA FUENTE

PAVIMENTO



60x60 cm COLOR GRIS CLARO



60x60 cm COLOR MIX GRIS

MOBILIARIO



BANCO DE 120CM



CUBRILLO A PRESION PARA FUENTE EMPOTRABLE EN SUELO



LUCES EXTERIOR EMPOTRABLE EN EL SUELO



PERGOLA DE ACERO GALVANIZADO EN NEGRO 120CM



BARRERA DE ACERO GALVANIZADO EN NEGRO 120CM



MACETERO DE 120CM

VEGETACION



CERCIS SILICOSTRICH



PLATANUS HISPANICA



MAHONIA AURANTIACA

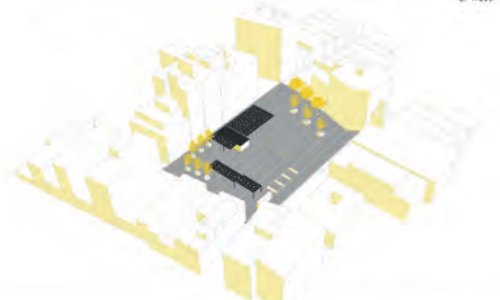
TIPO CADUCIFOLIO ALTURA 3 M.

TIPO CADUCIFOLIO ALTURA 40 M.

ALTURA 20 M



E: 1/250



Ana Caballer
David Belda
Fernando Medina
María Ruts

PROYECTO
PLAZA DE JAIME I EL CONQUISTADOR
 SEDENI - COMUNITAT VALENCIANA

El proyecto de urbanismo que hemos planteado para la plaza de Jaime I el Conquistador, se basa en la integración y continuación de sus características físicas, que otorgan un carácter histórico, monumental y monumental, desde el punto de vista de la historia de la ciudad, lo que nos ha llevado a un planteamiento que se integra en el entorno urbano y a un diseño que se integra en el entorno urbano y a un diseño que se integra en el entorno urbano.

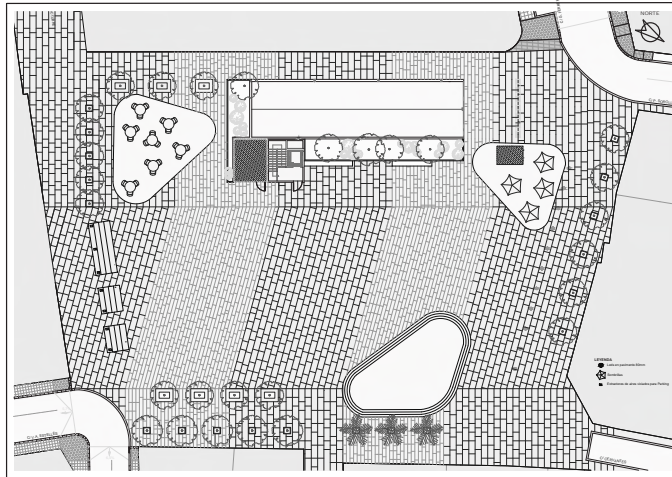
La plaza de Jaime I el Conquistador, se plantea como un espacio público que se integra en el entorno urbano y a un diseño que se integra en el entorno urbano. El proyecto de urbanismo que hemos planteado para la plaza de Jaime I el Conquistador, se basa en la integración y continuación de sus características físicas, que otorgan un carácter histórico, monumental y monumental, desde el punto de vista de la historia de la ciudad, lo que nos ha llevado a un planteamiento que se integra en el entorno urbano y a un diseño que se integra en el entorno urbano.

El proyecto de urbanismo que hemos planteado para la plaza de Jaime I el Conquistador, se basa en la integración y continuación de sus características físicas, que otorgan un carácter histórico, monumental y monumental, desde el punto de vista de la historia de la ciudad, lo que nos ha llevado a un planteamiento que se integra en el entorno urbano y a un diseño que se integra en el entorno urbano.

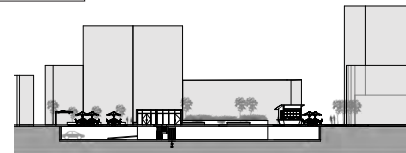
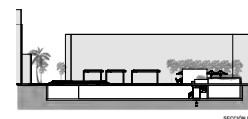
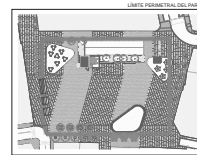
El proyecto de urbanismo que hemos planteado para la plaza de Jaime I el Conquistador, se basa en la integración y continuación de sus características físicas, que otorgan un carácter histórico, monumental y monumental, desde el punto de vista de la historia de la ciudad, lo que nos ha llevado a un planteamiento que se integra en el entorno urbano y a un diseño que se integra en el entorno urbano.



LOCALIZACIÓN



SOLEAMIENTO



AMEBA 1: Es la que sirve a las terrazas de los bares colindantes, de esta manera se distribuyen las mesas sobre ella, formando un espacio dinámico y atractivo.



AMEBA 2: Esta ameba tiene una formación especial, ya que se ha realizado a modo de escenario para festividades, representaciones, actuaciones, etc. Cuando su uso no sea uno de los anteriores, seguirá en la plaza siendo un elemento elevado.



AMEBA 3: Situado junto a la entrada del parking, en ella encontramos un kiosko y una serie de sombrillas y mesas. Este kiosko servirá bebidas frías, snacks y además contará con prensa y revistas, aportando un espacio para pasar el tiempo más ameno.



Yi Chen Wei
 Paula Martínez
 Gemma Ródenas

Materiales			
Material	Descripción	Cantidad	Unidad
1	Asfalto	1000	m ²
2	Grava	2000	m ³
3	Grava	2000	m ³
4	Grava	2000	m ³
5	Grava	2000	m ³
6	Grava	2000	m ³
7	Grava	2000	m ³
8	Grava	2000	m ³
9	Grava	2000	m ³
10	Grava	2000	m ³
11	Grava	2000	m ³
12	Grava	2000	m ³
13	Grava	2000	m ³
14	Grava	2000	m ³
15	Grava	2000	m ³
16	Grava	2000	m ³
17	Grava	2000	m ³
18	Grava	2000	m ³
19	Grava	2000	m ³
20	Grava	2000	m ³

Materiales			
Material	Descripción	Cantidad	Unidad
1	Asfalto	1000	m ²
2	Grava	2000	m ³
3	Grava	2000	m ³
4	Grava	2000	m ³
5	Grava	2000	m ³
6	Grava	2000	m ³
7	Grava	2000	m ³
8	Grava	2000	m ³
9	Grava	2000	m ³
10	Grava	2000	m ³
11	Grava	2000	m ³
12	Grava	2000	m ³
13	Grava	2000	m ³
14	Grava	2000	m ³
15	Grava	2000	m ³
16	Grava	2000	m ³
17	Grava	2000	m ³
18	Grava	2000	m ³
19	Grava	2000	m ³
20	Grava	2000	m ³

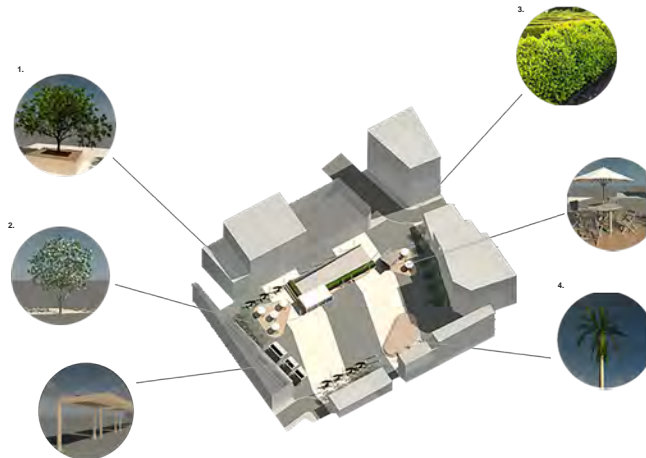
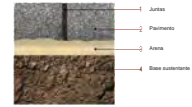
CONTRASTE DE PAVIMENTOS



COLOCACIÓN DEL PAVIMENTO



SECCIÓN



- 1. PALO DULCE**
Eysenhardtia polystachya es una especie de la familia de las fabáceas. En México se conocida como palo dulce. Es un árbol de tamaño pequeño a mediano perennifolio.
- 2. LA MAGNOLIA (MAGNOLIA GRANDIFLORA)**
es un árbol originario de Estados Unidos muy empleado en la decoración de jardines. Con una altura que puede llegar a alcanzar los 30 metros, es una especie de crecimiento lento. Las flores de la Magnolia grandiflora son grandes, blancas y muy vistosas. Además, desprenden aroma.
- 3. ARBUSTO**
Cultivo: Sus flores blancas y llamativas desprenden un aroma muy característico, por lo que en un lugar de paso se disfrutarán mucho más. Necesita muy ornamental y aunque resista bien las heladas, prefiere desarrollarse en zonas templadas.
- 4. Roystonea regia**
conocida como palma real, es una especie de palma cuya altura, elegancia y fácil cultivo la ha convertido en una de los árboles utilizados como ornamental más común en el mundo.

