



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Del páramo gris a la ciudad verde. Un barrio residencial
sostenible en Valencia 2034

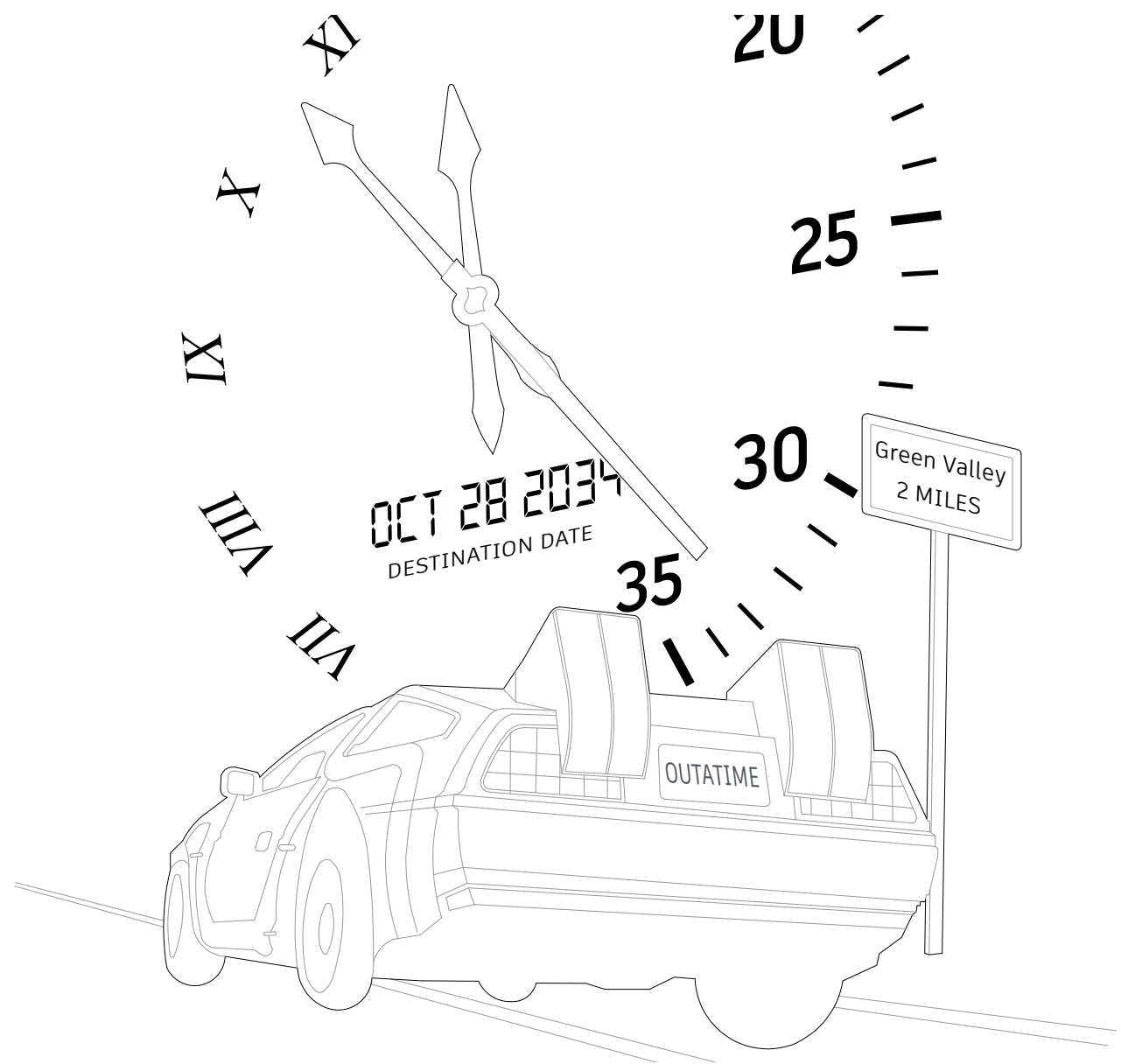
Trabajo Fin de Máster

Máster Universitario en Arquitectura

AUTOR/A: López Bayarri, Macarena

Tutor/a: Marí Beneit, Ignacio

CURSO ACADÉMICO: 2022/2023



DEL PARAMO GRIS A LA CIUDAD VERDE

UN BARRIO RESIDENCIAL SOSTENIBLE EN VALENCIA 2034

MACARENA LÓPEZ BAYARRI
TUTORES: IGNACIO MARÍ y IGNACIO GUILLEN GUILLAMÓN
CURSO 2022/2023
MÁSTER EN ARQUITECTURA

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA

*“YOUR FUTURE IS WHATEVER YOU
MAKE IT, SO MAKE IT A GOOD ONE!”*

DOC BROWN

Valencia es una ciudad en pleno desarrollo urbanístico, arquitectónico y social. Como muchas otras grandes ciudades, se ve en la necesidad de enfrentar el reto que supone el crecimiento desproporcionado del núcleo urbano y todos los problemas medioambientales, sociales y urbanísticos que ello supone. Es por ello que el presente proyecto propone el desarrollo de un punto clave urbanístico de la ciudad: el antiguo circuito urbano, enfrentándose a los tres retos mencionados. Para ello, el proyecto debe entenderse como un viaje en el tiempo que traslade hasta el contexto de una Valencia ideal para el desarrollo de un barrio residencial bajo los criterios de la arquitectura sostenible.

PALABRAS CLAVE

#urbanismo #valencia #arquitecturasostenible #futuro #viajeeneltiempo #elgrau

València és una ciutat en ple desenvolupament urbanístic, arquitectònic i social. Com moltes altres grans ciutats, es veu en la necessitat d'enfrontar el repte que suposa el creixement desproporcionat del nucli urbà i tots els problemes mediambientals, socials i urbanístics que açò suposa. És per això que el present projecte proposa el desenvolupament d'un punt clau urbanístic de la ciutat: l'antic circuit urbà. Enfrontant-se als tres reptes esmentats. Per a això, el projecte ha de ser entès com un viatge en el temps que trasllade fins al context d'una València ideal per al desenvolupament d'un barri residencial sota els criteris de l'arquitectura sostenible.

PARAULES CLAU

#urbanisme #valència #arquitecturasostenible #futur #viatjeeneltens #elgrau

ABSTRACT

A B S T R A C T

Valencia is a city in full urban, architectural and social development. Like many other large cities, it is faced with the challenge of the disproportionate growth of the urban nucleus and all the environmental, social and urban planning problems that this entails. This is why the present project proposes the development of a key urban development point of the city: the old urban circuit, facing the three challenges mentioned above. To this end, the project must be understood as a journey through time that takes us back to the context of an ideal Valencia for the development of a residential district under the criteria of sustainable architecture.

KEYWORDS:

#urban planning #valencia #sustainablearchitecture #future #timetravel

01 CONTEXTUALIZACIÓN

La crisis del medioambiente.....	01
Problemática de la construcción de una sociedad.....	02
El declive del urbanismo.....	03
Bibliografía.....	04

02 CONOCER EL LUGAR

Aproximación territorial.....	01
La historia de una ciudad.....	02
Análisis del emplazamiento.....	03

03 UN VIAJE EN EL TIEMPO

Planteamiento cronológico.....	01
2028 d.c.....	02
2032 d.c.....	03
Destination time: 2034 d.c.....	04

04 WELCOME TO GREEN VALLEY

Posicionamiento.....	01
Proyecto urbano.....	02
Proyecto arquitectónico.....	03
Proyecto técnico.....	03
Reflexión.....	03

01 **CONTEXTUALIZACIÓN**
C O N T E X T U A L I Z A C I Ó N

01.1 LA CRISIS DEL MEDIOAMBIENTE

Identificación del problema.....	01
De la conciencia a la acción.....	02
El poder de la arquitectura.....	03
Declaración de intenciones.....	04

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

La crisis climática es la denominación para la situación actual de emergencia causada por el alarmante ritmo en el que ha ido elevando la temperatura del planeta en las últimas décadas. Un fenómeno que se atribuye principalmente a las actividades humanas.

El uso de combustibles fósiles como el petróleo, el gas y el carbón; la agricultura, la ganadería, y muchas otras actividades humanas, emiten grandes cantidades de gases de efecto invernadero (GEI), que se elevan hacia la atmósfera y retienen el calor en la Tierra, esto provoca un significativo incremento aumento de la temperatura de terrestre, fenómeno que se ha denominado como calentamiento global.

Actualmente, nuestro planeta se encuentra 1,1°C más caliente que en épocas preindustriales, y los últimos cuatro años han sido considerados como los más cálidos de la historia. A medida que la temperatura global aumente, los eventos climáticos extremos serán más frecuentes e intensos, siendo que el 90 % de los desastres se clasifican como relacionados con el tiempo y el clima. Este fenómeno está acelerando la desaparición de ecosistemas y especies, lo que tiene graves consecuencias en el equilibrio planetario y en la calidad de vida de las personas.

La comunidad científica ha manifestado de manera enfática que el cambio climático es irrefutable, si bien todavía hay oportunidades para frenar su avance. Para lograr este cometido, se requieren transformaciones fundamentales en todos los ámbitos de la sociedad, como el transporte, la economía, la agricultura y, por supuesto, la arquitectura. A pesar de que el desarrollo tecnológico ha contribuido negativamente al cambio climático, el avance de nuevas y eficientes tecnologías puede ayudar a reducir las emisiones y a crear un mundo más limpio y sostenible.

Las **ciudades** del mundo ocupan solo el 3% de la tierra, pero representan el **80% del consumo de energía** y el 75% de las emisiones de carbono.
Fuente: AIE¹

Hoy en día viven **7900 millones de personas**, y se prevé que esta cifra aumentará a 8500 millones para el año 2030.
Fuente: ONU²

La **superficie glaciar** de los Pirineos españoles se ha reducido en un 90% desde principios del siglo XX
Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de España

66% de la superficie cultivada se destina ya a producir **alimentos para animales**, no para las personas.
Fuente: GreenPeace⁵

Los expertos reflejan, el **aumento de temperatura** podría llegar a los 4,8 °C para final de siglo.
Fuente: IPCC³

Desde 2016, el 91% de los habitantes de las ciudades respiraba **aire que no cumplía las normas** de seguridad establecida
Fuente: OMS⁴

En 2020, las **fuentes de energía no renovable** (principalmente carbón, gas natural y petróleo) representaron el **69,4%** de la generación eléctrica en el país.
Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de España

Más del 70% del parque de viviendas existentes en España tiene una **baja eficiencia energética**
Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de España

El 67% de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector agrícola son provocadas por la **ganadería**.
Fuente: GreenPeace⁵

AIE¹ Agencia Internacional de Energía.
ONU² Organización de las Naciones Unidas.
IPCC³ Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático.
OMS⁴ Organización Mundial de la Salud.
Greenpeace⁵ Organización internacional dedicada a la protección del medio ambiente, promoción de la paz y justicia social.

DE LA CONSCIENCIA A LA ACCIÓN

En los últimos años, la preocupación por el medio ambiente ha ido aumentando en la sociedad. La toma de conciencia sobre los efectos negativos de la actividad humana en el planeta, como el cambio climático, la deforestación, la pérdida de biodiversidad y la contaminación, ha llevado a un aumento de la sensibilización y la preocupación en todo el mundo.

La sociedad está cada vez más preocupada por la degradación del medio ambiente y la amenaza que esto representa para la salud humana y la supervivencia de las especies.

Esta preocupación ha llevado a que muchas personas adopten hábitos de consumo más sostenibles y a que exijan a las empresas y gobiernos un mayor compromiso con el medio ambiente. Además, ha impulsado el desarrollo de tecnologías más limpias y la creación de políticas públicas para fomentar la sostenibilidad y la protección del medio ambiente trabajando en comunidad

Se han seleccionado de entre todas las medidas a tomar, aquellas que guardan una estrecha relación con el campo de la arquitectura pues es precisamente en este ámbito donde se manifiesta de forma más evidente las preocupaciones de la sociedad puesto que la arquitectura, en su esencia, es un fiel reflejo de las preocupaciones sociales que imperan en cada época. En la actualidad, la inminente necesidad de combatir la crisis del cambio climático ha otorgado un protagonismo sin precedentes a la arquitectura sostenible.

La arquitectura es un campo en constante evolución, que se reinventa a sí misma día a día, enfrentando nuevos desafíos y caminos. Por ende, su vinculación con la sociedad y la calidad de vida, tanto presente como futura, es indudable. De esta forma, el ejercicio de la arquitectura adquiere una dimensión política de gran importancia, pues posee el poder de generar cambios y mejoras en el mundo que nos rodea.



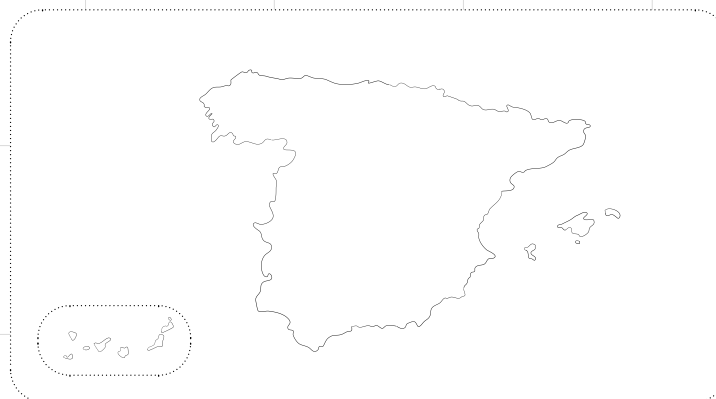
NACIONES UNIDAS

Objetivos de desarrollo sostenible: **11 Ciudades y comunidades sostenibles**
Acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos, acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, urbanización inclusiva y sostenible, proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural, reducir el impacto ambiental negativo per capita de las ciudades y proporcionar acceso universal a zonas verdes.



