

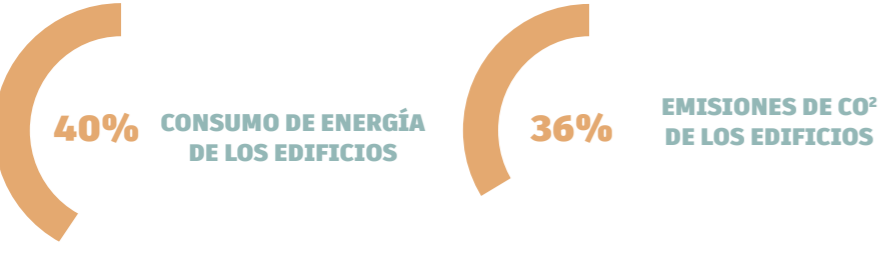
DEL PARAMO GRIS A LA CIUDAD VERDE

UN BARRIO RESIDENCIAL SOSTENIBLE EN VALENCIA 2034

MACARENA LÓPEZ BAYARRI · CURSO 2022/2023

La crisis climática se ha convertido en uno de los problemas más graves y urgentes a los que se enfrenta la sociedad actual. Los efectos del cambio climático se hacen cada vez más palpables y sus consecuencias a largo plazo pueden ser catastróficas. Es necesario tomar medidas a nivel global para minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero, proteger los recursos naturales y garantizar la sostenibilidad del planeta. La toma de conciencia debe ser una prioridad para todos los ciudadanos y líderes políticos, de manera que se pueda trabajar en conjunto para enfrentar los desafíos que la crisis climática implica. Todos los sectores tienen una gran responsabilidad para reducir la huella de carbono, pero el sector de la construcción se convierte en el que más contribuye negativamente al medio ambiente. Por ello, la arquitectura puede contribuir significativamente a la mitigación del cambio climático.

La arquitectura tiene un gran poder para contribuir a la lucha contra la crisis climática a través de la implementación de estrategias sostenibles y la sensibilización de la sociedad sobre la importancia de la sostenibilidad. La arquitectura sostenible puede mejorar la calidad de vida de las personas y del planeta, y es fundamental que los arquitectos y las arquitectas asuman la responsabilidad de liderar esta transición hacia un futuro más sostenible.



La consideración del contexto social actual es esencial para el desarrollo de una arquitectura de calidad, dado que los edificios y espacios construidos deben estar al servicio de las necesidades y demandas de la sociedad en la que se insertan. En la actualidad, el mundo se caracteriza por una creciente complejidad y diversidad, lo que ha generado múltiples desafíos sociales, económicos y ambientales que deben ser abordados en el diseño de los espacios construidos.

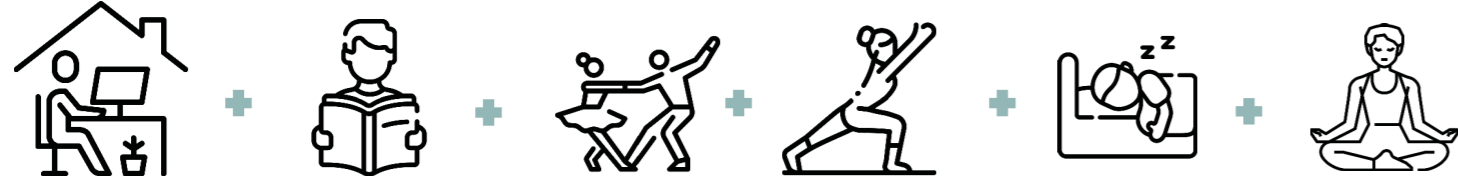
Entre los desafíos sociales que enfrenta la sociedad actual, destacan la desigualdad económica, la exclusión social, la discriminación y la violencia de género, la falta de acceso a viviendas asequibles y de calidad, así como la necesidad de espacios públicos seguros y accesibles para todas las personas.

Además, han surgido nuevas tendencias en la forma en que las personas viven y utilizan los espacios, las cuales se relacionan con cambios importantes en la sociedad, la tecnología, la economía y la cultura que están íntimamente relacionadas con la manera en que se diseñan y construyen los edificios y espacios.