Yi Chen Wei
Paula Martínez
Gemma Ródenas





PRESUPUESTO DE OBRA									
Presupuesto de Obra									
Item	Descripción	Cantidad	Unidad	Valor Unitario	Valor Total				
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				
41				
42				
43				
44				
45				
46				
47				
48				
49				
50				
51				
52				
53				
54				
55				
56				
57				
58				
59				
60				
61				
62				
63				
64				
65				
66				
67				
68				
69				
70				
71				
72				
73				
74				
75				
76				
77				
78				
79				
80				
81				
82				
83				
84				
85				
86				
87				
88				
89				
90				
91				
92				
93				
94				
95				
96				
97				
98				
99				
100				

K1 1/10000



DETALLE GRADAJE



DETALLE RAMPAS



DETALLE PÉRDOLA

K1 1/500



Immaculada Pérez
 Javier Pastor
 Michelle Ferreira

PLAZA JAIME I EL CONQUISTADOR

ESTRATEGIAS TERRITORIALES Y PAISAJE

LA PLAZA DE UN PUEBLO DEBE EN SU LUGAR DE ENCUENTRO, DE REUNIÓN, ESPACIO DONDE REUNIRSE Y MAJORES COMPARAR UN MISMO ESPACIO QUE LES REPRESENTA.

AMPLIANDO LA VARIEDAD DE USOS DE LA PLAZA DE JAIME I EL CONQUISTADOR, EL ESPACIO PÚBLICO PRESENTA UNA ESTRUCTURA MAS ORDENADA Y DELIMITADA.

SE HA QUERIDO DAR PRECISACION AL CENTRO DE LA PLAZA, YA QUE ES ESPACIO COLECTIVO Y CENTRALIZADO, SE HA SIDO ESTRUCTURANDO UNA SERIE DE ZONAS UNICAS QUE ACTUAN COMO DE BANCOS COMO DE ALICORQUES.

UNA FILA DE BANCOS CORRIDOS ACORRADO DE ÁRBOLES DOTAN A LA PLAZA DE UNA AGRADABLE ZONA DE SOMBRA DONDE SE DESPIGA DE LAS VISTAS Y DEL SONIDO DE LOS JUUGOS DEL AGUA.



Platanillo distylifera

Arbol de gran porte tronco grueso, de altura variable entre 10 y 20 m, de corteza gris y un tronco recto, con las ramas generalmente rectas, cilíndricas o bulbosas, con la corteza lisa y brillante-verdeada.



Lagunillo arboreo

Arbol de 10 a 14 m de altura, con una copa redondeada y densa, de color verde claro, y un tronco recto, con la corteza gris oscura, rugosa y lustrada longitudinalmente con las hojas, floridas blancas tomentosas.



Brachycten papuense

Arbol de 10 a 12 m de altura en cultivos, con la copa densa y piramidal y un tronco generalmente recto, cilíndrico o bulboso, con la corteza lisa y brillante-verdeada.



Tupanea tipo

Arbol totalmente caducifolio, alcanzando 10 a 12 m de altura en cultivos, con la copa densa, amplia y extendida y con las últimas ramas penduloso tronco grueso, con la corteza de color gris oscuro, rugoso-brillante longitudinalmente y más tarde dividida en placas persistentes.



Genetia purpurina

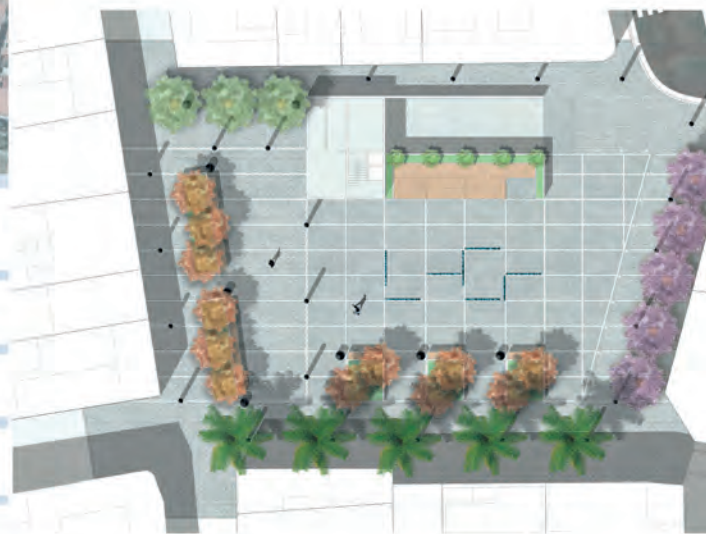
Arbol pequeño o mediano, de 6 a 10 m de altura, con la copa densa y redondeada, con la corteza gris oscura, rugosa y brillante longitudinalmente y más tarde dividida en placas persistentes.



AL ENTRAR EN LA PLAZA LLAMA LA ATENCIÓN EL JUEGO DE PAVIMENTOS EXISTENTE, LAS PIZAS GRANDES DE INFORMACIÓN OCUPAN LA ZONA CENTRAL DE LA MISMA Y SE COMBINAN CON PIZAS MAS PEQUEÑAS, DANDO DE ESTA MANERA DE CENTRALIDAD A LA PLAZA.

SE HA INCLUIDO EN ESTE PAVIMENTO UN JUEGO DE AGUA PARA QUE PEQUEÑOS Y MAJORES DISFRUTEN Y JUEGUEN EN ESTE ESPACIO.

LOS MACETEROS HAN SIDO DISEÑADOS PARA GENERAR SOMBRA A LOS CIUDADANOS QUE QUIERAN DESFRUTAR DE LOS BANCOS CON VISTAS A LA PLAZA, HACEN A SU VEZ UN PAPEL FUNDAMENTAL, ALBERGANDO DIVERSAS ESPECIES QUE GENERAN UN JUEGO DE COLORES Y VISUALES EN LA MISMA.



Paula Ferrando
Nacho Solera
David Martínez

ANÁLISIS SEDAVÍ

ESTRATEGIAS TERRITORIALES Y PAISAJE

SITUACIÓN



El punto de este documento es el desarrollo urbano de Sedaví, que se sitúa dentro del área de influencia de Valencia. Debe comprender tanto el casco urbano de Sedaví, como también el área de influencia que rodea al núcleo urbano, tanto y también, el ámbito de influencia de la Albufera.



Se estima una longitud adecuada este-casco de Sedaví con un eje longitudinal que recorra desde el centro urbano al núcleo urbano. Posteriormente de oeste a este el casco urbano de Sedaví y conecta con el punto de unión entre ambos, utilizando una forma gradual que permita salvar el desnivel que se genera por parte de los terrenos de influencia en un entorno urbano.

Se realiza la apropiación de espacios para dar una solución viable al punto de unión entre ambos con la fuerte jerarquía. Creación de estructura de huerto entre comunidades, dando una importancia especial al punto nodal, figura del principio de huerto valenciano, el tratamiento de las zonas, como lugar cultural del núcleo de huerto, a su vez, la creación de un entorno en un ambiente que conecte la vía marítima con la urbana.