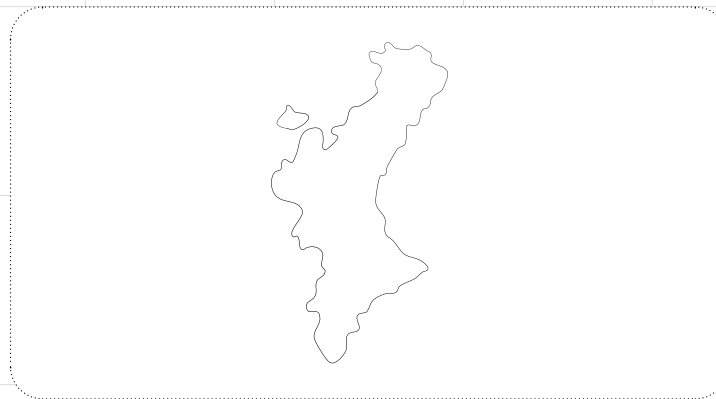
UNIÓN EUROPEA

Pacto Verde Europeo: **Edificios renovados y energéticamente eficientes**
Refuerzo de las estrategias de renovación a largo plazo, edificios de consumo de energía casi nulo, certificados de eficiencia energética, integración en los nuevos edificios de consideraciones de salud y bienestar (contaminación atmosférica), electromovilidad (puntos de recarga) y tecnología inteligente (contadores inteligentes, equipos de autorregulación).



ESPAÑA

Plan Nacional de adaptación al cambio climático: **Ciudad, urbanismo y edificación**
Vinculación entre la Agenda Urbana Española y el nuevo PNACC, adaptación al cambio climático en la planificación territorial y urbana, mejorar el comportamiento energético e hídrico de los edificios y la conservación del patrimonio cultural.



COMUNIDAD VALENCIANA

Plan de energía sostenible de la ciudad de Valencia: **Plan de Ahorro y Eficiencia Energética, fomento de las energías renovables y el autoconsumo en los edificios, infraestructuras y equipamientos del sector público de la Generalitat.**
Reducción y optimización del uso de la energía, aprovechar los recursos autóctonos, planes de movilidad sostenible, criterios de gestión energética de las instalaciones de los edificios de la administración pública

EL PODER DE LA ARQUITECTURA

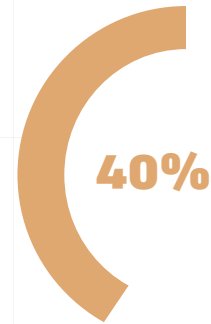
La crisis climática se ha convertido en uno de los problemas más graves y urgentes a los que se enfrenta la sociedad actual. Los efectos del cambio climático se hacen cada vez más palpables y sus consecuencias a largo plazo pueden ser catastróficas. Es necesario tomar medidas a nivel global para minimizar 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 a través de la implementación de estrategias sostenibles y la reducción del impacto ambiental.

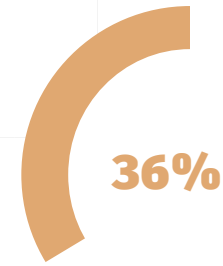
La sostenibilidad en la arquitectura no solo contribuye a preservar el medioambiente, sino que también puede tener un impacto positivo en la economía, la sociedad y la cultura de las comunidades locales. En este sentido, la arquitectura sostenible no solo es una respuesta necesaria a la crisis climática, sino también una oportunidad para construir un futuro más justo y equitativo para todos.

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.

A partir de los años 60, la **arquitectura sostenible** se ha convertido en una de las tendencias arquitectónicas de más rápido crecimiento en el mundo ecológico hoy en día.

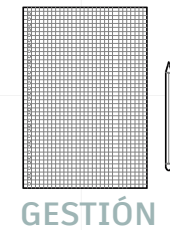
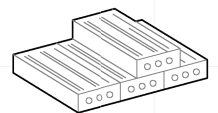
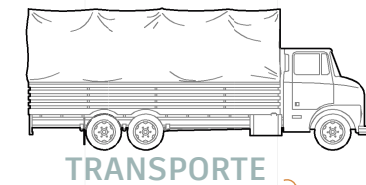


CONSUMO DE ENERGÍA DE LOS EDIFICIOS

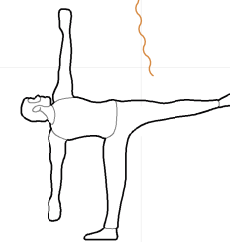
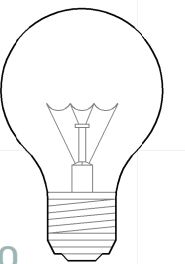


EMISIONES DE CO² DE LOS EDIFICIOS

"O te adaptas o mueres"
Charles Darwin



BASES PARA UNA ARQUITECTURA SOSTENIBLE



EFICIENCIA Y AHORRO DE AGUA



La arquitectura sostenible o ecológica se centra en la creación de edificios y espacios que minimizan su impacto ambiental a lo largo de su ciclo de vida completo, desde la extracción de materiales hasta la demolición. Las estrategias sostenibles pueden incluir el uso de energías renovables, la eficiencia energética, la optimización del uso de agua, la gestión de residuos y la elección de materiales de bajo impacto ambiental. Además, la arquitectura sostenible fomenta el uso de espacios verdes y la biodiversidad, lo que ayuda a reducir la huella ecológica y a mejorar la calidad de vida de las personas.



DECLARACIÓN DE INTENCIONES

Para garantizar una arquitectura sostenible y respetuosa con el medio ambiente, es crucial seguir una serie de estrategias durante la planificación y propuesta del proyecto.

01 Análisis exhaustivo del contexto ambiental en el que se va a desarrollar el proyecto, incluyendo el clima, la topografía, la vegetación, etc.

02 Regeneración del paisaje con el fin de la restauración y mejora de los ecosistemas naturales, mejorar la calidad del suelo, el agua y el aire, y promover la participación activa de las comunidades locales.

03 Elección adecuada de los materiales y técnicas constructivas, dando prioridad a los de bajo impacto ambiental y a aquellos con capacidad de reducir el consumo energético.

04 Implementación de medidas bioclimáticas para conseguir un uso eficiente de la energía y una mayor confortabilidad en el interior de los edificios, como la orientación adecuada, la ventilación natural o el aprovechamiento de la luz natural.

05 Promoción del uso de energías renovables, como la solar, la eólica o la geotérmica.

06 Fomento del reciclaje y la gestión responsable de los residuos generados durante el proceso constructivo y de vida útil del edificio.

07 Diseño y planificación del proyecto de manera que favorezca la movilidad sostenible y el transporte público.

	<i>Estrategias medioambientales para la propuesta</i>	01 CONTEXTO AMBIENTAL	Recopilar datos acerca del clima, la topografía, la vegetación, la hidrología, los vientos predominantes, los niveles de ruido, 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.
		02 REGENERACIÓN DEL PAISAJE	Restaurar la naturaleza de la zona creando una íntima relación entre las personas, la vegetación, el agua, los animales y la arquitectura.
		03 MATERIALES Y TÉCNICAS	Uso de materiales de bajo impacto ambiental, que tienen un menor impacto durante todo su ciclo de vida, 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
		04 MEDIDAS BIOCLIMÁTICAS	Los edificios estarán orientados de forma que se aprovechen las condiciones climáticas de la zona. La ventilación natural es una de las medidas más eficientes para mantener el interior del edificio fresco en verano y cálido en invierno. Se colocarán ventanas estratégicamente para aprovechar la dirección del viento y favorecer la circulación del aire, así como cubiertas verdes.
		05 ENERGÍAS RENOVABLES	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
		06 GESTIÓN DE RESIDUOS	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.
		07 MOVILIDAD SOSTENIBLE	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.

01.2 PROBLEMÁTICA DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA SOCIEDAD

Tensiones ciudadanas.....	01
Comunidad inclusiva y cohesionada.....	02
Transformación de la vivienda.....	03
Declaración de intenciones.....	04

TENSIONES CIUDADANAS

Las ciudades han crecido de forma exponencial en las últimas décadas, según datos de las Naciones Unidas, en 2020, más de la mitad de la población mundial vivía en áreas urbanas, y se espera que esta proporción aumente en el futuro, se estima que para 2050, dos tercios de la población mundial vivirán en zonas urbanas.

El crecimiento de la ciudad plantea una gran problemática que ya está sufriendo la sociedad actual, las dificultades en el acceso a la vivienda.

Con el aumento de la demanda de vivienda en las ciudades, los precios han aumentado estrepitosamente, lo que ha generado una falta de oferta y ha llevado a una crisis de vivienda especialmente en las ciudades más grandes.

Los jóvenes son los que más están sufriendo este problema ya que al no disponer de alquileres asequibles se retrasa mucho más la emancipación, con todos los problemas que esto genera en la sociedad y la economía.

Para abordar esta situación, se están implementando políticas y programas que buscan fomentar la construcción de viviendas asequibles y aumentar la oferta. Estas políticas pueden incluir incentivos fiscales para los desarrolladores de viviendas asequibles, la creación de fondos de vivienda, la regulación del mercado de alquiler y la expansión de programas de ayuda para la vivienda.

Es importante que las ciudades planifiquen cuidadosamente su crecimiento y tomen medidas para mitigar estos impactos negativos, como la promoción de un transporte sostenible, la protección de los espacios verdes y la creación de políticas de vivienda asequible.

	<p>elEconomista.es</p> <h3>La Ley de Vivienda pone en jaque miles de pisos de alquiler: España necesita 1,8 millones de casas</h3> <p>El precio del alquiler está por las nubes y sigue al alza. Ni la pandemia, ni la guerra de Ucrania, ni la amenaza de una nueva recesión han...</p> <p>Hace 6 días</p>
	<p>id Idealista</p> <h3>Los expertos alertan de falta de oferta de viviendas para responder a la fuerte demanda</h3> <p>El sector inmobiliario ha analizado la situación del mercado de la vivienda en España en el evento organizado por el Panel de precios de la...</p> <p>Hace 2 semanas</p>
	<p>El Blog Salmón</p> <h3>España vendida: la falta de pisos que acecha el futuro del sector inmobiliario en 2023</h3> <p>55.000 inmobiliarias, en alerta. España cuelga el cartel de 'completo'. El sector inmobiliario atraviesa un periodo complicado y no como...</p> <p>18 ene 2023</p> <p>Cinco Días</p> <h3>La falta de oferta dispara el precio de la vivienda a niveles cercanos a la burbuja</h3> <p>La curva que marca el precio de la vivienda en España, en ascenso desde hace varios trimestres, coge velocidad de crucero ante una oferta...</p> <p>27 may 2022</p> <p>Confitegal</p> <h3>El sector inmobiliario denuncia la falta de vivienda en España y la "mala gestión" de los fondos europeos...</h3> <p>En la VIII Tribuna Inmoscopia 2023, la jornada inmobiliaria organizada anualmente por la AIC y el COAPI que reúne a destacadas...</p> <p>20 ene 2023</p> <p>El Periódico de España</p> <h3>Okupan pisos públicos ante la "crítica" falta de viviendas en València</h3> <p>Doce familias de València llevan una semana okupando un bloque de viviendas propiedad de la Generalitat Valenciana, para solventar la...</p> <p>Hace 2 semanas</p>

COMUNIDAD INCLUSIVA Y COHESIONADA

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.

La inclusión social en la arquitectura es un aspecto clave para garantizar que todos los individuos tengan acceso a espacios públicos y privados que les permitan desarrollarse plenamente en la sociedad.

Se configura como un conjunto de principios y prácticas destinados a propiciar la cohesión y el diálogo en la sociedad a través de la edificación de espacios integradores. Su alcance implica la concreción de un entorno urbano que permita la participación activa de todos los individuos en la vida comunitaria, en igualdad de condiciones, sin importar su origen étnico, género, edad, credo o estrato social.

La inclusión social en la arquitectura engloba una amplia gama de factores, como la planificación de áreas públicas seguras y accesibles para todos los ciudadanos, la defensa de la diversidad cultural y la incorporación de la perspectiva de género en la configuración de los espacios, la creación de viviendas asequibles y de calidad para todas las personas.



ACCESIBILIDAD

Edificios y espacios públicos deben ser accesibles para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades físicas o cognitivas.

SEGURIDAD

La seguridad en los edificios y espacios públicos es fundamental para garantizar la inclusión social. Esto implica el diseño de espacios con buena iluminación, cámaras de seguridad, sistemas de alarma, entre otros.

FLEXIBILIDAD

Diseño de los edificios y espacios que permita adaptarse a las necesidades cambiantes de las personas.

COMUNIDAD

La participación comunitaria en el diseño y la planificación de los edificios y espacios públicos es fundamental para garantizar la inclusión social. Esto implica la consulta y la colaboración con grupos y organizaciones de la comunidad para entender sus necesidades y expectativas.

SENSIBILIDAD CULTURAL

Consideración de las diferencias culturales de las personas en el diseño de los edificios y espacios públicos. Esto implica el diseño de espacios que respeten las creencias y prácticas culturales de las personas y las comunidades.