ESPACIOS INTERGENERACIONALES



HOGARES MULTIFUNCIONALES



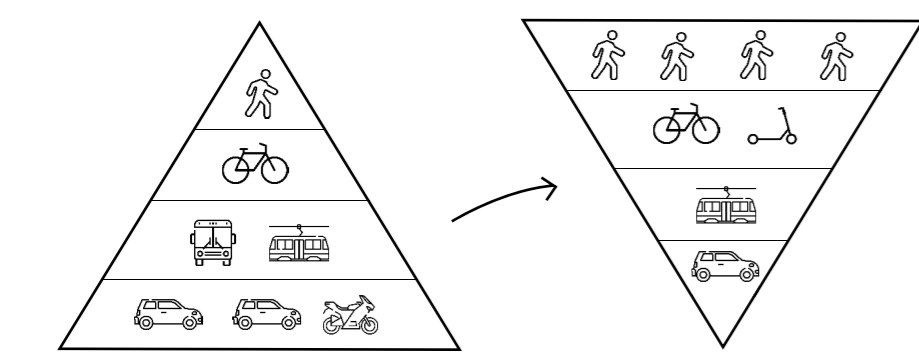
DIVERSIDAD FAMILIAR



SUPERMANZANA



CIUDAD 15 MINUTOS

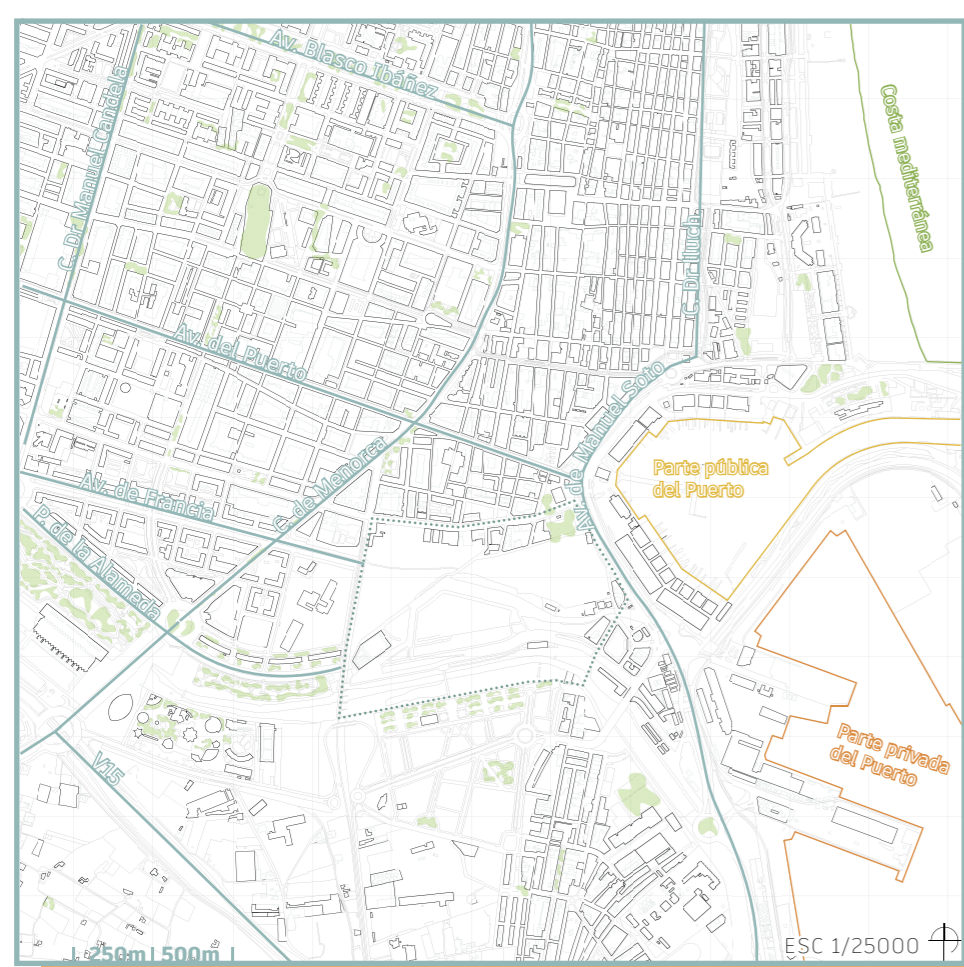


LOW EMISSION AREA



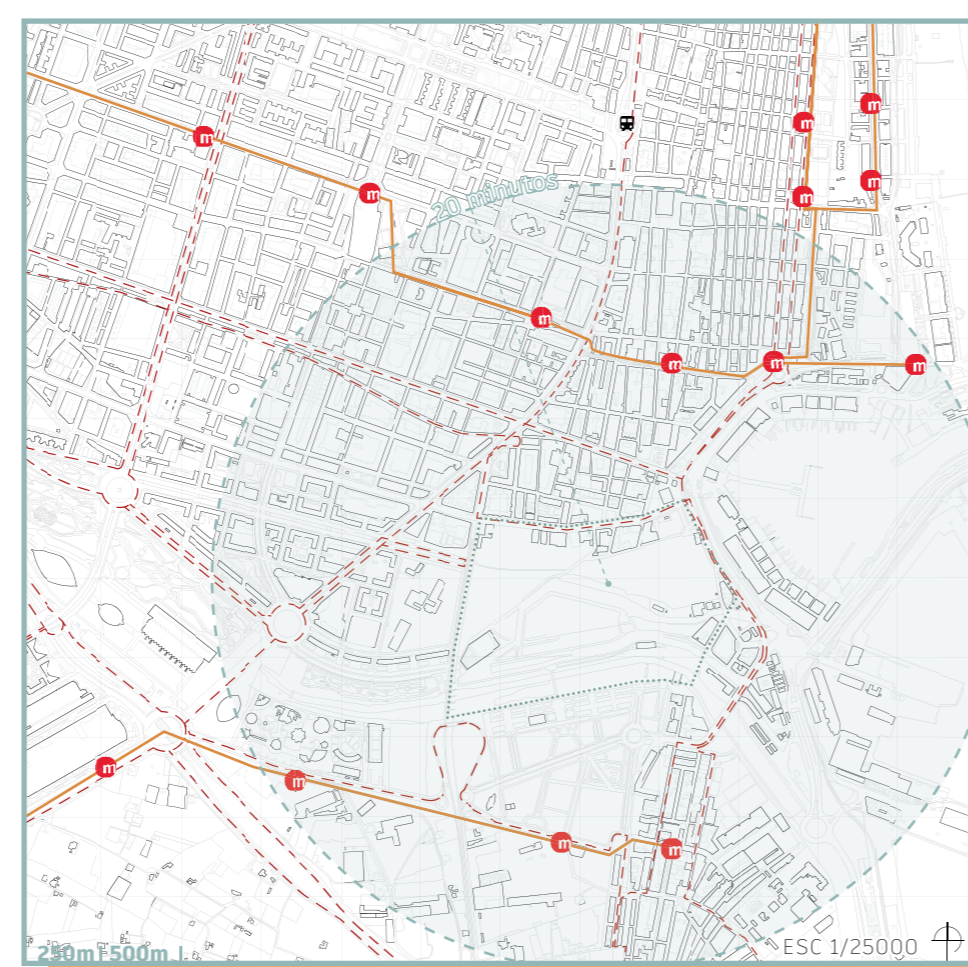
En la actualidad, las ciudades han alcanzado un nivel de congestión insostenible como resultado del desarrollo urbano sin planificación, la falta de viviendas asequibles, la creciente segregación socioeconómica y racial, la insuficiencia de infraestructuras y servicios públicos, la contaminación ambiental y acústica, el aumento del tráfico vehicular y la escasez de espacios verdes. El desarrollo urbano sin planificación es una práctica que se refiere a la construcción de nuevos desarrollos urbanos y la expansión de los existentes sin la planificación adecuada. Esto tiene un impacto negativo en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, así como en el medio ambiente.

Es necesario implementar políticas públicas que promuevan el desarrollo urbano sostenible y la planificación adecuada para garantizar una calidad de vida adecuada para los habitantes de la ciudad, como las supermanzanas, el cronourbanismo y las zonas de bajas emisiones.



LAS CONEXIONES PRINCIPALES CON LA CIUDAD

El antiguo circuito de la Fórmula 1 se sitúa en una zona en pleno desarrollo urbanístico y cuenta con una excelente conexión rodada. Su entorno más próximo se ve favorecido por la presencia de varias de las principales avenidas de la ciudad, así como la V1 y el acceso a la Ronda Norte y Ronda Sur, lo que le confiere una gran accesibilidad. Sin embargo, la implantación del circuito tuvo un impacto en el entorno al imposibilitar físicamente la prolongación del paseo de la alameda y la Avenida de Francia. Esta situación frenó el desarrollo urbanístico de la zona.



LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

Valencia se caracteriza por su red de transporte público. La zona de actuación dispone de diversas líneas de autobús, entre las que se encuentran la 4, 19 y 92, que conectan con el centro de la ciudad, y las líneas 95 y 99, que conectan el resto de barrios. Además, la estación de tren de El Cabañal se encuentra a una corta distancia de poco más de 20 minutos a pie. Cabe destacar que la parada de Maritim que permite la conexión entre la red de metro y la de tranvía. Asimismo, con la culminación de la línea 10 de Metrovalencia añadimos una conexión cercana en tranvía.

Recopilar datos acerca del clima, topografía, vegetación, viento, etc. Una vez se ha recopilado la información, analizar y procesar los datos obtenidos con el fin de identificar las oportunidades y limitaciones para el desarrollo del proyecto.

Restaurar la naturaleza de la zona creando una íntima relación entre las personas, la vegetación, el agua, los animales y la arquitectura.

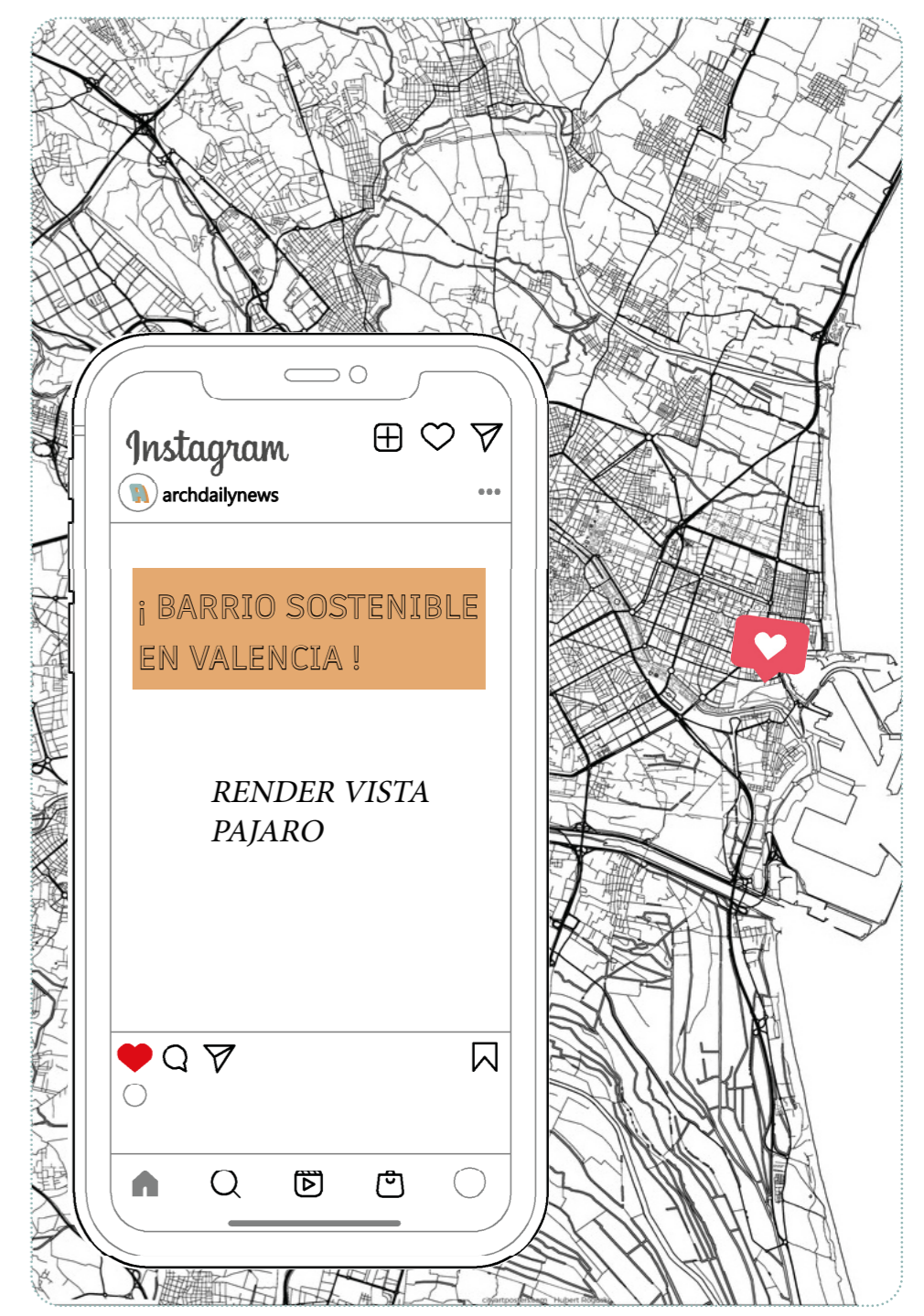
Uso de materiales de bajo impacto ambiental, desde su extracción hasta su disposición final. Estos materiales se caracterizan por ser renovables, reciclados, reciclables, no tóxicos, de baja emisión de CO₂ como la madera certificada, el corcho, la celulosa aislante, el vidrio reciclado y el acero reciclado.

Orientación de los edificios para beneficiarse de las condiciones climáticas. La ventilación natural es una de las medidas más eficientes para mantener el interior fresco en verano y cálido en invierno. Se colocarán las ventanas estratégicamente para aprovechar la dirección del viento y favorecer el flujo de aire, así como cubiertas verdes.

La principal fuente de energía renovable que se va a utilizar es la energía solar fotovoltaica, colocando placas fotovoltaicas en las cubiertas de los edificios y plantaciones en cota 0 para las necesidades eléctricas de la comunidad, como por ejemplo el alumbrado público y las estaciones de carga públicas.

Todos los edificios contarán con un punto de reciclaje en cada planta en el que se podrá reciclar el cartón, plástico, restos orgánico y contenedor gris para los residuos descartados. Asimismo en planta baja se podrá reciclar el vidrio, aceite y ropa usada.