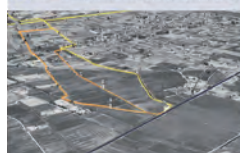


CIRCULACIONES

- BARRIO
- CARRIL BIC
- ACCIONES
- CARRETERA V-31 (A-10) 10.000
- CARRETERA CV-457 (A-10) 15.000
- BARRIO CASCO

RELACION LÍMITES URBANOS

- HUERTA-ALBUFERA
- HUERTA-ALBUFERA
- HUERTA-ALBUFERA
- HUERTA-ALBUFERA
- HUERTA-ALBUFERA

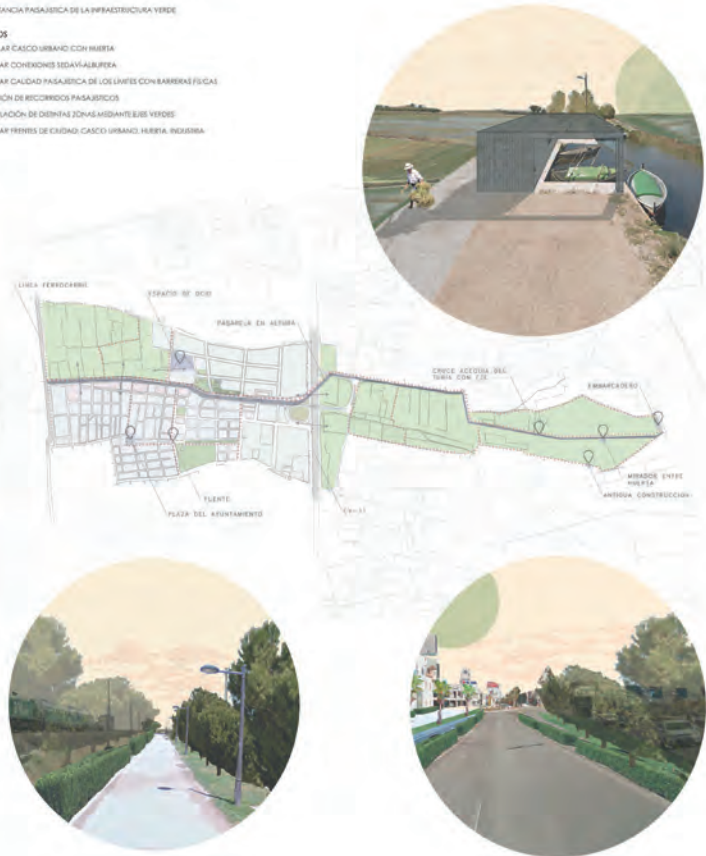


ESTRATEGIAS TERRITORIALES

1. EJE TRANSVERSAL QUE CONECTA EL CENTRO URBANO CON EL PASAJE DE HUERTA
2. INTERVENCIÓN EN LOS ESPACIOS DE INCLUSIÓN E INTERACCIÓN DE ESPACIOS URBANOS Y HUERTA
3. IMPORTANCIA PASAJERÍA DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE

OBJETIVOS

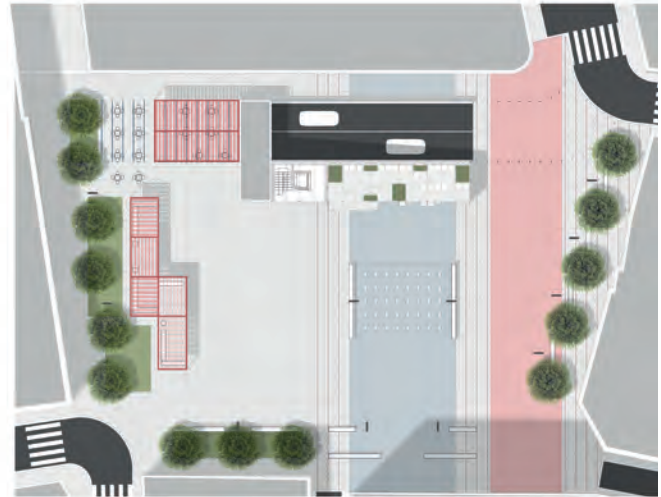
1. VINCULAR CASCO URBANO CON HUERTA
2. MEJORAR CONEXIONES SEDAVÍ-ALBUFERA
3. MEJORAR CALIDAD PASAJERÍA DE LOS LÍMITES CON BARRERAS FÍSICAS
4. CREACIÓN DE RECORRIDOS PASAJEROS
5. ARTICULACIÓN DE DIFERENTES ZONAS MEDIANTE EJES VERDES
6. MEJORAR FRENTES DE CIUDAD, CASCO URBANO HUERTA INCLUIDA



Pablo García
Alba Doménech



Habitat de aduques i terratges			
	Àrea	Recita	Impacte
Oficines P construcció	0,75	26,36	13,24
Facilitat d'habitatge comunitari	0,75	11,11	13,81
Bosc Bosc Mitjà	1,08	44,44	47,12
Audiò-lopatiu C3	4,00	0,86	8,44
Mitjà-lopatiu C04	0,40	1,26	0,26
Agua	0,00	1,00	0,01
Clubs d'activitat comunitaria	0,02	79,17	1,38
Espais d'oci i esport			
	Àrea	Recita	Impacte
Oficines P construcció	0,10	30,30	2,04
Facilitat d'habitatge comunitari	0,20	11,11	2,43
Llocs per a esport (Sòcol)	1,00	24,75	26,24
Indústria (12.000.000 m ² d'ús)	0,00	104,84	0,10
Mitjà-lopatiu C3	0,00	87,49	2,19
Clubs d'activitat (4.000 m ²)	0,01	44,19	0,49
Clubs d'activitat comunitaria	0,02	24,75	0,74
Bosc			
	Àrea	Recita	Impacte
Bosc Mitjà	0,06	44,44	26,89
Bosc Mitjà	0,04	11,11	31,16