TRANSFORMACIÓN DE LA VIVIENDA

En la actualidad, 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.

Estas tendencias se explican por diversos factores. Por un lado, la demografía está experimentando cambios significativos, como el aumento de la población urbana y el envejecimiento de la población, lo que ha generado la necesidad de nuevas tipologías de vivienda que sean más compactas y eficientes en términos de espacio, así como accesibles y adecuadas a las necesidades de los ancianos.

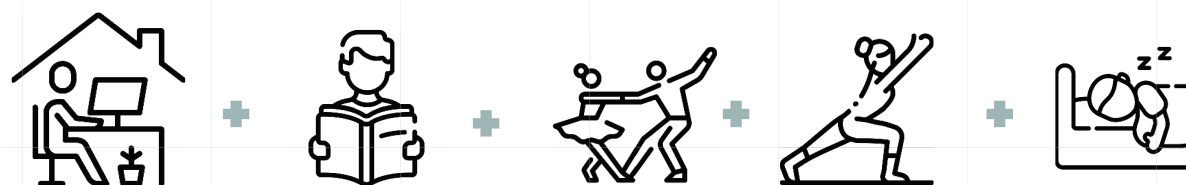
Por otro lado, la pandemia ha impulsado una serie de cambios en la forma en que habitamos nuestros hogares y nuestras comunidades, así como en la manera en que nos relacionamos, vivimos y comprendemos la arquitectura. La necesidad de espacios multifuncionales y flexibles se ha vuelto cada vez más importante.

Finalmente, en los últimos años, se ha producido una importante evolución en cuanto a los modelos de familia y las estructuras familiares, lo que ha generado una mayor aceptación de la diversidad familiar, cambios en los roles de género y una creciente movilidad geográfica y laboral, entre otros factores sociales y culturales.

A pesar de que estas nuevas formas de habitar presentan desafíos para los arquitectos y diseñadores, también ofrecen oportunidades para crear espacios innovadores y adaptables que respondan a las necesidades de las personas y fomenten una vida comunitaria saludable y sostenible.



Algunos ejemplos de espacios intergeneracionales pueden ser los parques, centros comunitarios, bibliotecas, residencias para personas mayores y proyectos de vivienda colectiva.



Personas, empresas e instituciones han optado por trabajar de forma remota, han surgido hogares multifuncionales, con la necesidad de pasar más tiempo en casa, se ha producido una tendencia a adaptar los hogares a diferentes usos, incluyendo el trabajo, el ocio y la educación en línea. Los hogares se han convertido en espacios multiusos que no solo sirven como lugares de descanso, sino también como lugares de trabajo, estudio y ocio.



La diversidad familiar se refiere a la variedad de estructuras, formas y modelos de familias que existen en una sociedad. Esto incluye diferentes tipos de relaciones familiares, como padres solteros, familias homoparentales, familias reconstituidas, familias extensas, entre otras.

ESPACIOS INTERGENERACIONALES

Promueven y fomentan la interacción y la conexión entre personas de diferentes edades, generaciones y experiencias de vida. Su objetivo principal es crear oportunidades para que las personas de diferentes edades puedan interactuar, compartir experiencias, conocimientos y habilidades, y establecer vínculos sociales y emocionales.

HOGARES MULTIFUNCIONALES

Son viviendas diseñadas para ser flexibles y adaptarse a diferentes usos y necesidades, permitiendo una variedad de actividades y funciones en un mismo espacio. Estas viviendas pueden incluir zonas abiertas y compartidas, como salas de estar, comedores y cocinas, así como áreas más privadas, como habitaciones y baños. Además, pueden contar con elementos modulares y muebles flexibles que permiten reconfigurar los espacios según las necesidades cambiantes de los habitantes. La idea es maximizar el uso del espacio disponible y permitir que diferentes actividades y funciones se realicen en un mismo lugar, creando hogares más eficientes y adaptables a las necesidades de las personas.

DIVERSIDAD FAMILIAR

Es importante tener en cuenta que la diversidad familiar no se limita únicamente a la estructura de la familia, sino que también incluye factores culturales, sociales, económicos y geográficos que influyen en la forma en que las personas viven y utilizan los espacios. La diversidad familiar en arquitectura implica, por lo tanto, una comprensión profunda de las necesidades y deseos de los usuarios, y la capacidad de diseñar espacios que puedan adaptarse a sus formas de vida, promoviendo la inclusión y la igualdad.

DECLARACIÓN DE INTENCIONES

Para garantizar una arquitectura social y sensible con las personas, es crucial seguir una serie de estrategias durante la planificación y propuesta del proyecto.

01 Enfoque en la relación entre la cultura y la arquitectura. Analizar y entender cómo las personas interactúan con los espacios construidos y cómo la arquitectura refleja y da forma a las culturas y comunidades.

02 Los entornos arquitectónicos serán concebidos y diseñados de manera tal que proporcionen un ambiente seguro y saludable para los usuarios, con el fin de fomentar el bienestar y la salud mental de las personas.

03 Crear un espacio de inclusión e igualdad que contemple todos los modos y estilos de vida diferentes

04 Abordar y solucionar los problemas derivados de la creciente demanda de viviendas en propiedad y el incremento de los precios de los alquileres.

05 Ofrecer una amplia variedad de programa y tipologías de vivienda capaces de satisfacer las necesidades de cualquier tipo de persona, en cualquier etapa de su vida, con diferentes gustos y preferencias.

06 Fomentar la creación de espacios urbanos dedicados a las personas, no solo a los vehículos, para impulsar la interacción social entre las personas y favorecer la sostenibilidad.

07 Promover la seguridad en los espacios públicos y privados a través del diseño adecuado que permita prevenir riesgos.



01 ANTROPOLOGÍA

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



02 SALUD MENTAL

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.



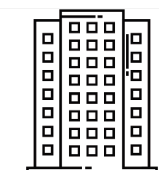
03 INCLUSIÓN Y ACCESIBILIDAD

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.



04 INNOVACIÓN EN LA PROPIEDAD

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. En el caso del alquiler se procedería del mismo modo, puesto que hay un porcentaje destinado exclusivamente al arrendamiento, *build to rent*.



05 DIVERSIDAD DE PROGRAMA

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.



06 ESPACIO PARA LAS PERSONAS

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.



07 SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

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. Prestar particular atención a aspectos fundamentales, tales como la iluminación adecuada, espacios abiertos y con visibilidad, de modo que las personas se sientan seguras y confiadas en todo momento.

Estrategias sociales para la propuesta

01.3 EL DECLIVE DEL URBANISMO

E L D E C L I V E D E L U R B A N I S M O

Ciudades en crisis.....01

Declaración de intenciones.....04

CIUDADES EN CRISIS

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.

Uno de los mayores problemas que surgen es la falta de infraestructuras adecuadas. La construcción de nuevas viviendas y edificios comerciales sin la planificación oportuna puede dar lugar a una sobrecarga en la red de transporte, servicios públicos y servicios básicos, lo que a su vez puede provocar congestión, contaminación y otros problemas relacionados con la calidad de vida.

Asimismo, el desarrollo urbano sin planificación puede conducir a la segregación socioeconómica y la gentrificación de las zonas más vulnerables de la ciudad. Esto ocurre cuando los precios de la vivienda y los alquileres aumentan debido a la construcción de nuevos desarrollos urbanos, lo que dificulta el acceso a la vivienda para las personas de bajos ingresos.

Otro problema es la falta de espacios verdes y áreas recreativas. A medida que la ciudad se expande, las áreas verdes y espacios abiertos son destruidos, lo que tiene un impacto negativo en la salud física y mental. 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.



Supermanzana Valencia
Fuente: Ayuntamiento de Valencia



Superilla Barcelona
Fuente: Ajuntament de Barcelona



Fuente: 20 minutos



Fuente: que! Madrid

SUPERMANZANA

Concepto urbanístico que convierte un conjunto de manzanas en un espacio peatonal y de convivencia, limitando el acceso a los vehículos y promoviendo el uso de modos de transporte sostenibles como la bicicleta y el transporte público. La idea es crear una unidad de espacio urbano que fomente la vida comunitaria, la seguridad vial y la accesibilidad, reduciendo el ruido y la contaminación del tráfico y mejorando la calidad de vida de los residentes. La supermanzana puede incluir viviendas, comercios, zonas verdes, equipamientos y servicios públicos.

CIUDAD 15 MINUTOS

Propuesta de planificación urbana que busca crear una ciudad más sostenible, accesible y habitable. La idea es que todas las necesidades diarias de los residentes estén ubicadas a una distancia caminable o en bicicleta de 15 minutos desde su hogar. Esto incluye servicios como tiendas, escuelas, lugares de trabajo, espacios verdes y transporte público. El objetivo es reducir la dependencia del automóvil y fomentar un estilo de vida más saludable, al mismo tiempo que se reduce la congestión del tráfico, la contaminación y se mejora la calidad de vida de los residentes.

LOW EMISSION AREA

Zona urbana designada para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes del aire, a través de la regulación de los vehículos que circulan en esa área. En estas zonas se suelen establecer restricciones o cobros para los vehículos más contaminantes, como los de gasolina o diésel, y se promueve el uso de medios de transporte más limpios, como bicicletas, vehículos eléctricos o transporte público con bajas emisiones. El objetivo principal de una LEA es mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación en áreas urbanas densamente pobladas.

DECLARACIÓN DE INTENCIONES

Para garantizar una planificación urbanística adecuada y sostenible, es crucial seguir una serie de estrategias durante la planificación y propuesta del proyecto.

01 Fomentar la movilidad sostenible, con el fin de reducir la dependencia del transporte privado y aumentar el uso de medios de transporte sostenibles como la bicicleta, el transporte público o el coche compartido.

02 Zonas públicas seguras, accesibles y atractivas para todos los residentes de la ciudad, fomentando el encuentro y la convivencia.

03 Vivienda asequible que garantice que todas las personas tengan acceso a una vivienda digna y asequible, evitando la segregación socioeconómica y la gentrificación de las zonas más vulnerables de la ciudad.

04 Adaptación de las ciudades a los efectos del cambio climático, aumentando la resiliencia de la infraestructura urbana ante eventos extremos y minimizando su impacto en la población.

05 Reducción de la contaminación ambiental y acústica en la ciudad, mediante la implementación de políticas sostenibles

06 Aprovechar las oportunidades que ofrece la tecnología para mejorar la calidad de vida de los habitantes implementando las soluciones innovadoras y tecnológicas.



01 FOMENTAR LA MOVILIDAD

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 eléctricas. Se han habilitado carriles bici por todo su perímetro y dentro del mismo proyecto, lo que permite y disminuir el tráfico vehicular en las calles.



02 ESPACIOS PÚBLICOS DE CALIDAD

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.



03 ADECUACIÓN AL ENTORNO

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.



04 RESILIENCIA URBANA

Identificación de los principales riesgos que pueden afectar el 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.



05 CALIDAD AMBIENTAL

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.



06 INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA

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.

Estrategias de urbanismo contemporáneo para la propuesta

02

CONOCER EL LUGAR
C O N O C E R E L L U G A R

02.1 APROXIMACIÓN TERRITORIAL

A P R O X I M A C I Ó N T E R R O T O R I A L

Comunidad Valenciana.....	01
La ciudad de Valencia.....	02
Barrio de El Grau.....	04

LA CIUDAD DE VALENCIA

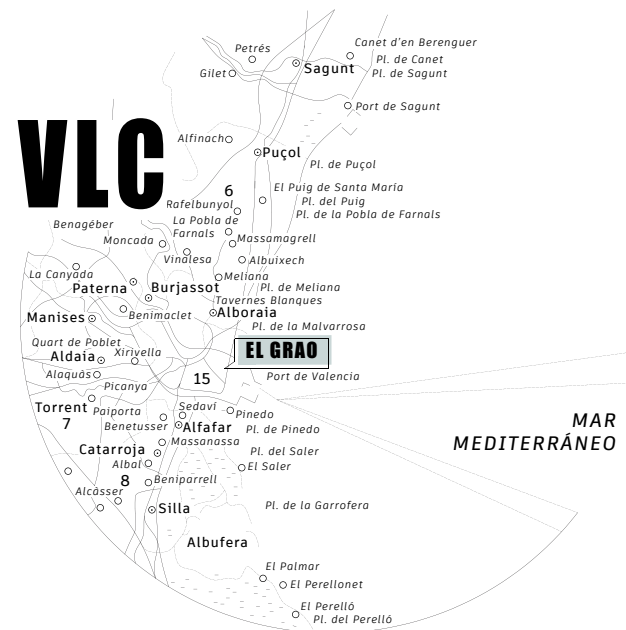
La ciudad de Valencia es la capital de la provincia homónima, situada en la costa este de España, en la Comunidad Valenciana. Con una población de alrededor de 793.688 habitantes, es la tercera ciudad más poblada de España después de Madrid y Barcelona.

Geográficamente, está situada en la desembocadura del río Turia, en la costa del Mediterráneo, rodeada por las sierras litorales y por el parque natural de la Albufera.

Valencia es una ciudad que combina a la perfección su pasado histórico con una modernidad y vitalidad propias de una ciudad cosmopolita. La ciudad cuenta con un impresionante patrimonio arquitectónico.

La ciudad está dividida en 19 distritos, que se organizan en función de su ubicación geográfica y su historia. Cada distrito está a su vez dividido en varios barrios.