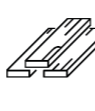
La dotación de transporte público sostenible será un punto muy significativo dentro del proyecto, tanto de autobús como de tranvía. Además de la colocación de estaciones de carga para patinetes, bicis, motos y coches eléctricos.



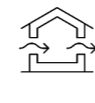
Estrategias medioambientales para la propuesta



Estrategias medioambientales para la propuesta



Estrategias medioambientales para la propuesta



Estrategias medioambientales para la propuesta



Estrategias medioambientales para la propuesta



Estrategias medioambientales para la propuesta



Estrategias medioambientales para la propuesta



Estrategias sociales para la propuesta



Estrategias sociales para la propuesta



Estrategias sociales para la propuesta



Estrategias sociales para la propuesta



Estrategias sociales para la propuesta



Estrategias sociales para la propuesta



Estrategias sociales para la propuesta



Estrategias de urbanismo contemporáneo para la propuesta



Estrategias de urbanismo contemporáneo para la propuesta



Estrategias de urbanismo contemporáneo para la propuesta



Estrategias de urbanismo contemporáneo para la propuesta



Estrategias de urbanismo contemporáneo para la propuesta



Estrategias de urbanismo contemporáneo para la propuesta

Estudiar la forma en que las personas hacen uso de los espacios y cómo los perciben, considerando las diversas concepciones culturales en torno al espacio, la propiedad, la privacidad y la comunidad, con la finalidad de diseñar espacios que sean culturalmente apropiados y significativos para aquellos que los habitan y utilizan.

Con el objetivo de fomentar la salud mental a través de la arquitectura, es necesario considerar el diseño de ambientes sensibles y adaptados a las necesidades específicas de los usuarios y la inclusión de espacios verdes que promuevan el contacto con la naturaleza y la vegetación.

A la hora de diseñar tanto los espacios exteriores como interiores, se tendrá en cuenta la accesibilidad universal, con el fin de que todas las personas, independientemente de sus habilidades físicas o mentales, género, edad, raza, religión, orientación sexual, origen socioeconómico, puedan moverse y utilizar todos los espacios.

El proyecto incluye un modelo de vivienda rotativa, que brinda la posibilidad de cambiar de tipología en función de las necesidades de la familia o del grupo de convivencia. Este modelo podría asemejarse al de una cooperativa de viviendas, aunque en este caso los usuarios adquieren la propiedad de la misma.

El proyecto contará con una amplia variedad de usos, esto permite crear un ambiente más dinámico y vibrante, y también puede contribuir a fomentar la interacción social y cultural entre las personas que utilizan el espacio.

Reorganizar el espacio público para priorizar las necesidades de las personas, en lugar de los vehículos motorizados. Los espacios públicos se diseñan para ser más atractivos y accesibles, lo que fomenta la interacción social y el contacto con la naturaleza.

Se llevará a cabo una evaluación de riesgos, con el propósito de identificar las posibles amenazas y peligros en el entorno, y así diseñar medidas de seguridad que reduzcan la probabilidad de accidentes o incidentes. Priorizar la accesibilidad universal, a fin de garantizar la seguridad de todas las personas.

Dentro del proyecto se integran estaciones de transporte público de autobús y tranvía. Cuenta con una infraestructura en cota 0 completamente peatonal que se complementa con estacionamientos de bicicletas, puntos de carga para patinetes y bicicleta eléctrica. Se han habilitado carriles bici por todo su perímetro y dentro del mismo proyecto, lo que permite y disminuye el tráfico vehicular en las calles.

Esto incluye la creación de parques, plazas, paseos, carriles bici, entre otros, con el fin de propiciar el uso del espacio público y fomentar la vida en comunidad.

La planificación urbanística del proyecto está estrictamente pensada para la zona en la que se va a implantar, resolviendo de esta manera los problemas urbanísticos del espacio inmediato garantizando una mejor relación entre usuario-arquitectura-ciudad.

Identificación de los principales riesgos que pueden afectar al proyecto, como inundaciones, terremotos, deslizamientos de tierra, incendios, entre otros y poder diseñar medidas de prevención para reducir la vulnerabilidad del proyecto. Es decir construir edificios resistentes.

A raíz de la implementación de muchas de las estrategias mencionadas anteriormente se logra reducción de la contaminación ambiental gracias a la movilidad sostenible y acústica gracias a la disminución del uso de vehículos, el uso de materiales que reducen la transmisión de ruidos y la vegetación. Adicionalmente, se han implementado medidas que incentivan la gestión de residuos de manera sostenible, tales como la separación y reciclaje de los mismos.

Uso de técnicas de construcción y materiales innovadores y sostenibles. Construcción de los edificios con una estructura de CLT para mejorar la eficiencia energética, la sostenibilidad, la precisión y la calidad de los edificios. Integración de la tecnología en las viviendas y espacio comunes que mejoran la funcionalidad, eficiencia y experiencia de los usuarios.



El Grau está situado al Este de la ciudad, limita al Norte con el Cabañal-Cañamelar, al Este con el Mar Mediterráneo, al Sur con Nazaret y al Oeste con Ayora. En este barrio se encuentra la zona más antigua del Puerto de Valencia y junto con el resto de Poblados Marítimos conforman el frente del litoral.



Una de las brechas más significativas de la ciudad de Valencia surge raíz de la creación y su posterior abandono del circuito de la Fórmula 1. Es una zona de oportunidad gracias a su ubicación privilegiada en el frente litoral y además es una zona en pleno auge, desarrollo y expansión.

Sin embargo, su degradación la convierte en un espacio sin uso específico ni interés para los ciudadanos que además genera una desconexión del puerto y su ciudad. Es una zona muy complicada urbanísticamente hablando ya que en ella recaen las diferentes tramas urbanas que se han ido generando en el barrio.

Por estas razones, se ha decidido desarrollar el proyecto en el espacio que un día fue el circuito de la Fórmula 1, atrayendo de nuevo el interés a la zona y solucionando los problemas urbanísticos, sociales y medioambientales que sufre la ciudad actualmente.



UN ENLACE VERDE PARA BICICLETAS Y PEATONES

Valencia es una ciudad con una red de carriles bici amplia pero inacabada. Se puede observar que hay interrupciones en la red cuando se encuentran con la zona de actuación, lo que dificulta el tránsito fluido de ciclistas por la ciudad. Además, en algunas zonas, el diseño de los carriles bici también dificulta el paso con fluidez a los peatones, lo que puede generar problemas de seguridad y congestión en ciertos momentos del día.



LOS ELEMENTOS DE INTERÉS

La zona y sus alrededores cuentan con una gran variedad de edificios de interés tanto a nivel arquitectónico como social y cultural. Además, la cercanía al mar y al centro de la ciudad enriquecen todavía más el interés hacia la zona.

- Equipamientos deportivos
- Educación
- Edificios de cultura y patrimonio
- Comercio
- Equipamientos sanitarios públicos y privados

DEL PARAMO GRIS A LA CIUDAD VERDE

UN BARRIO RESIDENCIAL SOSTENIBLE EN VALENCIA 2034

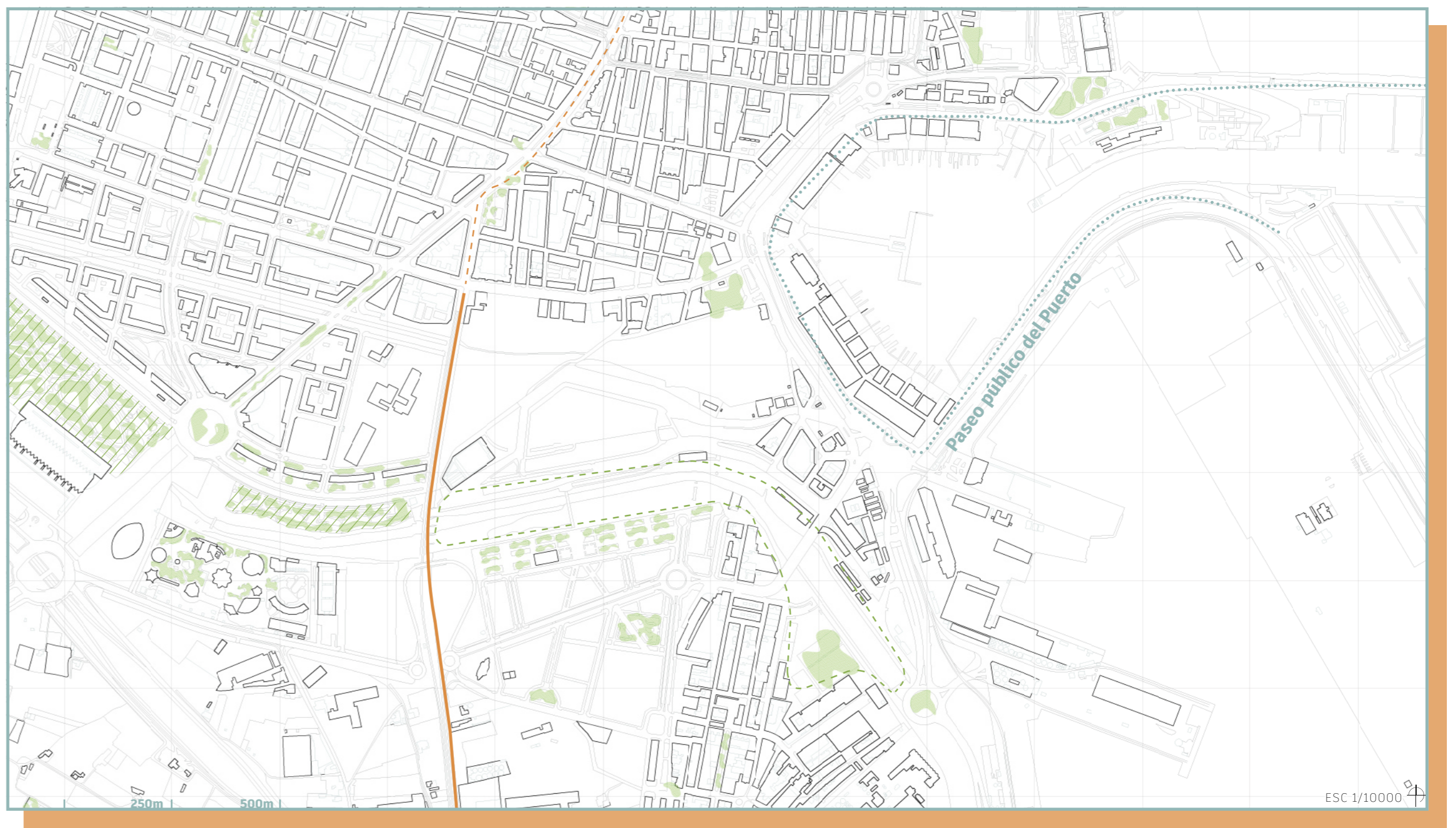
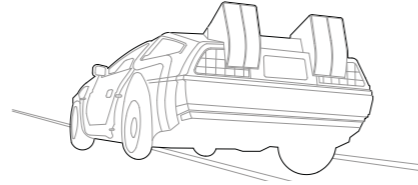
MACARENA LÓPEZ BAYARRI · CURSO 2022/2023