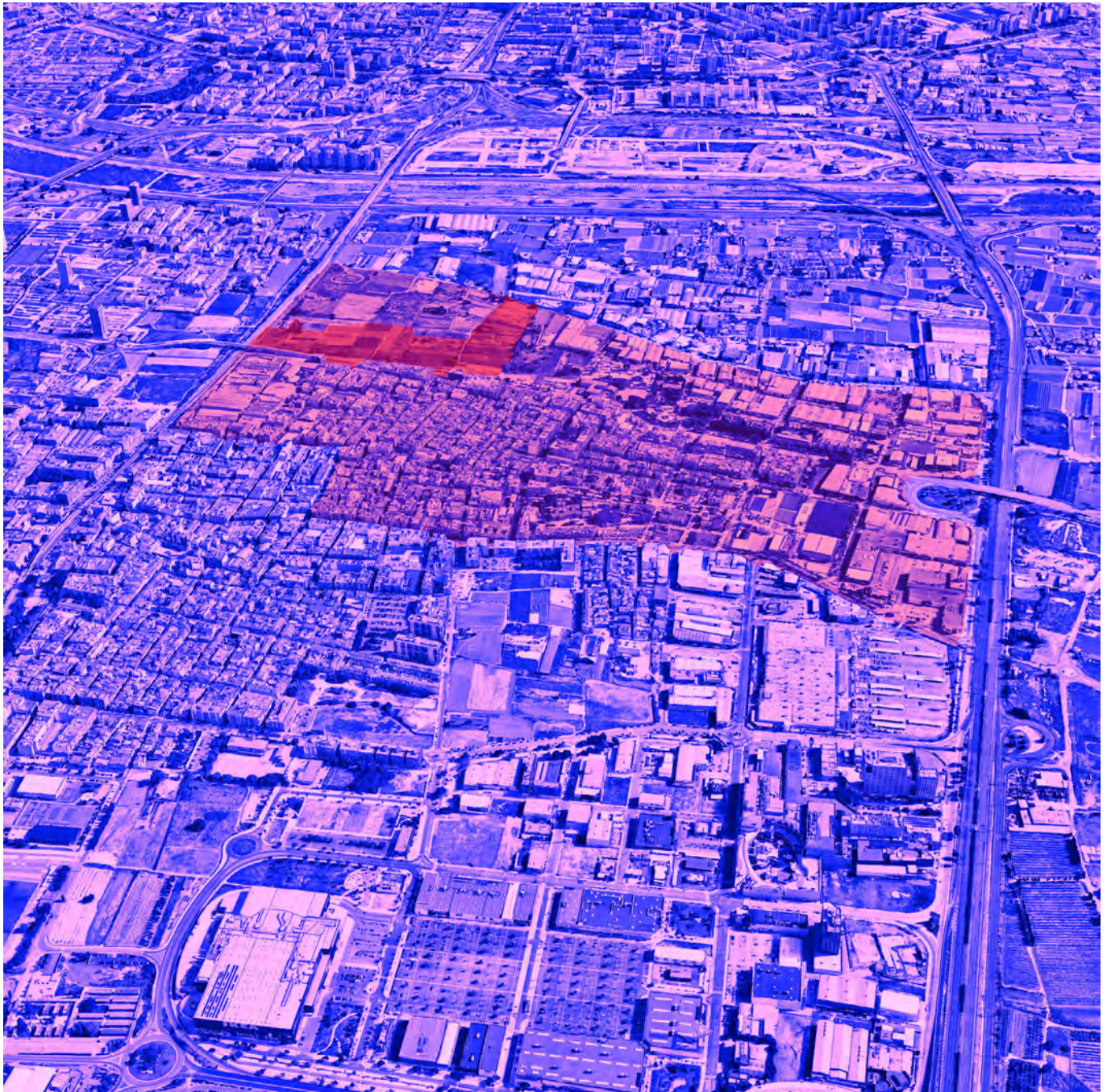
Plaça d'en Jaume I,
el conqueridor

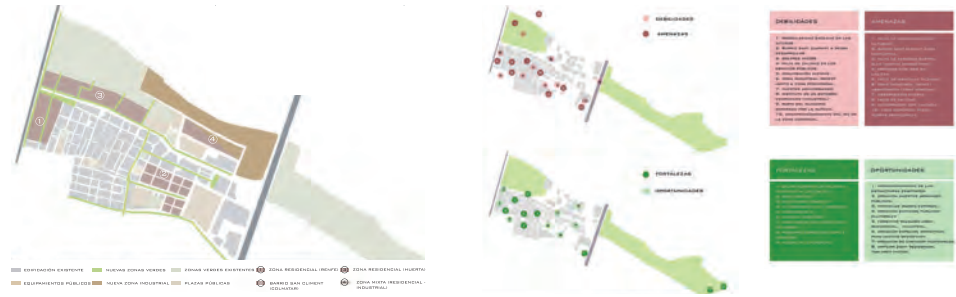
SEDAVI



Pablo García
Alba Doménech

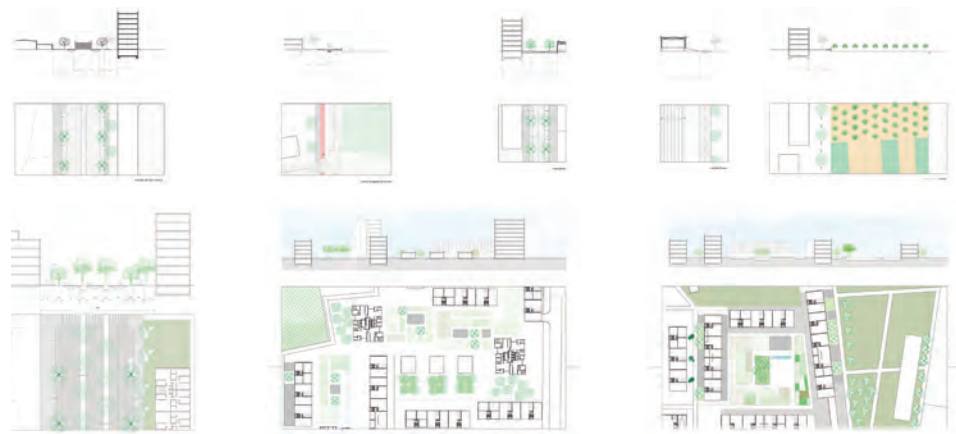
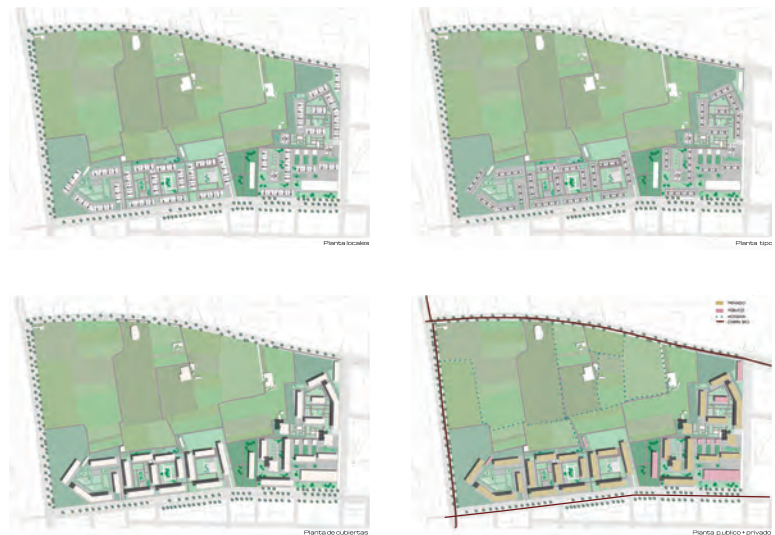






OBJETIVOS

1. **ORGANIZAR EL BARRIO DE BAYT AL-JAYD**
 El barrio se debe organizar de acuerdo a un modelo de barrio que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente.
2. **REORGANIZAR LA ZONA INDUSTRIAL DE BAYT AL-JAYD**
 La zona industrial, según el plan maestro, debe ser reorganizada de acuerdo a un modelo de barrio que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente.
3. **REORGANIZAR LA ZONA RESIDENCIAL ÚNICA**
 La zona residencial única, según el plan maestro, debe ser reorganizada de acuerdo a un modelo de barrio que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente.
4. **REORGANIZAR LA ZONA RESIDENCIAL MIXTA**
 La zona residencial mixta, según el plan maestro, debe ser reorganizada de acuerdo a un modelo de barrio que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente.
5. **REORGANIZAR LA ZONA MIXTA RESIDENCIAL-INDUSTRIAL**
 La zona mixta residencial-industrial, según el plan maestro, debe ser reorganizada de acuerdo a un modelo de barrio que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente.
6. **REORGANIZAR LA ZONA PÚBLICA**
 La zona pública, según el plan maestro, debe ser reorganizada de acuerdo a un modelo de barrio que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente.
7. **REORGANIZAR LA ZONA DE EQUIPAMIENTO PÚBLICO**
 La zona de equipamiento público, según el plan maestro, debe ser reorganizada de acuerdo a un modelo de barrio que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente.
8. **REORGANIZAR LA ZONA DE PLAZAS PÚBLICAS**
 La zona de plazas públicas, según el plan maestro, debe ser reorganizada de acuerdo a un modelo de barrio que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente, que permita una integración con el entorno urbano existente.



Immaculada Pérez
 Javier Pastor
 Michelle Ferreira



Sedavi es un municipio de la Comunidad Valenciana, España. Pertenece a la provincia de Valencia y está en la comarca la Huerta Sur. Cuenta con una población censada de 10 183 habitantes. El municipio de Sedavi está situado en el sector meridional de la Huerta Sur. Su término es estrecho y alargado, con un relieve totalmente llano y cubierto por sedimentos de la época cuaternaria, todavía en proceso de colmatación en el extremo oriental del término. El límite oeste lo constituye en gran parte la línea de ferrocarril Madrid-Valencia por Almansa y el este, las tierras de marjal de la Albufera. El núcleo urbano está totalmente conurbado con Alfafar, Benetússer, Hornos de Alcedo (Valencia) y Lugar de Corona.