El proyecto va a desarrollarse en el distrito de Poblados Marítimos, más concretamente en el barrio de *El Grau*.



ESC. 1/25000

BARRIO DE EL GRAU

El Grau está situado al Este de la ciudad de Valencia, 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.

El Grau era un barrio de pescadores y trabajadores portuarios, que se fueron asentando en la zona debido a su cercanía al puerto y su actividad económica. Con el paso de los años, la actividad portuaria y comercial del barrio se fue intensificando, y esto propició un importante crecimiento urbano y demográfico. A finales del siglo XIX y principios del XX, se produjo un importante proceso de expansión urbanística en el que se construyeron numerosas viviendas para los trabajadores del puerto y sus familias, lo que contribuyó a consolidar el barrio como una zona residencial de Valencia.

Por esta razón, en la actualidad, existe una trama de urbanismo tan heterogénea, que combina la estructura de la trama histórica con las nuevas infraestructuras y espacios públicos que se han ido construyendo en las últimas décadas.



02.2 LA HISTORIA DE UNA CIUDAD

L A H I S T O R I A D E U N A C I U D A D

Desarrollo urbanístico.....	01
La historia un puerto.....	02
La historia unas vías de tren.....	04
La historia de un circuito.....	04

DESARROLLO URBANÍSTICO

La ciudad de Valencia se distingue por poseer un área urbana muy definida por la Ronda Norte y la CV-30, dos importantes vías de circunvalación que limitan su perímetro.

El modelo de crecimiento que ha adoptado ha sido de carácter radial, lo cual ha conllevado a la anexión progresiva de los núcleos históricos y urbanos a lo largo del transcurso del tiempo.

Valencia ha experimentado numerosas transformaciones en su estructura, generando una morfología urbanística muy compleja, siendo varios los acontecimientos históricos que han influido en su trazado actual.

De entre ellos, el derribo de las murallas en 1865, suceso que dio inicio a la expansión de la ciudad, que se llevaría a cabo a través de los ensanches de 1860 y 1903.

El centro histórico de la ciudad es compacto debido a que durante muchos siglos la población se concentró dentro de las murallas, lo que llevó a una mayor densificación de la zona. En la época preindustrial, la ciudad tenía principalmente usos residenciales, industriales y comerciales marítimos.

A medida que la ciudad creció a mediados del siglo XIX, fue necesaria la ampliación urbanística a raíz de la prosperidad agrícola, la revolución del transporte y la industrialización. Es por ello que tanto en 1860 y 1903 comenzó el proceso de construcción de los ensanches de la ciudad.

Sin embargo, la expansión urbana tuvo un impacto negativo en la huerta, ya que las zonas rurales fueron invadidas por la construcción de edificios.



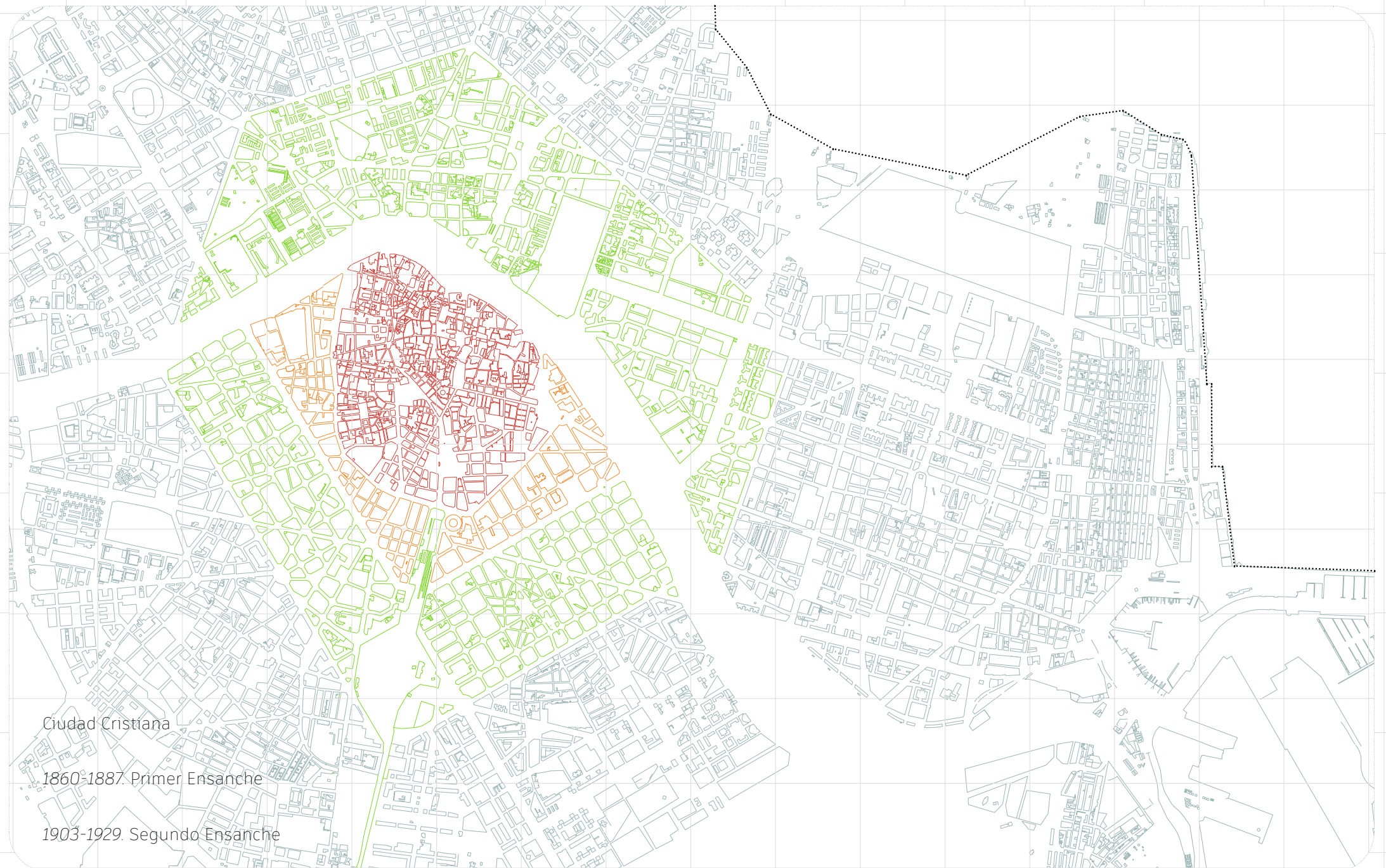
1853. Alfred Guesdon



1883. Plano topográfico de la ciudad de Valencia.



1899. Evolución del Proyecto de Ensanche Jose Manuel Cortina Perez



Ciudad Cristiana

1860-1887. Primer Ensanche

1903-1929. Segundo Ensanche

LA HISTORIA DE UN PUERTO

El Puerto de Valencia es uno de los puertos más antiguos de España, y su origen se remonta a la época romana. Se encuentra a unos tres kilómetros del centro de la ciudad de Valencia.

Durante los siglos XV y XVI, el Puerto de Valencia se convirtió en uno de los principales puertos de Europa, y se exportaban desde Valencia productos como la seda, el aceite y los vinos.

En el siglo XVIII, experimentó un declive debido a las guerras y la competencia de otros puertos españoles, pero durante el siglo XIX se produjo un nuevo impulso gracias a la llegada del ferrocarril a la ciudad y la creciente actividad comercial con América Latina.

Durante el siglo XX, el Puerto de Valencia se modernizó y se amplió en varias ocasiones para adaptarse a las necesidades del comercio marítimo. En la década de 1970, se construyó el puerto exterior de Valencia, que permitió la entrada de barcos de mayor calado y aumentó la capacidad del puerto. La expansión produjo que el barrio de Nazaret quedara completamente aislado urbanísticamente, problema que sigue latente en la actualidad.

En las últimas décadas, el Puerto de Valencia ha continuado modernizándose y ampliándose, y se ha convertido en uno de los principales puertos del Mediterráneo en términos de volumen de tráfico de contenedores. Esto ha permitido al puerto aumentar su capacidad y mejorar la calidad de sus servicios, lo que ha impulsado su posición como uno de los principales puertos del Mediterráneo y de Europa. Además, se ha convertido en un importante centro turístico, social, económico y cultural de la ciudad de Valencia.



1925. Plano general de la ciudad de Valencia.



Panorámica del puerto de Valencia. EFE.



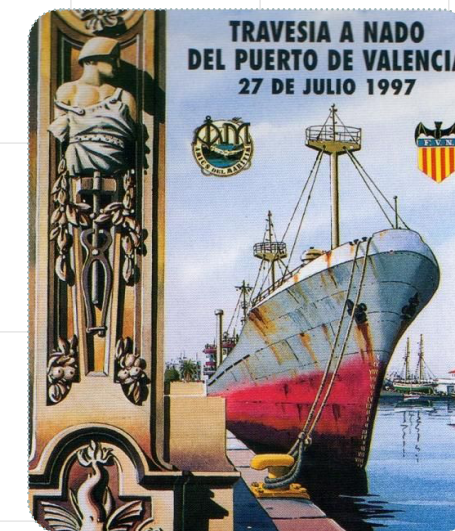
Escalera principal del Puerto de Valencia. Levante-emv.



Panorámica de la ciudad y del puerto de Valencia. EFE.



1897. Joaquín Sorolla Bastida "Puerto de Valencia".



Cartel antiguo Puerto de Valencia.

El crecimiento de la zona portuaria de Valencia generó la expansión urbana de los núcleos consolidados en dicha área, los Poblados Marítimos (La Malva-rosa, Beteró, El Cabanyal-Canyamelar, El Grau y Nazaret) mayoritariamente compuestos por viviendas para pescadores y sus familias, las cuales presentaban una calidad deficiente, lo que propició un rápido deterioro de la zona.

La ciudad estaba físicamente alejada del mar mediterráneo pero conforme el centro de la ciudad y la zona portuaria fueron creciendo, estos núcleos urbanos fueron fusionándose hasta la ciudad que se conoce hoy en día.

LA HISTORIA DE UN CIRCUITO

El circuito urbano, situado en la ciudad de Valencia, concretamente en la zona del Grao, constituía un trayecto que rodeaba la dársena interior del puerto de la ciudad, y que formaba parte de la nueva reordenación urbana del barrio del Grao, que se iba a erigir entre las vías del ferrocarril, el antiguo cauce del Turia y el puerto.

Se preveía que este circuito operara al menos hasta el año 2015. Sin embargo, la crisis económica global, especialmente aguda en España y en la Comunidad Valenciana en particular, obligó a abandonar el proyecto en 2012.



Cabe destacar que la construcción del circuito tuvo un impacto positivo en la infraestructura de la ciudad. Se llevaron a cabo importantes obras de acondicionamiento de las calles y se crearon nuevas zonas verdes, lo que contribuyó a mejorar la calidad del entorno urbano de la ciudad. Asimismo, se invirtió en la construcción de nuevas infraestructuras, como la Marina Real Juan Carlos I, un puerto deportivo y de ocio situado en el entorno del circuito, que ha sido un importante recurso turístico para la ciudad.



2011. Vista aérea del Circuito Urbano de Valencia



2012. Circuito Urbano de Valencia.

Una de las brechas más significativas de la ciudad de Valencia surge por esta sustracción, 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 gran degradación la convierte en un espacio sin uso específico ni interés para los ciudadanos, además genera una desconexión del puerto y su ciudad. Es un zona muy complicada urbanísticamente hablando ya que en ella recaen diferentes tramas urbanas.

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 esta zona y solucionando los problemas urbanísticos, sociales y mediambientales que sufre la ciudad actualmente.



02.3 ANÁLISIS DEL EMPLAZAMIENTO

A N Á L I S I S D E L E M P L A Z A M I E N T O

Datos y estadísticas.....	01
Conexiones principales y viario.....	02
Red de transporte público.....	04
Infraestructura y enlace.....	04
Elementos de interés.....	04
Llenos y vacíos.....	04
PAI's de El Grau.....	04
Entorno capturado.....	04
Barreras físicas.....	04
Conclusiones iniciales.....	04

DATOS Y ESTADÍSTICAS

La ciudad de Valencia cuenta con 800.000 habitantes aproximadamente en el año 2021, repartidos por sus 136,6 Km². Es la tercera ciudad con más habitantes de España.

Las cifras van más allá y son un claro indicador de las urgentes necesidades de cambio. Según el Censo de Población y Viviendas, el paisaje español se compone de viviendas que tienen, en promedio, unos 45 años de media. Esto significa que la calificación de eficiencia energética más frecuente es la E, es decir, una de las más contaminantes.

Por otro lado, según informaciones publicadas por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), en la escala que va de la A (índice más eficiente) a la G (índice más deficiente), más del 84% de nuestras viviendas están en los últimos, es decir, entre E, F y G.

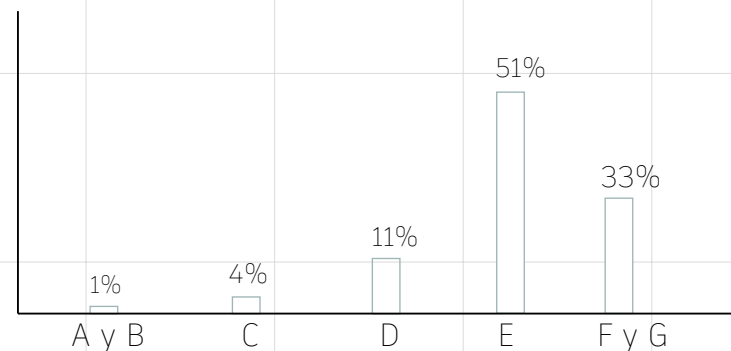
En la actualidad, la vivienda constituye la tercera causa de contaminación y emisiones CO₂ y únicamente es superada por el sector de la industria y el transporte.