El barrio del Grau ostenta un paisaje urbano sumamente heterogéneo, en el cual se yuxtaponen diversas tipologías de ordenación urbana, espacios y edificios completamente nuevos, en contraposición a zonas muy antiguas que carecen de cualquier ordenación estructural.

De manera notoria, se observa que una gran proporción del espacio público está dedicado al estacionamiento de vehículos privados, así como a una zona de gran magnitud que se destinó al circuito de la Fórmula 1. A su vez, varias barreras físicas aíslan al Grau de la ciudad en su conjunto. En primer lugar, las vías ferroviarias de las líneas de cercanías C-5 y C-6 se interponen como una desconexión entre el barrio de Camins al Grau y la zona de actuación. Si bien una parte de estas vías ya se ha soterrado con la realización de la nueva estación del Cabañal-Cañamelar, la zona que recae en el antiguo circuito de la F1 continúa sin soterrarse, lo que deriva en una desvinculación física entre el Puerto de Valencia y la ciudad, pese a tratarse de un elemento de gran interés para la misma. El desacuerdo constante entre la Administración Pública y la empresa responsable ADIF impide el inicio de las obras tan anheladas por los habitantes de la zona.

Asimismo, otro problema arquitectónico a destacar es la línea divisoria entre el circuito y el Jardín del Río Turia, al ser la única zona del parque que aún no ha sido urbanizada. Esta situación genera una barrera física con los elementos circundantes. Cabe resaltar que el Jardín del Turia aspira a convertirse en el parque urbano más extenso de Europa, una vez que se complete toda la urbanización de esta zona y se construya el parque de la Desembocadura, situado en el barrio de Nazaret.

- Vía sin soterrar
- Vía soterrada
- ||||| Recorrido Jardín Río Turia
- - - Zona sin urbanizar



FORTALEZAS
Delta verde en el frente litoral

DEBILIDADES
Ordenación urbanística
Edificación en altura desproporcionada a su entorno
Canales de agua desproporcionados
Sectoriza y desvincula la zona



FORTALEZAS
Tráfico rodado peatonal
Equilibrio entre zonas verdes y edificación
Densidad edificatoria

DEBILIDADES
Desvinculación del jardín del río Turia
Ordenación urbanística



FORTALEZAS
Prolongación de Paseo de la Alameda como parque
Fusión con el jardín del río Turia
Delta verde en el frente litoral

DEBILIDADES
Ordenación urbanística
Sectoriza y desvincula la zona

Valencia se encuentra en una situación complicada debido a las decisiones tomadas sobre la gestión del planeamiento urbanístico. Esto pone en evidencia la necesidad de repensar la forma en que la ciudad se urbaniza, de modo más sostenible y coherente con los problemas actuales. Es por ello que el presente proyecto pretende demostrar la viabilidad de la arquitectura y el urbanismo sostenible en el futuro, y **pasar del páramo gris a la ciudad verde**.

Tras el análisis de la zona y sus alrededores, se han identificado dos grandes barreras arquitectónicas que impedirían el correcto funcionamiento de la propuesta. Por esta razón, se ha planteado un escenario hipotético en el futuro, que permitirá que la propuesta fluya con el entorno y el paisaje inmediato. El proceso de creación del escenario hipotético se basa en un futuro real, ya que se plantea a partir de la realización de dos proyectos ya aprobados por la Administración Pública pero todavía no ejecutados. El primer paso para el desarrollo del trabajo es la realización del soterramiento de las vías del tren y la finalización del Jardín del Río Turia.

En conclusión, el planteamiento del escenario hipotético para el futuro permite que el desarrollo de la propuesta esté en sintonía con el contexto político, social y medioambiental en el que se llevará a cabo. Es por ello que este trabajo debe ser visto como un viaje en el tiempo en el que se han desarrollado los proyectos y bases ideológicas necesarias para llevar a cabo la propuesta en un contexto ideal para Valencia. Por lo tanto, se ha creado un eje cronológico con diferentes paradas temporales, en el que se han desarrollado los proyectos necesarios para el correcto funcionamiento de la propuesta.

NOWADAYS

2022

Los responsables del 40% del consumo energético y 36% de las emisiones de CO2 son los edificios...

¡Los arquitectos tienen que actuar!

La crisis climática avanza sin control

PRIMERA PARADA

2028

Finalizan las obras de soterramiento de las vías de tren en Serreteria

Valencia, ciudad pionera en transporte público sostenible

Las emisiones de CO2 han caído en picado

¡La arquitectura activa ya es una realidad!

SEGUNDA PARADA

2032

¡El 100% de la energía generada en España es limpia y renovable!

Jardín del Río Turia, finalizado e inaugurado tras tantos años en obras

¡Plan de reciclaje de edificios demolidos en marcha!

WELCOME TO GREEN VALLEY

2034

La ciudad de Valencia, ciudad completamente verde, inclusiva y comprometida con el futuro

Se desarrolla una propuesta de barrio sostenible en el antiguo circuito de la Fórmula 1

WELCOME TO GREEN VALLEY
"A Nice Place To Live"
PLEASE CHOOSE SUSTAINABILITY

En el año 2034, la ciudad de Valencia se ha convertido en un ejemplo a seguir de valores sociales y medioambientales, muchos de ellos basados en los ODS (Objetivos de desarrollo sostenible).

CIUDAD INCLUSIVA, SEGURA Y RESILIENTE (ODS 5, 10 y 11) La ciudad de Valencia se convierte en un escenario de inclusión e igualdad de oportunidades a todos los modos y estilos de vida diferentes.

THERE IS NOT PLANET B

EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL (ODS 4 y 13) Educación inclusiva y equitativa de calidad, estrechamente sensibilizada con el cambio climático, la adaptación a él y la reducción de sus efectos.

DERECHOS DE LOS ANIMALES
Todo animal tanto salvaje como acompañante del hombre tiene derecho a vivir y crecer al ritmo y en las condiciones de vida y de libertad que sean propias de su especie.

PAISAJE ENERGÉTICO RENOVABLE (ODS 7) Las fuentes de energía renovable se integran en el paisaje urbano de los barrios.

TRANSPORTE MOTORIZADO SOSTENIBLE (ODS 11) El uso de transporte privado se reduce a mínimos a raíz de la gran mejora de las líneas y frecuencias del transporte público 100% eléctrico.

RELACIÓN AMISTOSA CON LA NATURALEZA (ODS 14 y 15) Asemejar la ciudad a la naturaleza orgánica a través de la conservación y utilización sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos y terrestres. Reducción de la contaminación marina, y mantenimiento de todos los ecosistemas.

ESPACIO URBANO HUMANO
El espacio urbano está dedicado a las personas y no a los vehículos en movimiento ni estacionados.