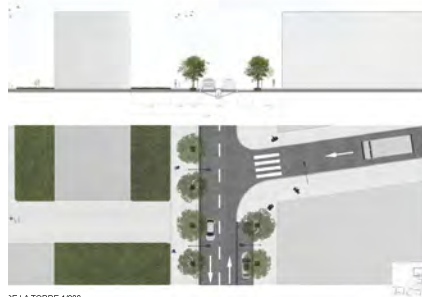
El núcleo urbano de Sedavi es relativamente reciente. Hasta el siglo XVIII consistía en una agrupación de barraques y alquerías ordenadas en tres calles: al oeste el carrer de les Barraques o del Olivar (actual calle de Cervantes), al este el carrer del Sabobre y, entre éstas, el carrer del Mig (‘calle del Medio’). El núcleo ha crecido tanto que el límite con Alfafar lo constituye la avenida de la Albufera y la avenida Divisoria.

En nuestra actuación trabajamos en la zona norte de Sedavi junto al límite con la huerta. En los esquemas podemos observar cómo se relaciona Sedavi con su entorno y detectamos que necesita una mejor conexión tanto con la huerta como con la salida al mar. Por esas y otras razones hemos decidido hacer una actuación de borde donde los edificios generan un espacio abierto que a su vez recoge la huerta y los al rededores, generando una nueva zona habitacional con dotaciones como colegios. Pretendemos adaptar toda la parte urbanizada a los nuevos tiempos pensando de cara al futuro y a la sostenibilidad. Como idea principal del proyecto se ha respetado en todo momento la premisa de llevar la huerta a las nuevas viviendas en Sedavi. Es por ello que dentro de los complejos y en las cubiertas hemos generado zonas de huerta urbana para que no sólo se pueda cultivar como actividad económica si no como ocio o recreo. También queremos hacer de Sedavi un espacio seguro para los viandantes, es por ello que hemos generado zonas de tránsito rodado diferenciadas de las del tráfico peatonal, dando prioridad a éstos en todo momento.

Noelia Hernández
Raquel Linares
Marcos Rodríguez



VISTA UAP AVENIDA PAIS VALEN



DE LA TORRE 1/200



SECCION AVENIDA EUROPA 1.

Noelia Hernández
Raquel Linares
Marcos Rodríguez



Salah Gacem
Nicolás Rodríguez
Natalia Sosnovskaya

NOS ESTABLECEMOS EN EL NOROCCIDENTE DE LA LOCALIDAD DE SEDAVI, MUNICIPIO UBICADO AL SUR DE LA CIUDAD DE VALENCIA Y AL OESTE DE LA AUTOPISTA V-11 (VIALIDAD QUE COMUNICA LA CIUDAD VALENCIANA CON EL SUR DE LA COMUNIDAD QUE LLEVA EL MISMO NOMBRE Y COMUNITADES SUREÑAS DE ESPAÑA).

EL PROYECTO CONSISTE EN UNA INTERVENCIÓN URBANA DE CARÁCTER RESIDENCIAL, DONDE LA INTENCIÓN ES, NO SÓLO DOTAR DE VIVIENDA Y ESPACIO VERDE AL MUNICIPIO EN CUESTIÓN, TAMBIÉN Y PRINCIPALMENTE RECUPERAR EL ESPACIO RESIDUAL QUE FUE GENERÁNDOSE A LO LARGO DEL TIEMPO, AL NORTE DE SEDAVI, A CAUSA DEL POCO TRATAMIENTO DADO A LA AVENIDA PARS VALENCIA (AVENIDA QUE MARCA EL LÍMITE NORTE DE LA LOCALIDAD) Y AL ABANDONO GENERADO EN EL ÁREA QUE CORRESPONDE A LA INTERSECCIÓN ENTRE LA MENCIONADA VIALIDAD Y LAS VÍAS FERROVIARIAS.

EL CONCEPTO PRINCIPAL DE NUESTRA INTERVENCIÓN ES EL CONJUNTO DE CONEXIONES REFORZADAS, Y QUE FUERON PERDIÉNDOSE A LO LARGO DEL TIEMPO EN EL ÁREA NORTE DE LA LOCALIDAD, DICHAS CONEXIONES SIRVEN COMO EJES CONECTORES, QUE, JUNTO CON FONDOS DE PERSPECTIVA TRAZADOS Y PLANEAMIENTOS VEGETALES DE CALIDAD, TOMAN EN CUENTA LAS ANTIIGUAS HUELLAS AGRÍCOLAS PRESENTES EN LO QUE NO DEBEA DE SER UNA ZONA AGRARIA.

JUNTO CON LAS CONEXIONES EXPUESTAS EN EL PÁRRAFO ANTERIOR, INCLUIAMOS DIVERSAS ÁREAS VERDES DE DIFERENTES MAGNITUDES COMO CATALIZADORES DEL PROYECTO Y DE SEDAVI COMO CIUDAD, MENCIONADAS ÁREAS ESTÁN UBICADAS EN LOS PUNTOS MÁS CONFLICTIVOS DEL LUGAR CON EL OBJETIVO DE RESENSIBILIZARLOS DENTRO DEL MARGEN HABITABLE Y REFORZÁNDOLOS COMO NODOS ENTRE LAS DIFERENTES PARTES DE LA PROPUESTA Y LAS CONEXIONES DE CALLES, LAS CUALES DIRIGEN A LOS USUARIOS DEL PRECIO DIRECTAMENTE A LOS ÁRTOS MÁS REPRESENTATIVOS DE SEDAVI (COMO LA PLAZA PRINCIPAL).

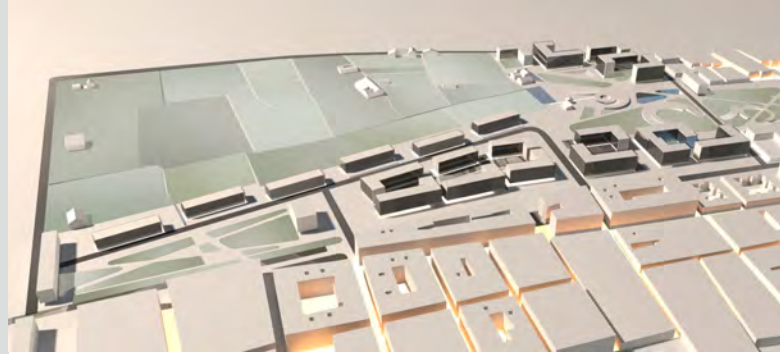
DENTRO DEL ÁREA VERDE PRINCIPAL, UBICADA AL CENTRO DEL PROYECTO, CONTAMOS CON UN ESPACIO DOCENTE QUE COMPLEMENTA LA YA EXISTENTE ESCUELA ADYACENTE A ESTA, ESTE PROYECTO DE CENTRO ESTUDIANTIL, TIENE UN CONCEPTO PROYECTUAL, QUE RESPONDE TAMBIÉN A LAS NECESIDADES URBANAS DE SEDAVI, EL PROGRAMA DEL MISMO (COMO PUEDE APLICARSE EN LOS DIFERENTES DIBUJOS Y PLANOS EXPUESTOS EN ESTAS LÁMINAS), SE ENCUENTRA DEBIDO A UN CAMINO PEATONAL QUE CONECTA DIRECTAMENTE EN SU INICIO Y FIN CON LA PLANTA BAJA A NIVEL DE BARRIO, ESTO NO SÓLO DOTA A UNA ESTÉTICA SIEMPRE NECESARIA EN LA ARQUITECTURA, SINO QUE PERMITE A LA GENTE TRANSITAR LIBREMENTE Y SIN CONSIDERAR HORARIOS EN LOS CUALES LA ESCUELA TIENE UN FUNCIONAMIENTO, CONECTANDO DIFERENTES ZONAS DEL PROYECTO DE MANERA ININTERRUMPIDA Y AL MISMO TIEMPO, PERMITIENDO QUE LA ESCUELA PUEDA IGUALMENTE FUNCIONAR DE MANERA CONTINUA POR LA NOCHE, ESTE CONCEPTO PERMITE ABOLIR LOS MUROS QUE USUALMENTE ENCERRAN LOS ESPACIOS DOCENTES CUAL SI FUERAN CARCELES Y PERMITE USAR LOS ESPACIOS VERDES PROPUESTOS A TODA HORA Y POR DIFERENTES TIPOS DE USUARIOS.