Pese a esto, las renovables produjeron durante el último año el 44 % del total de la energía y convirtieron a 2020 en el año más verde desde que se cuenta con registros a nivel nacional (2007). Se generaron esta energía a partir de recursos naturales e inagotables como el viento, el sol y el agua, lo que supone un incremento del 12,8 % respecto a los datos de 2019.

Sin embargo, aunque los datos estén mejorando, todavía hay mucho camino que recorrer y objetivos que cumplir para así, poder ponerle freno al deterioro del medioambiente y combatir el avance del cambio climático.

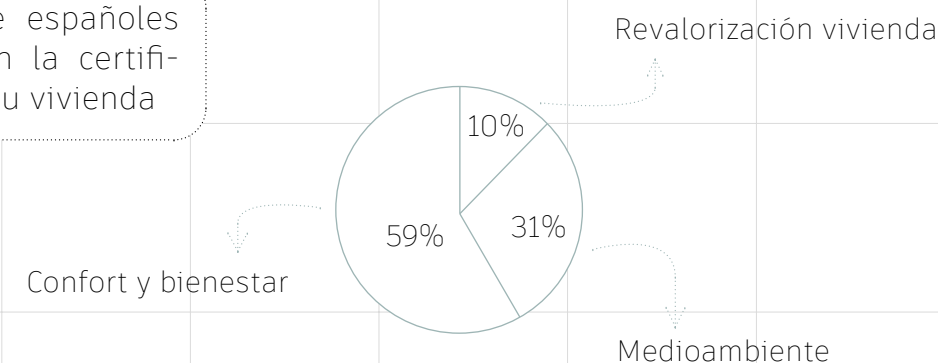
Datos obtenidos a fecha de 15 de enero de 2022

El 84% de las viviendas están etiquetadas con categoría E, F y G

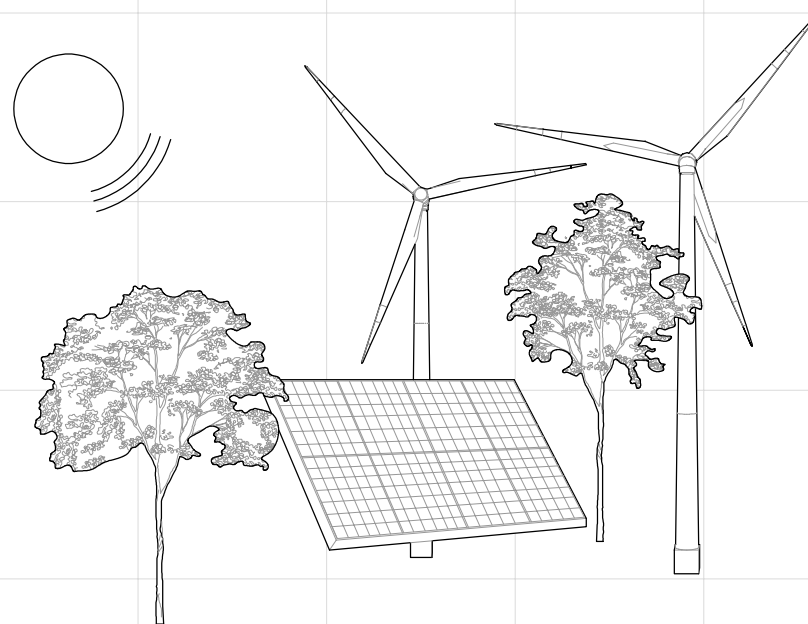


CALIFICACIÓN ENERGÉTICA VIVIENDAS EN ESPAÑA

El 56% de españoles desconocen la certificación de su vivienda

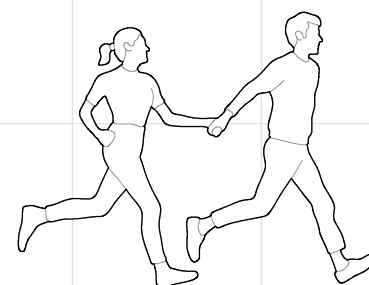


MOTIVOS DE MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN VIVIENDAS ESPAÑOLAS



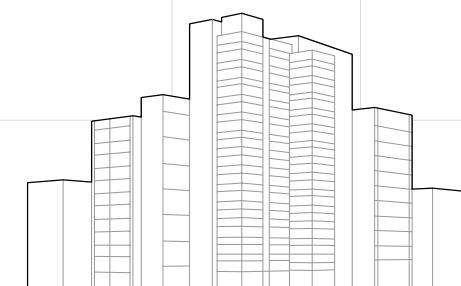
ENERGÍAS RENOVABLES

- Energía Solar Fotovoltaica
- Energía Solar Térmica
- Energía eólica
- Biomasa
- Aerothermia

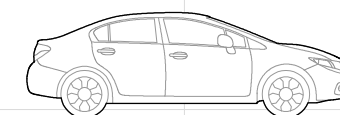


800.215 de personas en Valencia

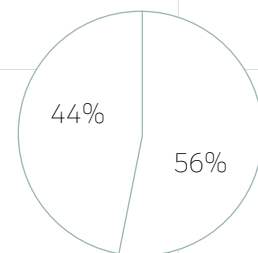
419.929 de viviendas en Valencia



459.119 de vehículos en Valencia

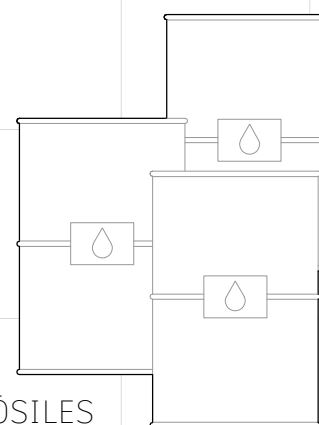


2020 fue el año "más verde" de la ciudad de Valencia

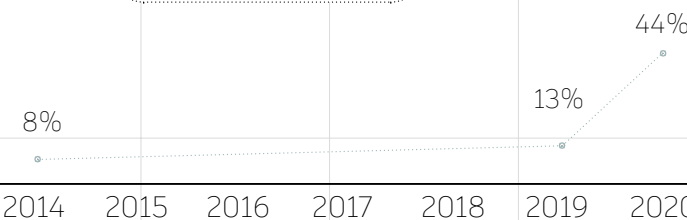


CARBURANTES FÓSILES

- Carbón
- Gas natural
- Petróleo



FUENTES DE ENERGÍA CONSUMIDA EN VALENCIA



EVOLUCIÓN DEL USO DE ENERGÍAS RENOVABLES EN VALENCIA

CONEXIONES PRINCIPALES Y VIARIO

El antiguo circuito 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 V15 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 frenado el desarrollo urbanístico de la zona.

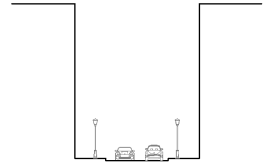
TIPOS DE VÍAS



Grandes avenidas de 4 carriles, isleta con vegetación central de gran tamaño, zona de aparcamiento, carril bici y amplias aceras.



Grandes avenidas de 3 carriles y un carril especial para transporte público, isleta con vegetación central de tamaño reducido, carril bici de doble sentido y amplias aceras.



Vía de un único sentido con un carril dedicado a aparcamiento y con aceras de tamaño reducido.



Vía de un único sentido con aparcamiento a ambos lados de la calzada y aceras de tamaño reducido.



Vía de único sentido con aceras de tamaño reducido colindantes a las vías del tren.



RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

La ciudad de Valencia cuenta con una red de transporte público bien desarrollada que ofrece a sus residentes y visitantes varias opciones para desplazarse por la ciudad.

En particular, la zona de actuación se beneficia de diversas líneas de autobús, que proporcionan un fácil acceso al centro de la ciudad, así como a otros barrios. Entre las líneas de autobús que operan en la zona, destacan la línea 4, 19 y 92, que ofrecen conexiones directas al centro de la ciudad. También cuenta con dos líneas de autobús, la línea 95 y la línea 99, que conectan con otros barrios ya que atraviesan toda la ciudad.

La estación de tren de El Cabañal se encuentra a una corta distancia de poco más de 20 minutos a pie. Esta estación forma parte de las líneas C-5 y C-6 de la red de Cercanías Valencia. Dispone también de servicios de Media Distancia.

Es importante destacar que la zona también cuenta con la parada de Marítim-Serrera, que permite la conexión entre la red de metro y la red de tranvía. Por último, con la culminación de la línea 10 de Metrovalencia, se ha añadido una nueva conexión en tranvía que facilita el acceso a otras partes de la ciudad.

En general, la red de transporte público de Valencia es amplia y variada, lo que permite una fácil movilidad y accesibilidad en la ciudad. La zona de actuación en particular cuenta con una amplia variedad de opciones de transporte público que hacen que sea fácil y cómodo desplazarse por la ciudad y sus alrededores.

- Línea EMT Valencia
- Línea Metrovalencia
- m Parada Metrovalencia



INFRAESTRUCTURA Y ENLACE VERDE

La ciudad cuenta con una amplia variedad de espacios verdes y áreas naturales que están diseñadas para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Existen desde pequeños parques y jardines hasta grandes parques urbanos, proporcionando espacios para la recreación, el deporte y la relajación, así como mejorando la calidad del aire y proporcionando hábitats naturales para la fauna local.

Algunos de los principales espacios verdes de Valencia incluyen el Jardín del Turia, es uno de los parques urbanos más grandes de España, ubicado en lo que antes era el lecho seco del río Turia. El parque cuenta con kilómetros de senderos para caminar, andar en bicicleta y correr, así como con una gran variedad de árboles, plantas y zonas de recreo. Cabe destacar que todavía queda una última fase de urbanización, la que recae en el antiguo circuito urbano y el parque de la desembocadura en el barrio de Nazaret. El Parque de Cabecera, ubicado en la desembocadura del río Turia, y Los Jardines Del Real (Viveros), son los otros dos espacios verdes más importantes en Valencia.

En lo que respecta a la red de carriles bici, Valencia es una ciudad con una red 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. En cuanto a las paradas de Valenbisi, la red de bicicletas públicas de Valencia, son numerosas y están bien distribuidas por toda la ciudad, lo que facilita el uso de la bicicleta como medio de transporte.

- Red de carriles bici.
- Paradas de Valenbisi.



ELEMENTOS DE INTERÉS

El barrio del Grau, ciertamente, presenta una composición urbana muy diversa y heterogénea, que abarca desde zonas y edificios completamente nuevos hasta áreas de gran antigüedad con múltiples tramas urbanas.

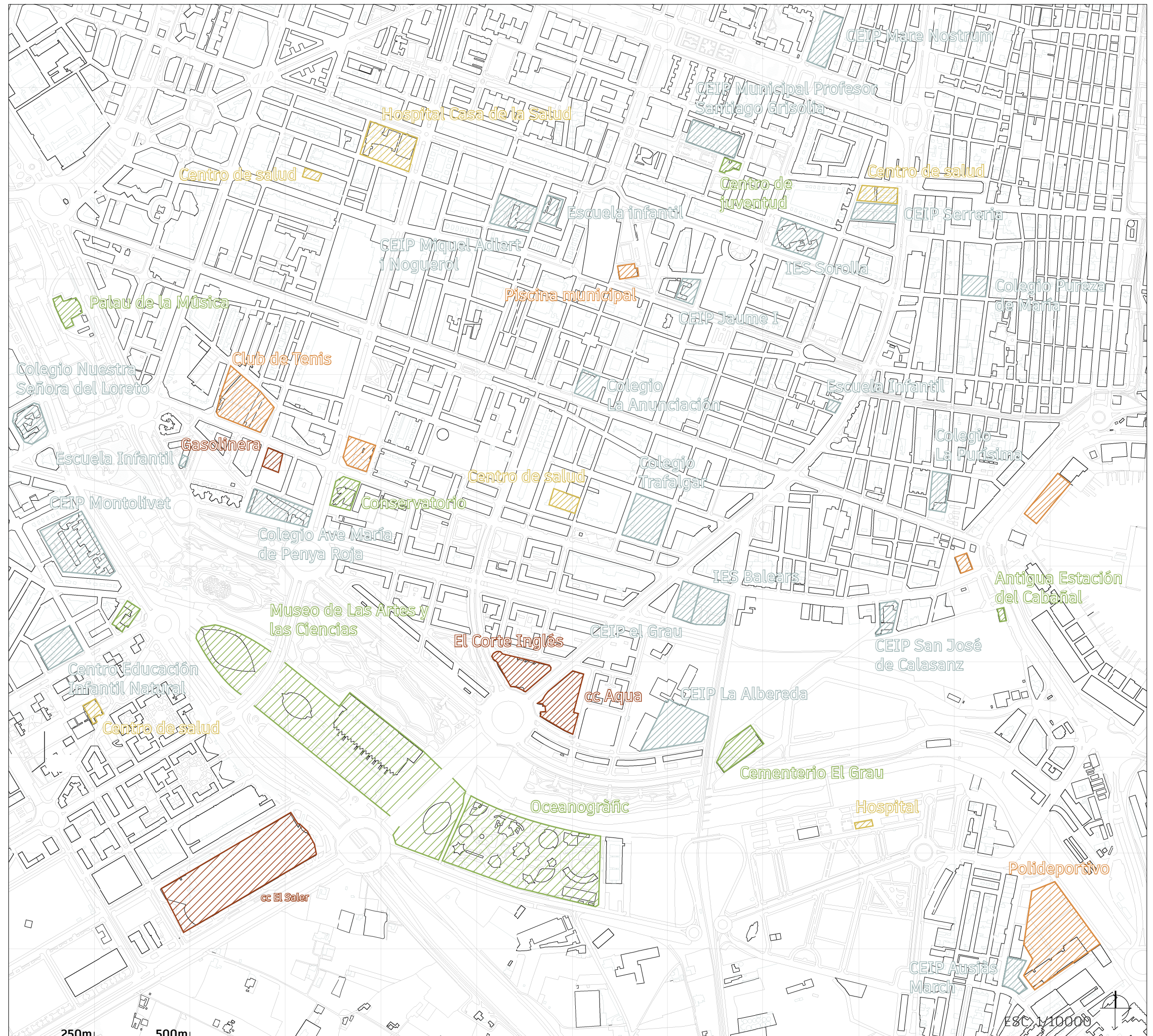
La zona de intervención se encuentra en un enclave de gran potencial, que limita al sur con el Jardín del Río Túria, a pocos minutos de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, uno de los principales atractivos turísticos de la ciudad, y en las proximidades de los centros comerciales del Saler y del Aqua. Hacia el este, linda con el puerto de Valencia, mientras que por el norte se encuentra la Avenida de Francia, una de las zonas con mayor valor inmobiliario en Valencia.