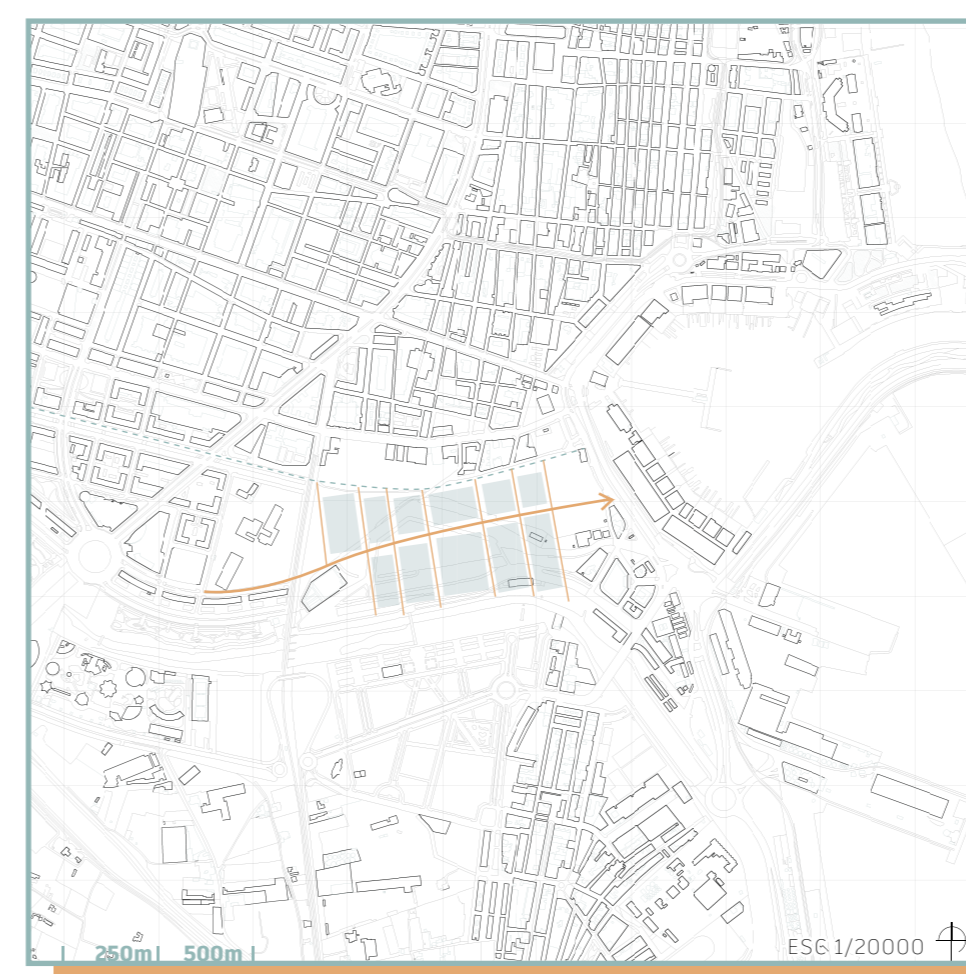
PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLE (ODS 12) Gestión sostenible y uso eficiente de los recursos naturales, reducción de residuos y del desperdicio de alimentos, y fomentar el consumo local y el estilo de vida en armonía con la naturaleza.



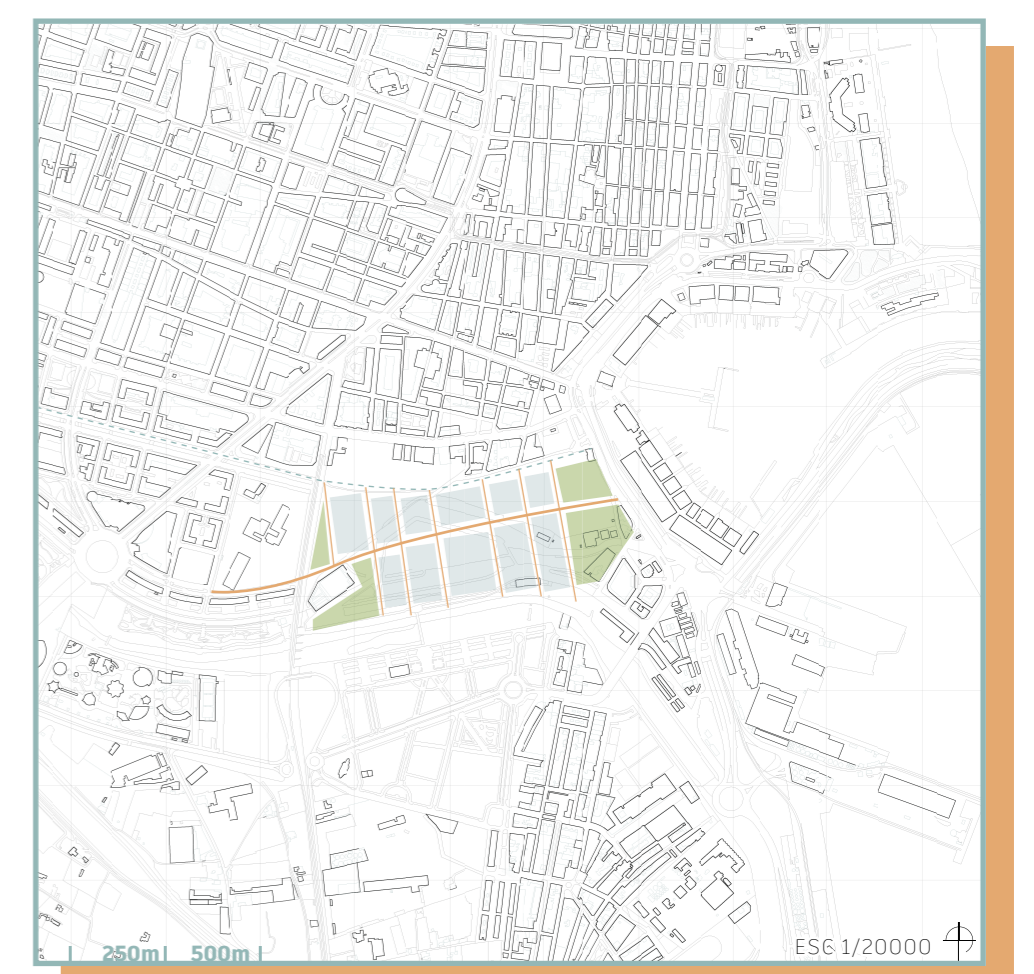
LAS NUEVAS CONEXIONES
Se prolonga la Av. de Francia siguiendo el antiguo trazado de las vías hasta la estación del Grau, generando un diálogo con el puerto. Además, gracias al soterramiento de las vías del tren, es posible crear una vía de acceso peatonal que conecta Nazaret con el nuevo vecindario y por ende, con la ciudad. La prolongación del Paseo de la Alameda, tratado como un parque en lugar de una gran avenida de tráfico rodado, origina una fluidez a lo largo de todo el Jardín del río Turia. Y por último, la extensión de la línea 10 de tranvía que conecta el Sur con el Norte de la ciudad.



EL NACIMIENTO DE LA MANZANA
El espacio se divide en varias zonas que obedecen a una cuidadosa planificación en términos de programa, arquitectura y vegetación. La generación de las manzanas ha sido el resultado de una prolongación de las calles preexistentes, respetando a la ordenación estructural que recae en los límites del antiguo circuito de la Fórmula 1, y la proyección perpendicular de las mencionadas calles al alcanzar la Avenida de Francia, para así gozar de una orientación lógica en relación al soleamiento y vistas hacia el Jardín del río Turia.



LA CALLE PRINCIPAL
Gracias a prolongación del Paseo de la Alameda, tratado como un parque, se genera una bifurcación que da lugar a una gran vía peatonal destinada a brindar servicio a todo el vecindario, que se extiende hasta el Puerto de Valencia. Cabe destacar que esta vía peatonal presenta un espacio específicamente destinado a la circulación de vehículos no motorizados o motorizados eléctricos de hasta 30Km/h como bicicletas, patines o patinetes eléctricos, así como un área reservada a aquellos individuos que realizan actividades deportivas.



EL PARQUE
A partir de las nuevas conexiones y la gestión de las manzanas, se han generado espacios verdes que garantizan el acceso directo a la naturaleza, y asimismo reconectan la ciudad con el agua mediante una red de zonas verdes que se fusionan con el río Turia. Además, esto ha permitido la creación de un delta verde en el frente del litoral, convirtiéndose en un atractivo espacio de esparcimiento y ocio para los ciudadanos. En aras de asegurar la calidad de vida para los ciudadanos, el tráfico rodado ha sido restringido, permitiendo el acceso exclusivamente a los residentes mediante vías subterráneas.

DEL PARAMO GRIS A LA CIUDAD VERDE

UN BARRIO RESIDENCIAL SOSTENIBLE EN VALENCIA 2034

MACARENA LÓPEZ BAYARRI | CURSO 2022/2023

La trama urbanística se caracteriza por una subdivisión en manzanas compactas y quebradas, las cuales ofrecen una adecuada circulación en su interior, al tiempo que aprovechan al máximo la edificabilidad de cada una de ellas.