OTRO ASPECTO INTERESANTE A MENCIONAR ES EL APROVECHAMIENTO DE LAS YA EXISTENTES ALDEANAS DE MODO QUE SE PUEDAN USAR COMO EQUIPAMIENTO U OTRAS ZONAS DE INTERÉS, COMBINANDO DE ESTA MANERA, LA ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA E HISTÓRICA DE LA ZONA EN UN MISMO ESPACIO.

RECONVERSIÓN, REUSO Y ESPACIOS CONECTADOS

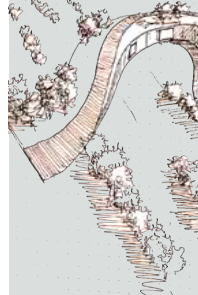


ACONTINUACIÓN SE PRESENTAN LOS DIFERENTES TIPOS DE VOLÚMENES QUE SE PROPUSIERON PARA LA ZONA RESIDENCIAL, DONDE CADA UNO DE ELLOS CONTIENE UN ESPACIO HABITABLE IGUALMENTE EN EL ÁREA DE PLANTA BAJA, LA TIPOLOGÍA DE EJES ES CONSECUENCIA DE UNA REFLEXIÓN ENTRE LAS VIALIDADES, EL CONTEXTO Y LOS ESPACIOS PRIVADOS, SEMIPUBLICOS Y PUBLICOS QUE COMPLEMENTAN EL PROYECTO EN TO





EN EL BOCETO QUE SE ENCUENTRA A CONTINUACIÓN, SE OBSERVA LO ANTERIORMENTE EXPLICADO EN TEXTO Y MOSTRADO EN PLANTA BIEN DIFERENCIAL EN UNA PERSPECTIVA TROMBOSCOPICA, COMO IDEA EN ESTE MOMENTO, ESTIVO NO SOLO GENERAR ESTE VOLUMEN, TAMBIEN MANTENER LA LINEALIDAD DE LAS TRAZAS DE CULTIVOS VALENTIN EN LOS CAMPOS AGRICOLAS DE LA ZONA.



EN EL DIBUJO EXPUESTO DEBAJO DE ESTE PÁRRAFO, SE APRECIA UNA DE LAS ALDEARRAS DE LA ZONA DE CULTIVOS, ESTA, ESPECÍFICAMENTE UBICADA AL CENTRO SURESTE DEL PROYECTO, CUENTA ADIEMÁS CON UN INTERIO BOSCOZO Y DENSO PARCELARIO VEGETAL, LA BELLEZA QUE GENERA ESTO NOS PROVOCA MANTENER TAL CUAL, ESTE ESPACIO DENTRO DE NUESTRO PROYECTO E INCLUIRLO COMO EQUIPAMIENTO.

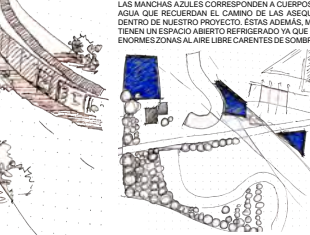


EN ESTE DIBUJO SE APRECIA LA ZONA ESCOLAR DE RECORRIDO, LA MISMA, POR LAS DIMENSIONES EXIGIDAS COMO ESPACIO DOCENTE, ATRAVESAN UNA DE LAS CALZADAS DE TRÁFICO RODADO, LO QUE LA OBLIGA A REGRESAR A PLANTA BAJA SOLO EN EL PUNTO DE CRUCE, EN UN PRINCIPIO, PENSAMOS EN LA IDEA QUE EL TERRENO COMPRENDIDO ENTRE LOS BLOQUES ESCOLARES TAMBIÉN DAJE DE MODO QUE UN RECORRIDO SECTOR DE LA ESCUELA SE ENCUENTRE A MAYOR PROFUNDIDAD QUE LA PLANTA BAJA, PERMITIENDO QUE EL COLEGIO NUNCA SE INTERRUMPA.



Descripción	Cantidad	Unidad	Observaciones
Superficie total	100,000	m ²	
Superficie construida	20,000	m ²	
Superficie verde	15,000	m ²	
Superficie impermeable	10,000	m ²	
Superficie permeable	5,000	m ²	
Superficie de agua	5,000	m ²	
Superficie de estacionamiento	10,000	m ²	
Superficie de equipamiento	5,000	m ²	
Superficie de servicios	5,000	m ²	
Superficie de transporte	5,000	m ²	
Superficie de recreación	5,000	m ²	
Superficie de otros usos	5,000	m ²	

Descripción	Cantidad	Unidad	Observaciones
Superficie total	100,000	m ²	
Superficie construida	20,000	m ²	
Superficie verde	15,000	m ²	
Superficie impermeable	10,000	m ²	
Superficie permeable	5,000	m ²	
Superficie de agua	5,000	m ²	
Superficie de estacionamiento	10,000	m ²	
Superficie de equipamiento	5,000	m ²	
Superficie de servicios	5,000	m ²	
Superficie de transporte	5,000	m ²	
Superficie de recreación	5,000	m ²	
Superficie de otros usos	5,000	m ²	



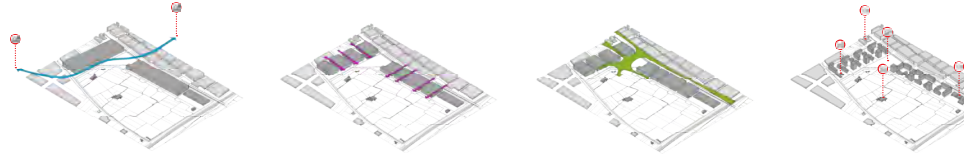
LAS MANCHAS AZULES CORRESPONDEN A CUERPOS DE AGUA QUE REGUDIAN EL CAMBIO DE LAS ASQUAS DENTRO DE NUESTRO PROYECTO. ESTAS ADIEMÁS, MANTENEN UN ESPACIO ABIERTO REFRIGERADO YA QUE HAY ENORMES ZONAS AL AIRE LIBRE CARENTES DE SOMBRAS.



Salah Gacem
Nicolás Rodríguez
Natalia Sosnovskaya

02

DIAGRAMAS DE EVOLUCIÓN



PLANTA GENERAL



SECCIONES GENERALES



SECCIÓN A-A



SECCIÓN B-B



VEGETACIÓN



PIÑO SILVESTRE
(PINUS SYLVESTRIS)
Exigencias: Ambientes secos y con mucha luz.
Crecimiento: Rápido.
Forma: Cónica, se hace irregular con los años.
Sombra: Medias.
Alturas: Entre 25 y 30 metros.
Diámetro copas: Entre 8 y 10 metros.

Utilizado en zona de miradores hacia la huerta.



FALSO PLÁTANO
(ACER PSEUDOPLATANUS)
Exigencias: Usado en calles, resistente bien a la sombra.
Crecimiento: Rápido. Vive 150 años.
Forma: Esférica.
Sombra: Medias.
Alturas: Entre 20 y 25 metros.
Diámetro copas: Entre 8 y 10 metros.

Utilizado para crear la bóveda vegetal que recorre la Av. Pais Valencià.



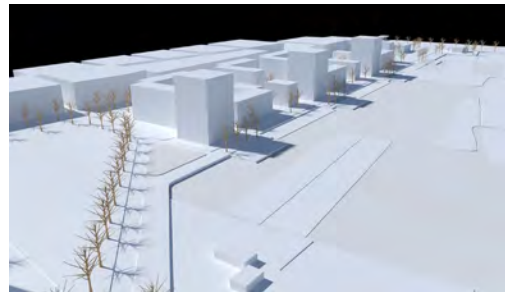
NARANJO AMARGO
(CITRUS AURANTIUM)
Exigencias: Sensible al frío.
Crecimiento: Medio.
Forma: Esférica.
Sombra: Densa.
Alturas: Entre 3 y 5 metros.
Diámetro copas: Entre 3 y 4 metros.

Utilizado para la implantación de vegetación en la acera próxima a Sedavi en Av. Pais Valencià.