Adicionalmente, cabe destacar que esta zona está excelentemente comunicada con las principales vías de acceso, lo que la convierte en una zona de fácil acceso y excelente conectividad.

La resolución de este espacio contribuiría notablemente a la mejora de la ordenación urbana de Valencia, permitiendo alcanzar un mayor grado de integridad arquitectónica, social y medioambiental.

La zona y sus alrededores tiene los siguientes equipamientos:

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



LLENOS Y VACIOS

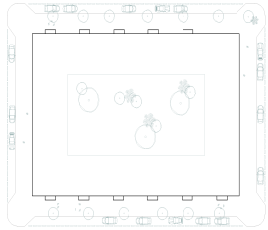
La distribución del barrio de El Grau y sus alrededores presenta una trama urbanística completamente heterogénea. Al tratarse de una zona que linda con la huerta del Sur-Este de la ciudad, puede observarse un desequilibrio entre las áreas construidas y las áreas libres de construcción dentro de la zona urbana.

El antiguo circuito urbano abarca una gran zona sin construcciones que impide el correcto y natural desarrollo urbanístico de la zona.

TIPOS DE MANZANAS

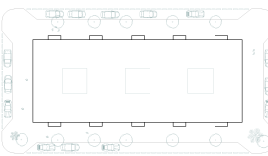
BLOQUE DE MANZANA CERRADA

Edificios plurifamiliares de media y gran altura con grandes patios de manzana.



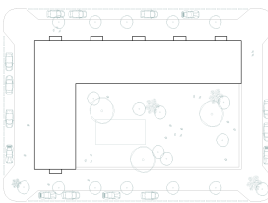
BLOQUE DE MANZANA COMPACTA

Edificio plurifamiliar con patios de luces propios.



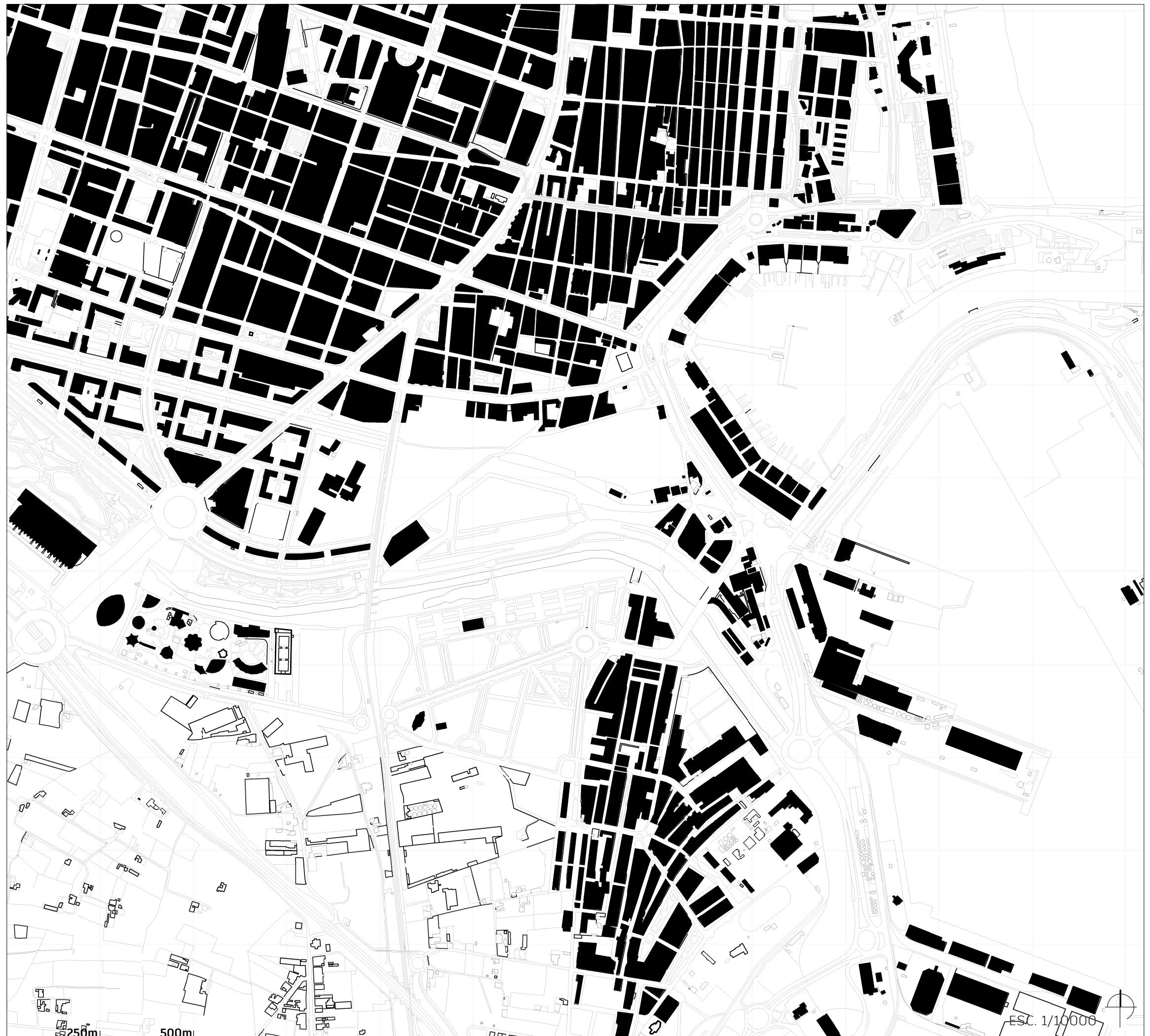
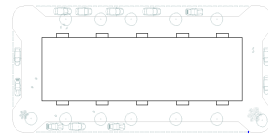
BLOQUE DE MANZANA ABIERTA

Edificios plurifamiliares lineales ubicados en el perímetro de la manzana.



BLOQUE LINEAL DE EDIFICIOS

Edificio plurifamiliar aislado de media y gran altura.



ENTORNO CAPTURADO

PAI's DE EL GRAU

Durante toda la historia del desarrollo urbanístico de la ciudad, han surgido diferentes propuestas para cada proyecto. Es por esto, que para enriquecer y facilitar la toma de decisiones sobre el urbanismo de la zona de actuación, se ha decidido analizar de una manera objetiva con los criterios urbanísticos, sociales y medioambientales anteriormente mencionados, las tres propuestas siguientes.

En primer lugar, el Plan de Acción Integral (PAI) del Grau fue un proyecto urbanístico propuesto en la década de 2000 para el barrio del Grau de Valencia. El objetivo principal del proyecto era la regeneración del barrio y su transformación en una zona moderna y sostenible, a través de la construcción de torres de una altura desproporcionada, manteniendo el trazado del antiguo circuito y incorporando unos canales de agua, el proyecto fue muy controvertido debido a su impacto sobre el patrimonio histórico y cultural del barrio, así como por su efecto negativo en el medio ambiente y en la calidad de vida de los residentes.

En segundo lugar, la propuesta de uno de los partidos políticos mayoritarios del país. Esta propone la prolongación de la Alameda hasta el mar, desvinculándose totalmente del Jardín del Río Turia, unas torres de gran altura y la urbanización de la zona siguiendo el antiguo trazado de la F1.

Por último, la propuesta de otro de los partidos políticos mayoritarios del país. En contraposición, esta propuesta no prolonga la Alameda como una vía rodada si no como un parque, pero sin embargo al prolongar la avenida que cruza el parque desde Nazaret, también desvincula y sectoriza la zona; transforma el antiguo trazado de la F1 en un circuito biosaludable y propone unas torres de una altura completamente desproporcionada a su entorno.



PROPUESTA 1

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



PROPUESTA 2

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

DEBILIDADES
Desvinculación del jardín del río Turia
Ordenación urbanística



PROPUESTA 3

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

LAS BARRERAS FÍSICAS

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



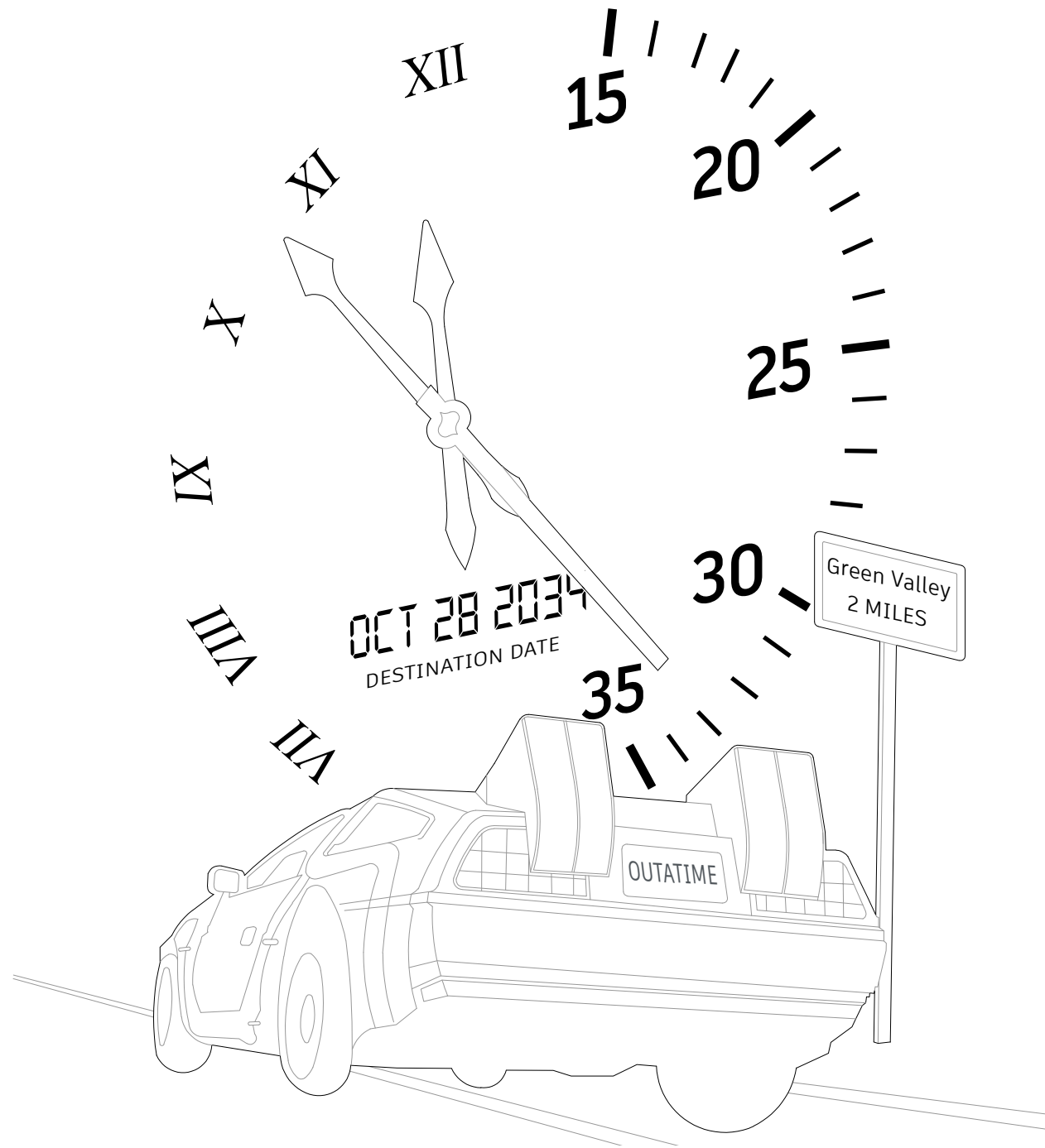
CONCLUSIONES INICIALES

Valencia se encuentra en una situación complicada debido a las decisiones tomadas sobre la gestión del planeamiento urbano. 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.