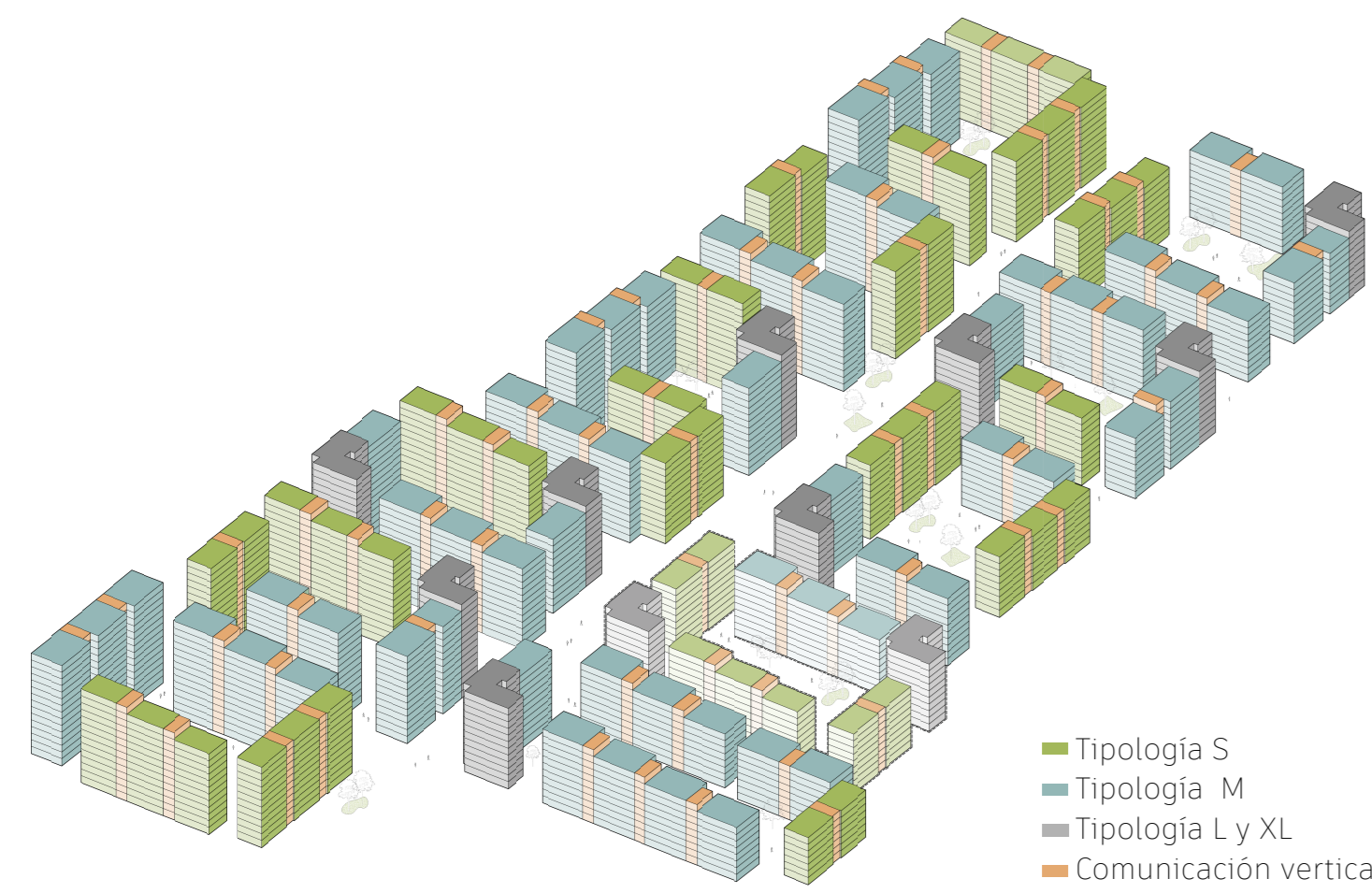
Estas manzanas se componen de bloques cuidadosamente articulados y combinados con diferentes tipologías de viviendas, las cuales se adaptan a las necesidades de la población en cada caso particular. De manera específica, estas manzanas están compuestas por plantas bajas y cubiertas que cumplen un uso común y comercial, mientras que el resto de las plantas están destinadas al uso residencial.

Cabe destacar que este tipo de estructura urbanística se caracteriza por su eficiencia en la distribución del espacio habitable, así como por su capacidad para optimizar las posibilidades de aprovechamiento de los recursos disponibles. En suma, se trata de un modelo que se ajusta de manera adecuada a las necesidades y demandas de una población cada vez más exigente y sofisticada en lo que a su entorno urbano se refiere.

- 1 Prolongación del Paseo de la Alameda tratado como un parque y espacio de esparcimiento y ocio para los ciudadanos.
- 2 Prolongación de la Avenida de Francia siguiendo el antiguo trazado de las vías del tren hasta el puerto.
- 3 Paseo peatonal que conecta el barrio de Nazaret con la ciudad.
- 4 Propuesta de zona para uso de equipamiento público
- 5 Propuesta de zona para uso de equipamiento público
- 6 Parque público que dispone de zona descanso, espacio para juegos infantiles, aparatos deportivos para tercera edad, zona recreativa y un espacio para animales.
- 7 Cementerio de El Grau.
- 8 Propuesta de zona para uso de un equipamiento público que haga de transición entre el cementerio y los edificios residenciales.
- 9 Vía principal peatonal que da servicio al nuevo vecindario. Consta de paseo peatonal, vía para vehículos no motorizados y motorizados de velocidad hasta 30km/h (patinetes, bicicletas, vehículos autorizados, etc) y una vía auxiliar destinada al uso recreativo o deportivo.
- 10 Entrada a parking subterráneo de uso exclusivo para los residentes del vecindario.
- 11 Vía secundaria peatonal
- 12 Contenedores marítimos reciclados con uso dedicado a dar servicio al vecindario: Alquiler de bicicletas, cafeterías, baños públicos, etc.
- 13 Parque público
- 14 Parque público que dispone de zona descanso y espacio para juegos infantiles
- 15 Parada de tranvía *Circuit urbà* de la prolongación de la línea 10.
- 16 Zona deportiva
- 17 Parque público
- 18 Canal de agua
- 19 Nave protegida restaurada para dar servicio a la gran zona verde del frente del litoral.
- 20 Parada de tranvía *Antiga estació del Grau* de la prolongación de la línea 10.
- 21 Propuesta de zona para uso de equipamiento público
- 22 Espacio público de reunión frente a la vieja nave.
- 23 Skatepark tipo plaza
- 24 Circuito de *pump truck*
- 25 Parque público frente al puerto.



SITUACIÓN
ESC 1/1500



<p>Barrio de las Moreras Consta de edificios de gran altura y zonas verdes</p>	<p>Jardín del Río Turia Último tramo del parque, donde el agua vuelve a cobrar protagonismo, y además cuenta con una extensa área verde que se fusiona con el nuevo vecindario y el barrio de las Moreras, conformando un conjunto armónico y equilibrado.</p>	<p>Manzana Edificios de alturas variables desde las 6 hasta las 11 plantas, cuentan con una zona verde central destinada a ocio y esparcimiento para los ciudadanos.</p>	<p>Calle principal Vía peatonal que da servicio a todo el nuevo vecindario, con carril bici, paseo, vía deportiva y zona verde.</p>	<p>Manzana Edificios de alturas variables desde las 11 hasta las 14 plantas, cuentan con una zona verde central destinada a ocio y esparcimiento para los ciudadanos.</p>	<p>Avenida de Francia Se prolonga la avenida hasta su unión con la Avenida del Ingeniero Manuel Soto. Esta avenida consta de 10 carriles, una isleta central, un amplia acera a ambos lados, espacio de estacionamiento en ambos lados y carril bici en la acera más próxima al proyecto.</p>	
---	---	---	--	--	--	--

<p>SECCIÓN A-A' ESC 1/800</p>	<p>SECCIÓN B-B' ESC 1/800</p>
--	--

Los bloques que conforman el área en cuestión poseen una altura aproximada de 13 plantas en su extremo más próximo a la Av. de Francia, descendiendo paulatinamente a medida que se aproximan al Jardín del río Turia, donde alcanzan una altura cercana a las 6 plantas.

Adicionalmente, dentro de cada manzana, los edificios que la componen varían en altura, oscilando entre las 3 y 4 plantas, lo que permite generar una volumetría adecuada y adaptada a las necesidades de soleamiento, ventilación y vistas. Esta disposición permite optimizar el uso del espacio disponible, creando un entorno arquitectónico integrado y armonioso.

Cada bloque está compuesto por tipologías de viviendas diferentes para abarcar todas las necesidades de los usuarios en sus diferentes etapas de la vida. En este caso se han denominado las tipologías en base a su tamaño S, M, L y XL. Para el desarrollo arquitectónico y constructivo del proyecto se selecciona una de las manzanas marcada en la axonometría con línea discontinua.