VUELO



MAQUETA



Óscar Alcaide
Marta Calvo
Silvia Estibález

SECCIONES EJES VIARIOS



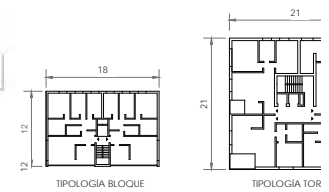
DEFINICIÓN UNIDAD RESIDENCIAL



PLANTA TIPO



TIPOLOGÍAS



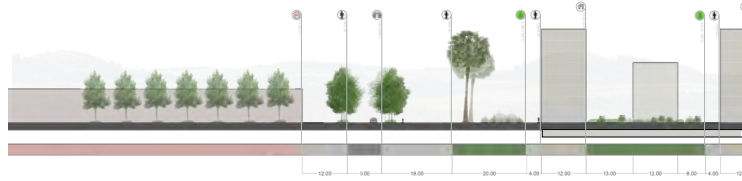
RENDERS INTERIORES UNIDAD RESIDENCIAL



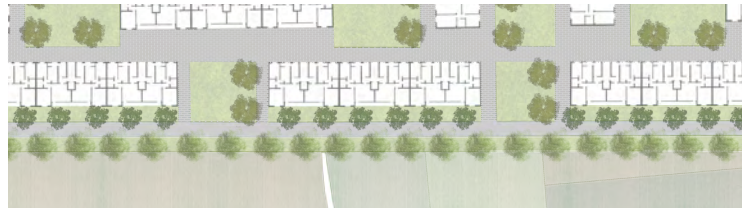
Óscar Alcaide
Marta Calvo
Silvia Estibález



SECCION PRI- 2



ALZADO DESDE LA HUERTA



Yi Chen We
Paula Martinez
Gemma Ródenas



TRABAJO INDIVIDUAL GEMMA

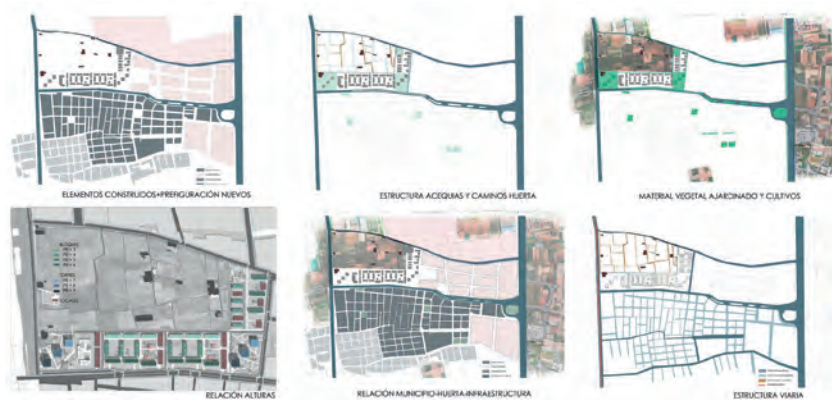


TRABAJO INDIVIDUAL YI

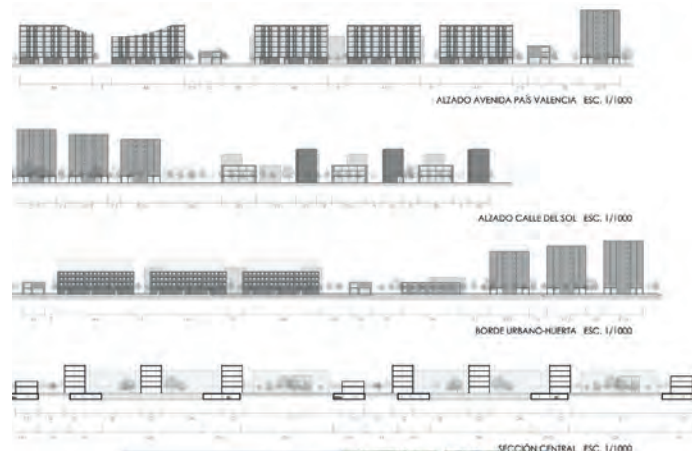


Yi Chen We
Paula Martinez
Gemma Ródenas

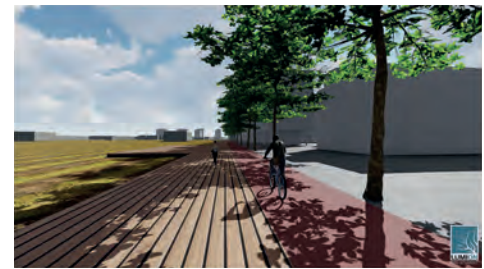




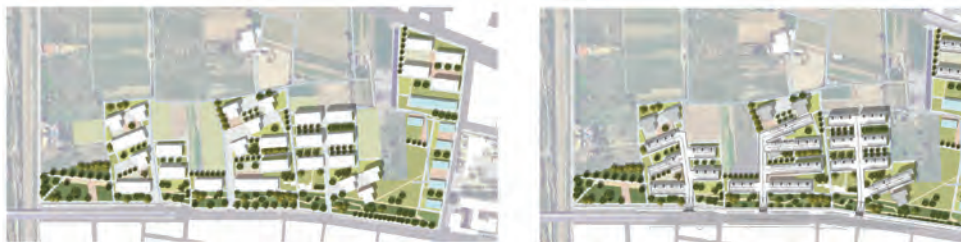
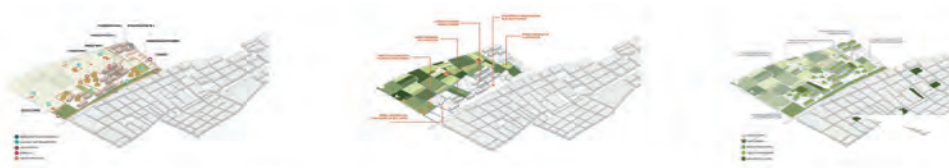
Ana Caballer
 David Belda
 Fernando Medina
 María Ruts



REFERENCIAS



Ana Caballer
David Belda
Fernando Medina
María Ruts



Pablo García
Alba Doménech



Pablo García
Alba Doménech

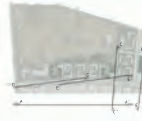
PROYECTO 522 URBANIZACIÓN FRENTE A HUERTA EN SEDAVÍ

INTENCIONES Y POSICIÓN ÉTICA

La propuesta de urbanización propuesto recoge todo lo bueno tanto de la huerta que no tiene conexión alguna con Sedaví, la trata en su contexto e inmediatamente, y junto a los espacios que ya existen, y todo el borde norte del pueblo, dotan de una conexión amable, directa y específica para los ciudadanos y una entienda nueva zona para vivir. Las edificaciones se basan en bloques o diferentes agrupaciones distribuidas conforme al espacio de la huerta, de un módulo preciso de 3 viviendas. Junto con ese módulo se crean los plots que integran las edificaciones además de responder a los requisitos del PGCU, este módulo basado en múltiples de 6, se extiende a todo el borde del conjunto, definiendo los distintos espacios.

En general tenemos una nueva zona urbana en forma de L, con bloques que agotan entre sí, creando diferentes espacios, veredas, o parkings. El eje principal del proyecto es el bolevard, el camino que recoge en la banda con la huerta hasta la urbanización, empieza los dos niveles con el colegio y el instituto y sirve de filtro para pasar a la otra parte de la huerta. En esta zona encontramos una huerta urbana junto a una miradora que permiten una gran experiencia panorámica, una vista panorámica de toda la huerta. Esta experiencia conecta también la antigua camino de la huerta que han sido trabajos y poniendo espacios verdes en el tratamiento del agua, los espacios, urbanía toda dotados, ocupación de viviendas en su parte por la huerta y se dará mayor orden.