03

UN VIAJE EN EL TIEMPO
U N V I A J E E N E L T I E M P O

MACARENA LÓPEZ PRESENTS

DEL PARAMO GRIS A LA CIUDAD VERDE



"Your future is whatever you make it,
so make it a good one" DOC BROWN

REFERENCIA

Dado que el proyecto se basa en un viaje temoral hacia el futuro, se ha decidido hacer alusión a las películas de *Regreso al futuro*.

NZEB¹: Near Zero Energy Building: Edificios de consumo casi nulo.

Activos²: Edificios que generan más energía de la que consumen.

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 Serrería

Las emisiones de CO₂ han caído en picado

Valencia, ciudad pionera en transporte público sostenible

¡La arquitectura activa ya es una realidad!

SEGUNDA PARADA

2032

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

¡Plan de reciclaje de edificios demolidos en marcha!

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

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

Food and Culture

Heura food
Gastronomic
Library

Celia Caparrós
Valencia

La Heura food Gastronomic Library, que contiene mas de 1000 libros dedicados tanto a recetas veganas como a procesos de investigación en referencia a la aficción del consumo de productos de origen animal, se ha puesto en contacto con el chef Carlos Pastor, dueño de tres restaurantes con estrella michelín, para presentarle el reto de cocinar durante un año completo recetas 100% plant-based. El objetivo es intentar reducir aún más el consumo de productos de origen animal, ayudando a la salud, los animales y el planeta, ya que el sector ganadero estaba emitiendo en España unos 70 millones de toneladas de CO² en el año 2025.



Cierre de la última macrogranja de España

A raíz de la gran reducción del consumo de carne de los españoles en la última década, la empresa responsable de la última macrogranja activa en España, se ha visto obligada a cerrar en consecuencia de los pocos beneficios que obtenía. Los españoles cada vez más buscan la calidad en los alimentos y la sensibilización con el medio ambiente, en consecuencia las macrogranjas ya no tienen cabida en esta sociedad, por ello tras años de lucha al fin se ha logrado el objetivo de cerrar todas las macrogranjas en nuestro País.



El planeta, más estable que nunca

Por tercer año consecutivo la temperatura de la tierra se mantiene estable. Gracias a todas las medidas implementadas, se ha conseguido frenar el aumento tan drástico que sufría en las últimas décadas.



Finalizan las obras de soterramiento de las vías en Serrería

Concluyen finalmente las obras de soterramiento las vías a su paso por Serrería que permiten desarrollar el PAI del Grao y el Parque de desembocadura. Se trata de un túnel con un total de 920m de longitud que garantizará una perfecta conexión entre las dos zonas anteriormente afectadas, en especial la colindante al abandonado circuito de F1. El alcalde de Valencia, Alejandro Pérez, visitó hoy las obras junto con el consejero de Fomento e Infraestructuras, Salvador Pechuán, y explicó que *“El soterramiento completo elimina la barrera arquitectónica que supone, esto genera un antes y un después en el urbanismo de la zona”*.

Arquitectura activa en Valencia ya es una realidad

La nueva normativa para edificios procedente de la Unión Europea, anuncia que desde el próximo 31 de diciembre de este año, todos los edificios tanto públicos como privados debe cumplir con los requisitos de la arquitectura activa, definiendo esta como *“Edificios que generan más energía de la que consumen”* utilizando dicha energía sobrante para abastecer los espacios y el transporte público. Esta nueva normativa puede consultarse en el Código Técnico de la Edificación (CTE), en el Documento Básico HE.



Plantaciones de paneles fotovoltaicos por distritos que abastecen los espacios públicos.

Las plantaciones cuentan con más de 120.000 paneles solares fotovoltaicos ubicados en cada distrito de la ciudad, estos son capaces de generar entre 60 y 85 megavatios de potencia instalada. Todo esto, se traduce en la producción de energía limpia que abastece la ciudad, incluyendo el puerto, evitando así la emisión de unas 70.000 toneladas de CO² a la atmósfera al año. Este proyecto tan ambicioso comenzó en el 2025 con el fin de abastecer al alumbrado público de la ciudad, pero finalmente gracias al acuerdo de las empresas colaboradoras y la Administración Pública ha sido posible la generación de tal cantidad de energía para abastecer tanto el alumbrado como los espacios públicos que así lo necesiten.

EMT Valencia, empresa pionera en conseguir una flota de autobuses 100% eléctrica

La empresa deshecha los 86 vehículos no eléctricos con los que contaba la ciudad de Valencia, 57 de ellos híbridos y 43 de gas natural comprimido, convirtiéndose así en la empresa pionera del país en tener una flota de autobuses 100% eléctrica. Además, se han añadido 30 vehículos más debido a la gran demanda de transporte público. Todos los autobuses tienen el estándar europeo más exigente (Euro XVI).

La autonomía del autobús es de 600 kilómetros que, para el caso de a ciudad de Valencia, se ha probado como suficiente para la operación diaria en condiciones normales. De este modo, la recarga se realiza al final de la jornada en las cocheras que son abastecidas durante el día por los paneles fotovoltaicos ubicados en cada distrito de la ciudad.



80% de la población tiene una alimentación *plant-based*

El consumo de carne y de productos derivados de los animales siempre fueron una parte intrínseca de la cultura culinaria de gran parte de Occidente, casi que forman parte de la memoria colectiva a fuerza de hábitos repetidos por millones de humanos durante miles de años. Sin embargo, un número cada vez mayor de personas, sobre todo de las generaciones más jóvenes, ha roto con este patrón cultural asociado a una forma de identidad antropocéntrica, en las últimas décadas se ha venido generando una disminución paulatina en la ingesta de carne y de mayor incorporación de vegetales y granos hasta tal punto que un 80% de la población occidental tiene una alimentación *plant-based*.

Trenes eléctricos para el transporte de mercancías nacionales

Tras 4 años de obras y 6 desde que se aprobó el proyecto, se inaugura la nueva flota de trenes eléctricos para el transporte de mercancías nacionales. Pese a que los camiones que utilizaban carburantes fósiles fueron retirados y sustituidos por camiones Tesla eléctricos en 2029, la problemática de la congestión de las carreteras y autovías seguía muy presente en la actualidad, por lo que se espera que el uso de las mismas sea mucho más fluido y sin tiempos de espera. Aún así, cabe destacar que el uso de transporte privado por dentro de la ciudad se haya reducido a mínimos en los últimos años, los españoles siguen queriendo trasladarse por el País en su propio vehículo.



El Jardín del Río Turia, acabado, inaugurado y abierto al público

El pasado 9 de Junio la fase final del Jardín del Río Turia, el proyecto más esperado por los valencianos en los últimos 30 años abrió sus puertas para que vecinos y vecinas puedan disfrutar de este nuevo gran pulmón verde de la ciudad de Valencia.

En el podemos encontrar zonas deportivas, lúdicas, áreas de descanso y una infinidad de actividades que poder realizar en compañía o en solitario.

El proyecto global del parque abordó los tramos pendientes del antiguo cauce del río Túria y se dividió en cuatro fases: tres de cauce a partir de la Ciudad de las Artes y las Ciencias y una cuarta que es el parque de la desembocadura ubicado en el barrio de Nazaret. Según explicó Oscar Jarque, del departamento de urbanismo en su momento, la intención de las obras es dar una “solución final” al límite que existe entre el barrio de Nazaret y el puerto de Valencia, creando un gran corredor verde que finalmente sea capaz de conectar el Parque de Cabecera con el de Desembocadura. *“Es un parque que llevamos reivindicando muchos años, un parque muy importante para la ciudad, y un parque muy bien hecho para todos y todas”*

El área de actuación han sido 250.000 metros cuadrados y un total de 36 millones de euros. El objetivo era eliminar todos los vestigios del pasado industrial de la zona.

El 100% de la energía generada en España proviene de fuentes de energía renovable

Tras años de negociaciones de la Administración pública con las empresas eléctricas españolas, estas terminaron cediendo a la generación de una energía limpia y que provenga de fuentes de energía renovable como por ejemplo la energía eólica y fotovoltaica. El futuro de la ciudad de Valencia es cada vez más verde y gracias a ese acuerdo, por primera vez en la historia, según los datos obtenidos en APPA (Asociación de Empresas de Energías Renovables), el año pasado se registró que el 100% de la energía generada en España proviene de fuentes de energía renovable y limpia.



Plan sostenible de reciclaje de edificios demolidos

Deconstruir y no demoler, eso es todo el arte de construir volcado hacia el futuro. Cada edificio o estructura construida hoy será mañana una reserva de recursos para las generaciones futuras. Los edificios que llegan al final de su ciclo de vida son un stock real de materias primas. Al llevar a cabo una deconstrucción selectiva y al eliminar elementos de construcción y cuerpos extraños previamente no reciclables, es posible recuperar una fracción muy alta de materiales de construcción que se pueden volver a colocar en el ciclo de materiales. El nuevo enfoque de una separación sistemática de los componentes del edificio que ya se encuentra en la fase de planificación da como resultado el reciclaje directo de los elementos de construcción de la operación de desmontaje en una nueva construcción. Hasta el 80% de los componentes de un edificio pueden actualizarse en lugar de tirarse en vertederos.

OCT 28 2034

DESTINATION TIME

04 **WELCOME TO GREEN VALLEY**
W E L C O M E T O G R E E N V A L L E Y

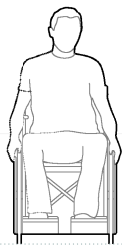
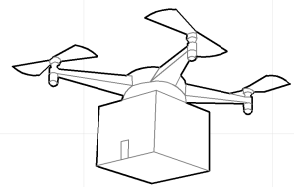
04.1 POSICIONAMIENTO

Nuevo concepto social.....	01
Escala del proyecto.....	02
Situación urbanística.....	04
Ideación del planeamiento.....	05

POSICIONAMIENTO

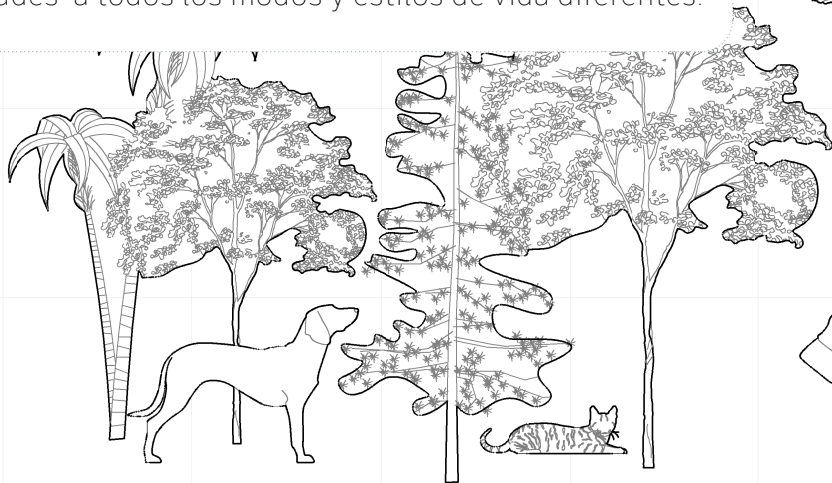
WELCOME
TO
GREEN VALLEY
"A Nice Place To Live"
PLEASE CHOOSE SOSTENIBILITY

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 sostenibles).



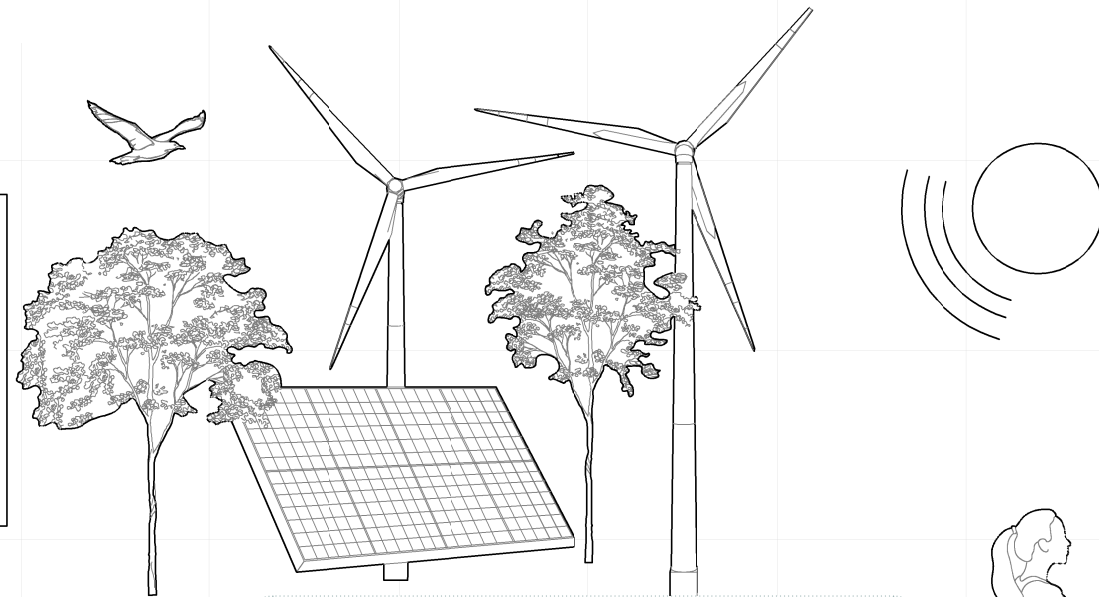
CIUDAD INCLUSIVA, SEGURA Y RESILIENTE

(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.