DEL PARAMO GRIS A LA CIUDAD VERDE

UN BARRIO RESIDENCIAL SOSTENIBLE EN VALENCIA 2034

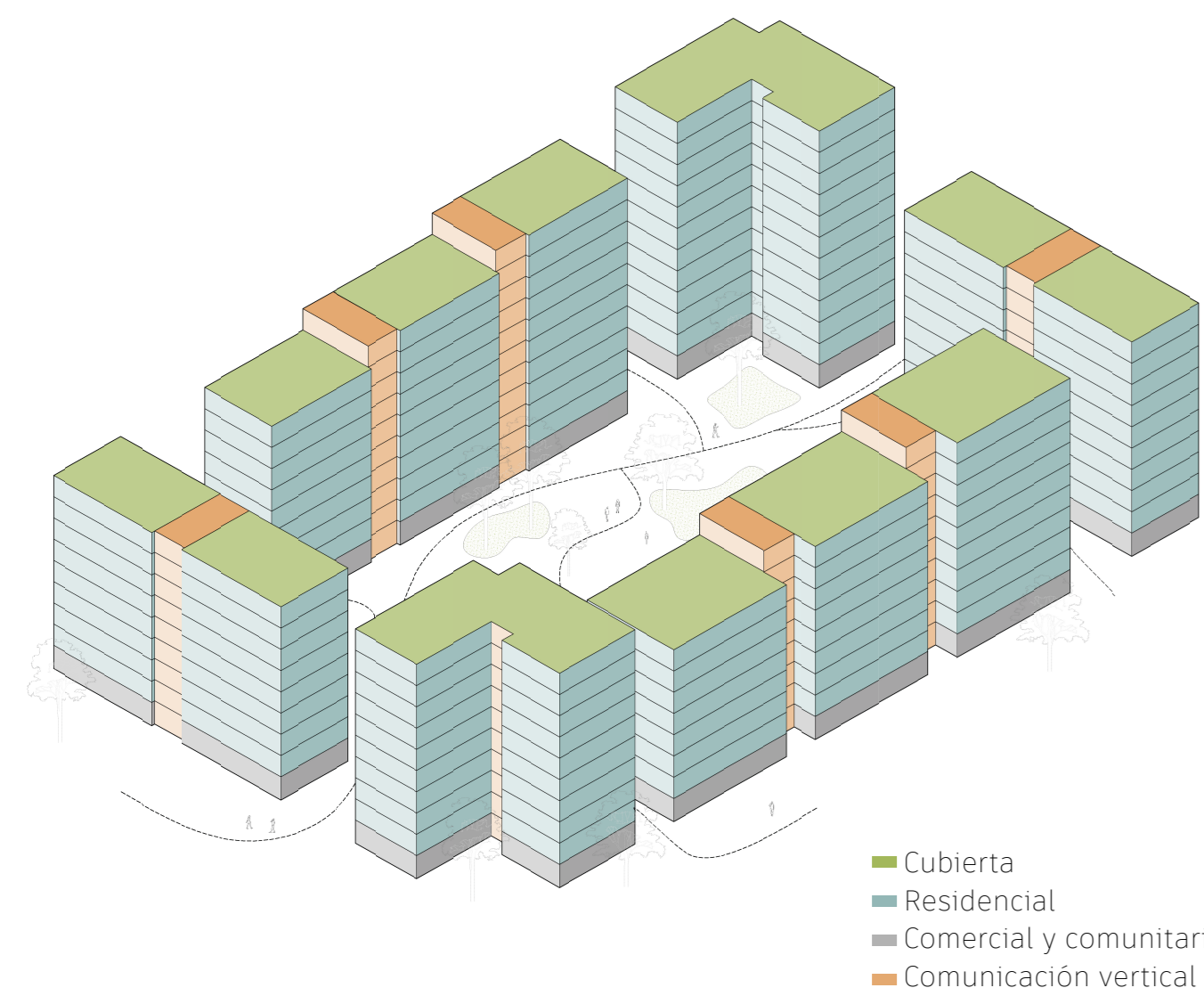
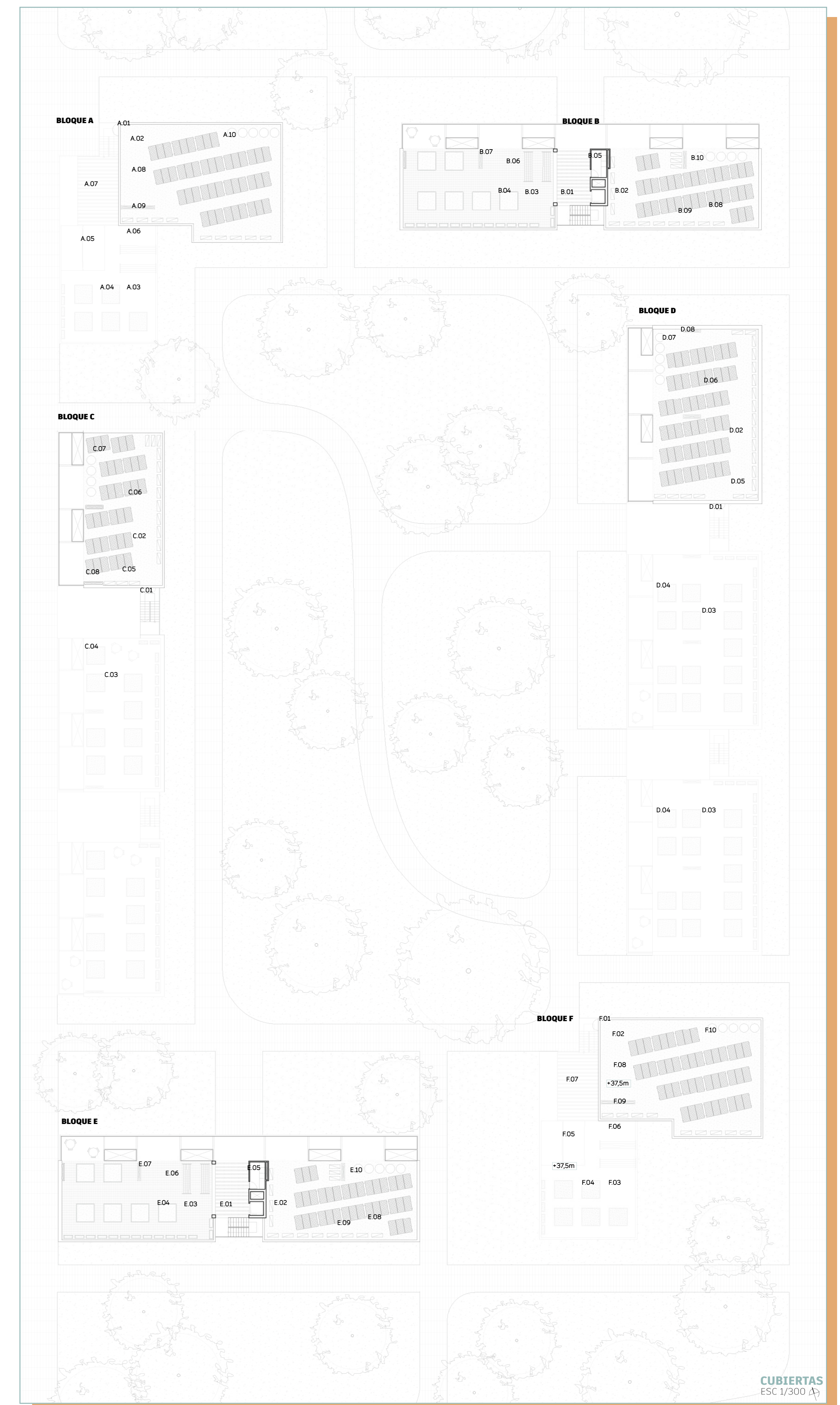
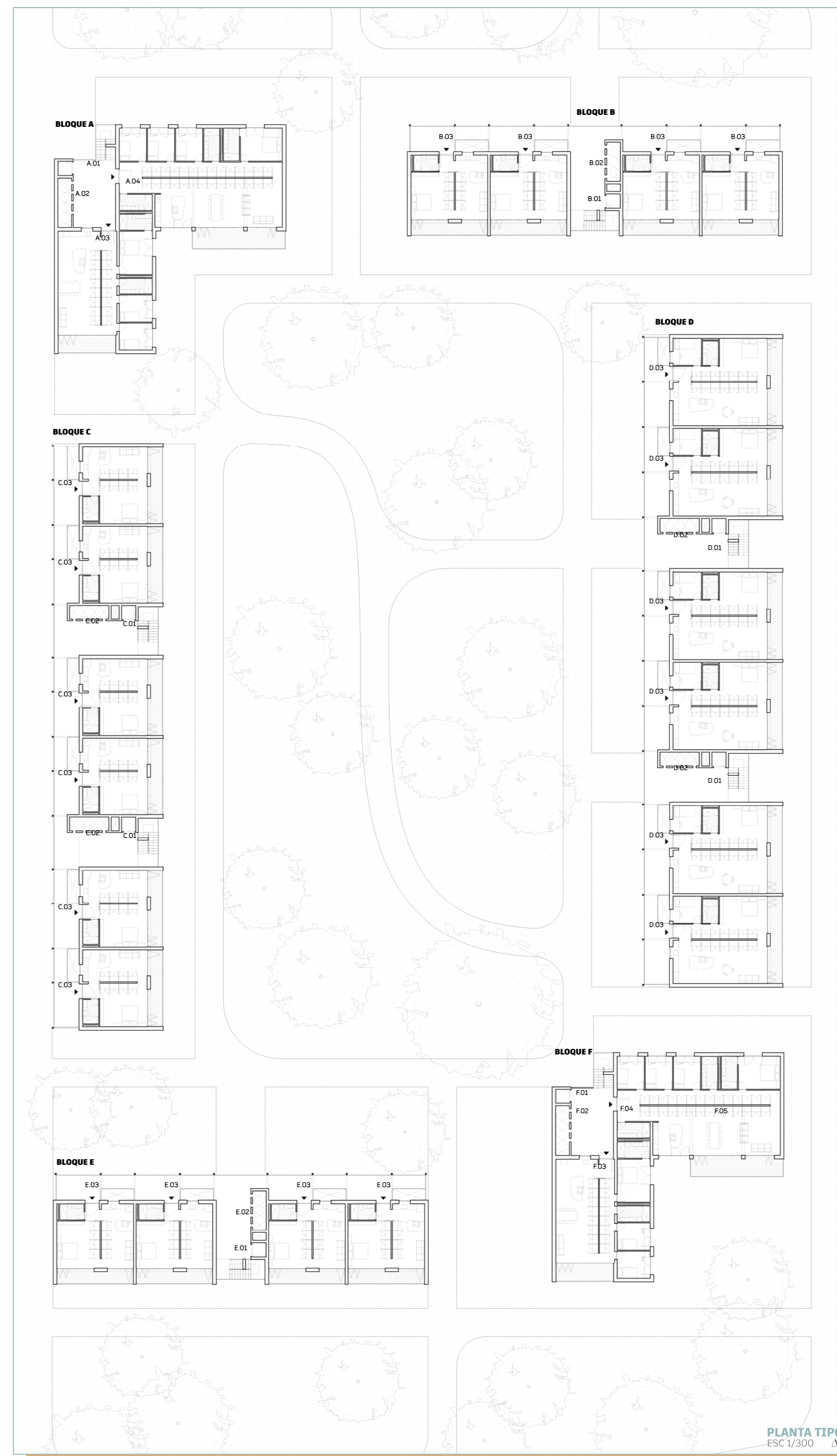
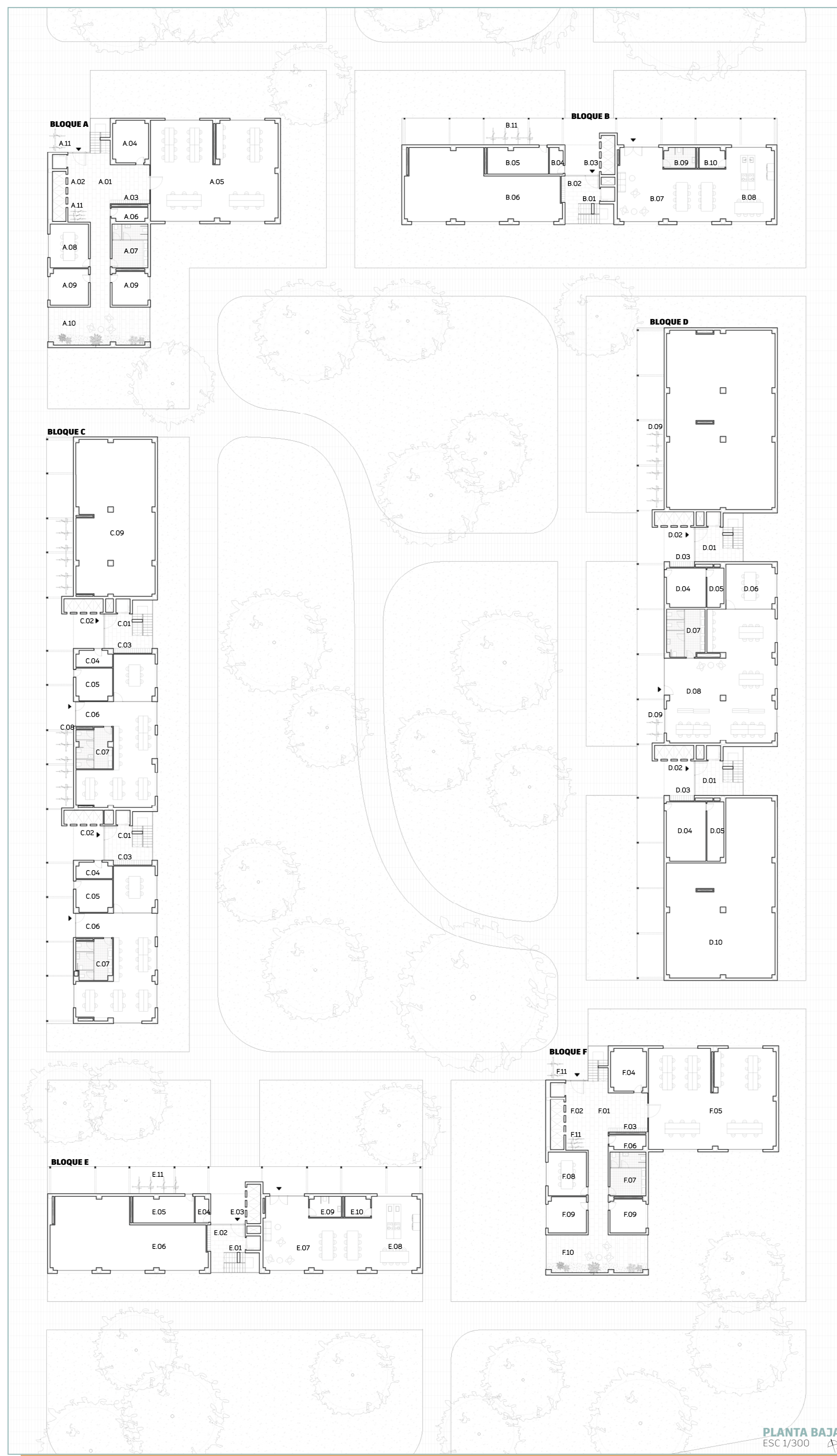
MACARENA LÓPEZ BAYARRI CURSO 2022/2023