SECCIONES ESCALA 1:100



SECCIÓN AV. PAÍS VALENCIA



SECCIÓN POR CALLE DEL SOL



SECCIÓN FRENTE FACHADA DE HUERTA EN PR 2



SECCIÓN FRENTE FACHADA DE HUERTA



SECCIÓN FRENTE FACHADA DE HUERTA 2



VISTAS



Volumetría fachada urbana frente a



Volumetría del espacio ajardinado, edificio de equipamientos lingüa y zona de vereda



Paula Ferrando
Nacho Solera
David Martínez



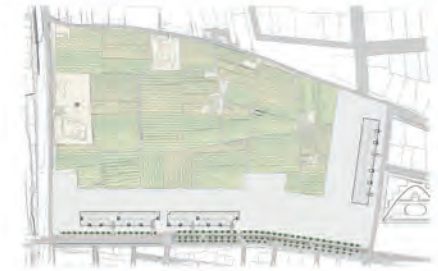
PLANTA BAJA GENERAL DE LA PROPUESTA



ALZADO INMEDIATO AL BORDE CON LA HUERTA



PLANTA TIPO GENERAL DE LA PROPUESTA



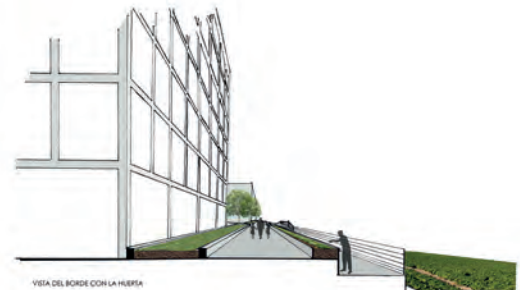
PLANTA DE SOTANO GENERAL DE LA PROPUESTA



PLANTA BAJA PARCIAL DE LA PROPUESTA



SECCIÓN TRANSVERSAL DE LA PROPUESTA (desde Av. Pío Valenciano hasta la huerta)



VISTA DEL BORDE CON LA HUERTA

La propuesta pretende reestablecer la relación perdida entre la huerta de Sedavi y el municipio, poniendo de nuevo la huerta en valor y permitiendo al mismo tiempo su disfrute por parte de los locales.

Por un lado, la ordenación se centra en la vertiente inferior con la huerta, mediante el uso de bloques lineales que sirven de portillo para acercarnos al núcleo de la avenida, que luego se desarrollan en módulos más ligeros como los puzos que desmenucen en el paseo interior. Este paseo interior incorpora elementos para obtener una panorámica del paisaje de la huerta. Además cuenta con una vía de ciclo interior que permite acceder a la huerta para fomentar el acceso a los huertos urbanos, pudiendo sembrar hortalizas para su consumo que a su vez sirven de decoración a las viviendas superiores.

Por otro lado, las direcciones de la ordenación se basan en los elementos culturales de Sedavi. Un ejemplo claro de esto es el parque donde articula la ordenación, y donde se encuentra el elemento principal, que sigue la dirección de la calle Pío Valenciano, estableciendo una relación directa con el Ayuntamiento de Sedavi.

Esta serie de fachadas crea una relación cultural y sensible entre la huerta y el municipio, aprovechando el potencial patrimonial latente en la huerta de Sedavi.



Vista aérea de la huerta de Sedavi en la actualidad



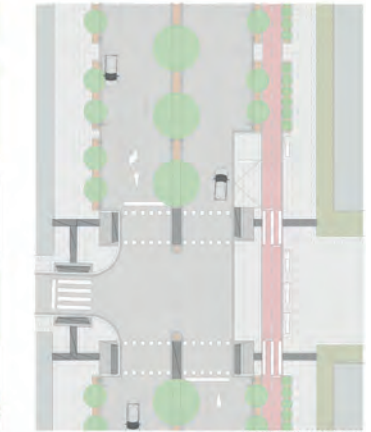
Vista aérea de la huerta incorporando la propuesta



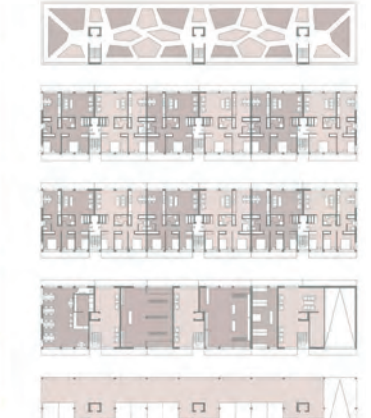
EDIFICACION PLANTA BAJA ESCALA 1/2000



EDIFICACION PLANTA TIPO ESCALA 1/2000



SECCION VIAL ESCALA 1/200



Paula Ramos



SECCION RESIDENCIAL ESCALA 1/500



DIAGRAMA ACTUACIONES ESCALA 1/5000



SECCION BORDE HUERTA ESCALA 1/750



AGRUPACION ESCALA 1/500



Paula Ramos

En esta publicación han participado los alumnos mencionados a continuación:

Aguilar Ferrando, Carlos
Alacid Gil, Álvaro
Bautista Useros, Marta
Bazán Martínez, Candela
Belda Catalán, María Teresa
Calatayud Milán, Andrés
Calle Canqui, Alberto Sandro
Canino Gutiérrez, Alejandro
Chillemi, Agostina Maria
Cortés Pedro, María
El Harti, Hiba
Ferrer Esplugues, Alejandro
Ferrer Pallares, Joan
Fuentes Turpin, María
García Verdú, Antonio
González Fuster, Alba
González García, Andrea
Iannolo Gonzalez, M^a Caterina
Ibáñez Payá, Leticia
Jimenez Mendez, Ruben
Llorca Sanchis, Adrián
López Lorenzo, Ignacio
Martínez Martínez, Lucía
Martínez Valle, Mario
Mengual Fenollar, Guzmán
Mentak, Kenza
Moreno Gutiérrez, Cristina
Muñoz Navarro, Raquel
Pastor Martínez, Álvaro
Penadés Juan, Mónica
Pérez Mora, Enrique
Ramírez Escrivà, Sara
Saadi, Jalal
Sanz Alcayde, Javier
Seguí Marí, Nerea
Senent Mena, Cristina
Sepúlveda Puerto, C. Vicente
Serra Ferrando, Belén
Sorlí Salinas, Benjamín
Tendero Martínez, Javier
Toapanta Aguiar, D. Saray
Torroglosa Marín, Raquel
Tresa, Jonathan
Véliz Muñoz, Jesús
Zaragoza Trello, Patricia

Alcaide Navarro, Óscar
Aygües Cajalvo, Mariola
Baños Arroyo, Sergio
Bataller Sabater, Germán
Belda Miquel, David
Bellod Payá, M^a Del Rocío
Bergés Güémez, Marta
Blanch García, Paula
Caballer Ibáñez, Ana Xiao Ke
Calvo Aceituno, Marta
Campos Albuixech, Élia
Cendón Soriano, Álvaro
Chen Wei, Yi
Doménech Valero, Alba
Escribano Pardo, María
Estibalez Llacer, Silvia
Fernández Lloret, Antón
Ferrando Salvador, Paula
Fuster Aparici, Carlos
Gacem, Salah Eddine
García Martínez, Pablo
Gavriluta, Iulia Andreea
Guitarte Sánchez, Tomás
Hernández Cuartero, Noelia
Isvoranu, Andreea
Jiménez López, Mario
Jorge Alfonso, Paula
Law Peña, Vanessa
Linares García, Raquel
Mansilla Adell, Miguel
Márquez Gómez, Pablo
Martínez Conejero, Sara
Martínez Navarro, Paula
Martínez Ordóñez, Sonia
Martínez Torres, David
Medina Lozano, Edwin F.
Panis Tornador, Marta
Pascu, Ionela
Pastor García, Javier
Pérez De Los Cobos Serrano, Diego
Pérez Mínguez, Inmaculada
Ramos Serrano, Paula Ribera
Ibert, Iván
Rodenas Parra, Gemma
Rodríguez Rodríguez, Marcos

Rodríguez Terrazas, Nicolás M.
Romero Martínez, Saúl
Ros Yepes, M^a Isabel
Ruts Jodra, María
Sánchez Fernández, Gonzalo
Sanmiguel Villanueva, Manuel
Santeliz Ferreira, Michelle A.
Solera Escorihuela, Ignacio
Solsona Cebrián, Eduardo
Sosnovskaya, Natalia Torrecilla
Martínez, Pablo