- PLANTA BAJA BLOQUE A y F**
- 1 Hall de acceso
 - 2 Punto de reciclaje
 - 3 Buzones
 - 4 Cuarto de instalaciones
 - 5 Co-working
 - 6 Cuarto de limpieza
 - 7 Aseo
 - 8 Sala de reunión
 - 9 Aseos
 - 10 Zona de ocio
 - 11 Aparcamiento de bicicletas
- PLANTA TIPO A y F**
- 1 Distribuidor
 - 2 Punto de reciclaje
 - 3 Tipología L
 - 4 Tipología XL
- CUBIERTA BLOQUE A y F**
- 1 Acceso mantenimiento
 - 2 Cubierta ajardinada
 - 3 Cubierta plana transitable
 - 4 Huerto urbano
 - 5 Techado para sombra
 - 6 Cuerdas para tender
 - 7 Techado de lamas
 - 8 Paneles fotovoltaicos
 - 9 Bomba calor aerotermia
 - 10 Bomba y depósito ACS

- PLANTA BAJA BLOQUE B y E**
- 1 Hall de acceso
 - 2 Buzones
 - 3 Punto de reciclaje
 - 4 Cuarto de limpieza
 - 5 Cuarto de instalaciones
 - 6 Local comercial
 - 7 Zona de ocio
 - 8 Cocina comunitaria
 - 9 Aseos
 - 10 Despensa
 - 11 Aparcamiento de bicicletas
- PLANTA TIPO B y E**
- 1 Distribuidor
 - 2 Punto de reciclaje
 - 3 Tipología S
- CUBIERTA BLOQUE B y E**
- 1 Acceso cubierta
 - 2 Cubierta ajardinada
 - 3 Cubierta plana transitable
 - 4 Huerto urbano
 - 5 Lavandería comunitaria
 - 6 Cuerdas para tender
 - 7 Extracción de aire
 - 8 Paneles fotovoltaicos
 - 9 Bomba calor aerotermia
 - 10 Bomba y depósito ACS

- PLANTA BAJA BLOQUE C**
- 1 Hall de acceso
 - 2 Punto de reciclaje
 - 3 Buzones
 - 4 Cuarto de limpieza
 - 5 Cuarto de instalaciones
 - 6 Co-working
 - 7 Aseos
 - 8 Aparcamiento de bicicletas
 - 9 Local comercial
- PLANTA TIPO BLOQUE C**
- 1 Distribuidor
 - 2 Punto de reciclaje
 - 3 Tipología S
- CUBIERTA BLOQUE C**
- 1 Acceso mantenimiento
 - 2 Cubierta ajardinada
 - 3 Cubierta plana transitable
 - 4 Huerto urbano
 - 5 Bomba calor aerotermia
 - 6 Paneles fotovoltaicos
 - 7 Bomba y depósito ACS
 - 8 Extracción de aire

- BLOQUE D**
- 1 Hall de acceso
 - 2 Punto de reciclaje
 - 3 Buzones
 - 4 Cuarto de instalaciones
 - 5 Cuarto de limpieza
 - 6 Sala de reuniones
 - 7 Aseos
 - 8 Co-working
 - 9 Aparcamiento de bicicletas
 - 10 Local comercial
- PLANTA TIPO BLOQUE D**
- 1 Distribuidor
 - 2 Punto de reciclaje
 - 3 Tipología M
- CUBIERTA BLOQUE D**
- 1 Acceso mantenimiento
 - 2 Cubierta ajardinada
 - 3 Cubierta plana transitable
 - 4 Huerto urbano
 - 5 Bomba calor aerotermia
 - 6 Paneles fotovoltaicos
 - 7 Bomba y depósito ACS
 - 8 Extracción de aire



La manzana en cuestión se encuentra dividida en seis bloques de edificios. Las plantas bajas de estos bloques han sido destinadas para uso comunitario y comercial, mientras que las cubiertas están destinadas para uso común, conteniendo huertos urbanos y zonas de ocio. El resto del edificio, a su vez, tiene un uso exclusivamente residencial.

En cuanto a la distribución de los edificios, los bloques A y F contienen las tipologías L y XL, las cuales constan de tres y cuatro dormitorios, respectivamente. Por otra parte, los bloques B, C y E albergan la tipología S, caracterizada por contar con una habitación. Finalmente, el bloque D contiene la tipología M, que ofrece viviendas con dos dormitorios.

La variedad de tamaños de viviendas disponibles permite que se pueda dar servicio a cualquier usuario sin importar sus preferencias, situación económica o rango de edad. Esta diversidad de opciones en cuanto a la tipología de las viviendas, posibilita una mayor adaptabilidad a las necesidades y requerimientos de los distintos usuarios.