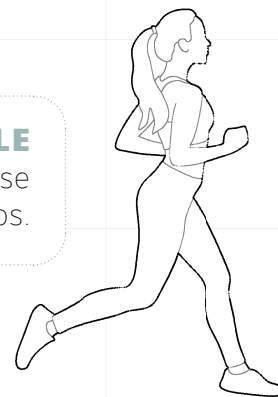
RELACIÓN AMISTOSA CON LA NATURALEZA

(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.



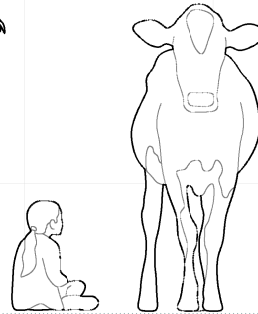
PAISAJE ENERGÉTICO RENOVABLE

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



ESPACIO URBANO HUMANO

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



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.

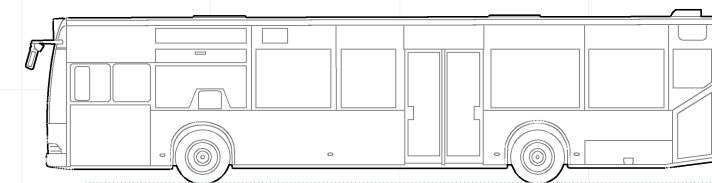


THERE IS NOT PLANET B



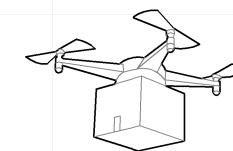
EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL

(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.



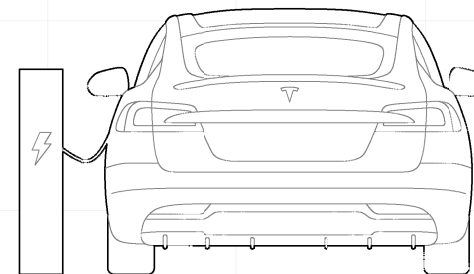
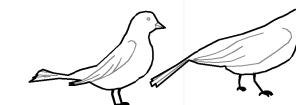
TRANPORTE MOTORIZADO SOSTENIBLE

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.



PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLE

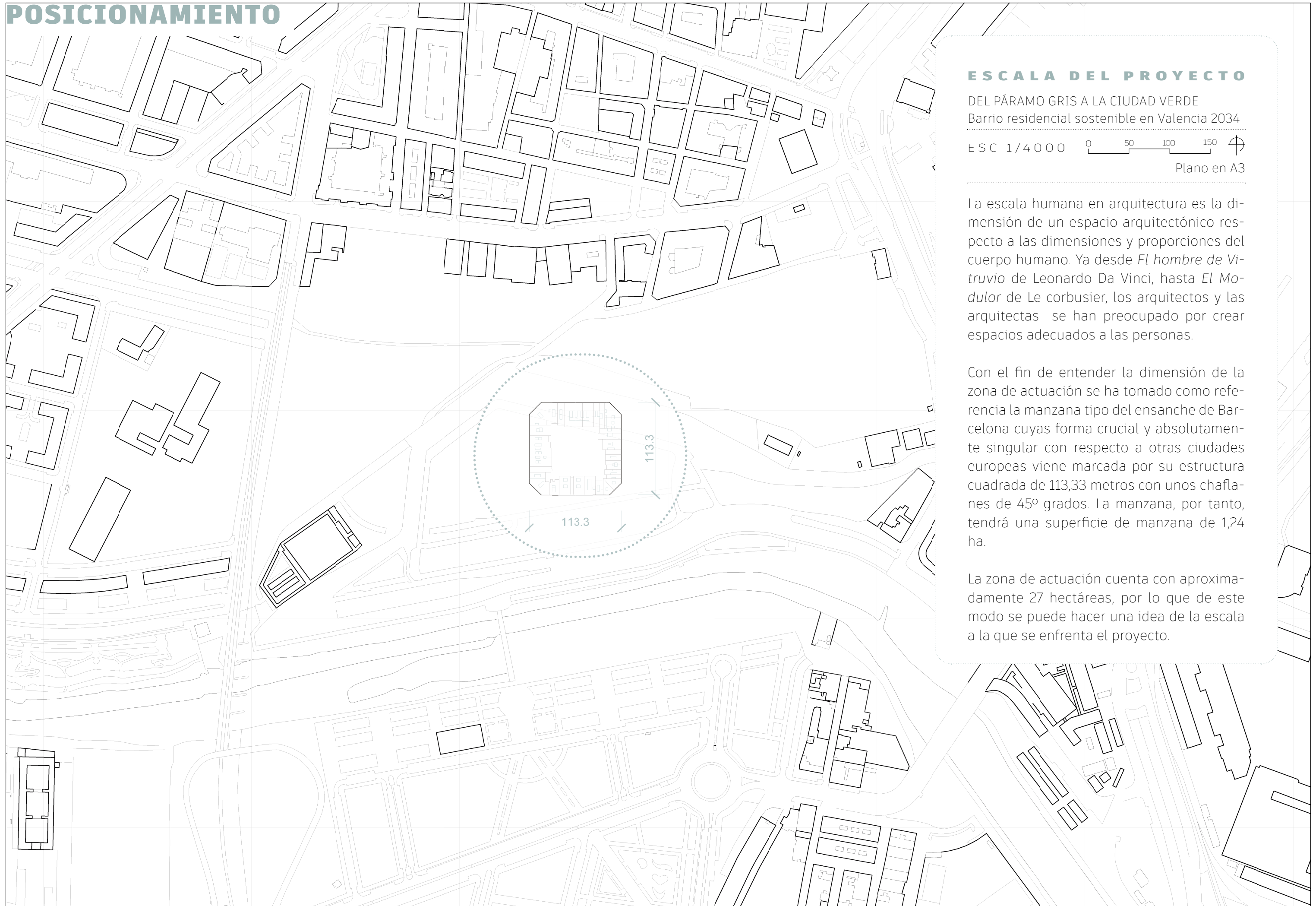
(ODS 12) Gestión sostenible y uso eficiente de los recursos naturales, reducción de residuos y del desperdicio de alimentos, y fomentar el consumo local y el estilo de vida en armonía con la naturaleza.



USO DE CARBURANTES FÓSILES


(ODS 9) Se penalizará el uso de carburantes fósiles tanto para la utilización de vehículos como para abastecer edificios y maquinaria y así, promover la industrialización inclusiva y sostenible.

POSICIONAMIENTO



ESCALA DEL PROYECTO

DEL PÁRAMO GRIS A LA CIUDAD VERDE
Barrio residencial sostenible en Valencia 2034

ESC 1/4000 0 50 100 150 
Plano en A3

La escala humana en arquitectura es la dimensión de un espacio arquitectónico respecto a las dimensiones y proporciones del cuerpo humano. Ya desde *El hombre de Vitruvio* de Leonardo Da Vinci, hasta *El Modulor* de Le corbusier, los arquitectos y las arquitectas se han preocupado por crear espacios adecuados a las personas.

Con el fin de entender la dimensión de la zona de actuación se ha tomado como referencia la manzana tipo del ensanche de Barcelona cuyas forma crucial y absolutamente singular con respecto a otras ciudades europeas viene marcada por su estructura cuadrada de 113,33 metros con unos chaflanes de 45º grados. La manzana, por tanto, tendrá una superficie de manzana de 1,24 ha.

La zona de actuación cuenta con aproximadamente 27 hectáreas, por lo que de este modo se puede hacer una idea de la escala a la que se enfrenta el proyecto.

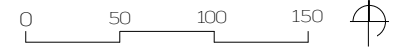
POSICIONAMIENTO



CONDICIONES DE PARTIDA

DEL PÁRAMO GRIS A LA CIUDAD VERDE
Barrio residencial sostenible en Valencia 2034

ESC 1/4000



Plano en A3

- ① Soterramiento de las vías del tren.
- ② Urbanización del último tramo del jardín del Río Turia.
- ③ Acondicionamiento del terreno.



1

LAS NUEVAS CONEXIONES



2

EL NACIMIENTO DE LA MANZANA

IDEACIÓN DEL PLANEAMIENTO

DEL PÁRAMO GRIS A LA CIUDAD VERDE
Barrio residencial sostenible en Valencia 2034

ESC 1/20000 0 250 500 750

Plano en A3

1 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.

2 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.



3

LAS NUEVAS CONEXIONES



4

EL NACIMIENTO DE LA MANZANA

IDEACIÓN DEL PLANEAMIENTO

DEL PÁRAMO GRIS A LA CIUDAD VERDE
Barrio residencial sostenible en Valencia 2034

ESC 1/20000 0 250 500 750

Plano en A3

3 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.

4 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.


04.2 PROYECTO URBANO

P R O Y E C T O U R B A N O

Plano de situación.....	01
Secciones urbanas.....	02
Programa.....	04
La calle.....	
Los contenedores.....	
La zona deportiva.....	
El transporte público.....	
El subsuelo.....	

PROGRAMA PROPUESTO

DEL PÁRAMO GRIS A LA CIUDAD VERDE
Barrio residencial sostenible en Valencia 2034

ESC 1/20000 0 250 500 750 
Plano en A3

- Tipología S
- Tipología M
- Tipología L y XL
- Comunicación vertical

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.

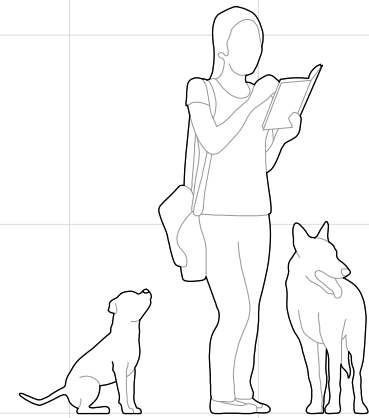
Adicionalmente, dentro de cada manzana, los edificios que la componen varían en altura, oscilando entre las 3 y 4 plantas, lo que permite generar una volumetría adecuada y adaptada a las necesidades de soleamiento, ventilación y vistas. Esta disposición permite optimizar el uso del espacio disponible,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

PROYECTO ARQUITECTÓNICO

La arquitectura se adapta según los avances que sufre la sociedad. En consecuencia, van surgiendo nuevos modelos de vivienda según las necesidades a lo largo de la vida. Nuevos conceptos como el coliving¹ o el co-housing² van tomando más fuerza a la hora de desarrollar edificios residenciales.

Por ello la base del presente trabajo se fundamenta en hacer un espacio de calidad para cualquier tipo de usuario en cualquier momento de su vida según sus necesidades y preferencias.



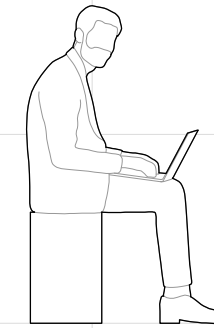
JOVEN AUTOSUFICIENTE

Necesito más bien poco, con un espacio común para todo, un baño privado y una terraza es más que suficiente. Paso poco tiempo en casa, me gusta estar al aire libre con mis amigos y animales y hacer deporte.



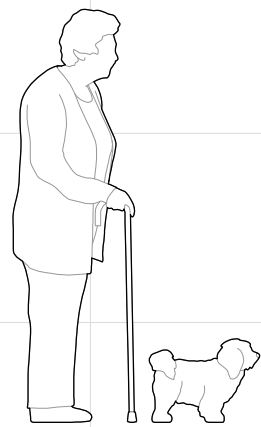
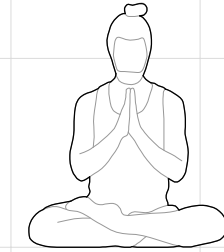
PAREJA JOVEN

Nosotros más de lo mismo, lo único, una zona de estudio tranquila para hacer alguna actividad en solitario. Nos encanta salir y socializar.



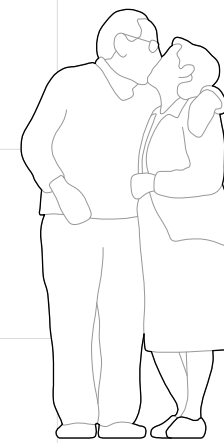
COMPAÑEROS

Para nosotros si que es necesario una habitación privada y un baño privado, tenemos confianza, pero no tanta. Nos encanta hacer planes en casa con amigos



ANCIANA INDEPENDIENTE

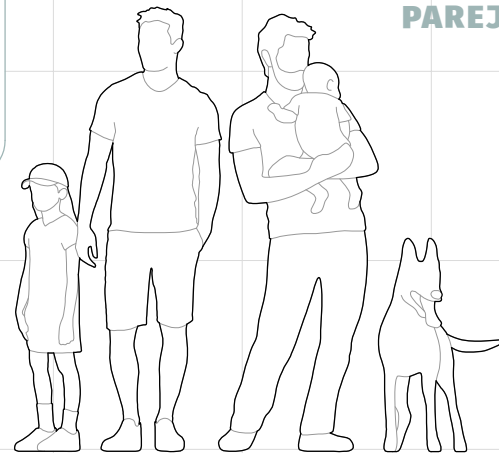
Desde que estoy sola mis necesidades son mucho más minimalistas lo único que me gustaría de extra es una habitación por si algún día necesito una cuidadora. Me gusta la tranquilidad, la naturaleza y pasear al perro.



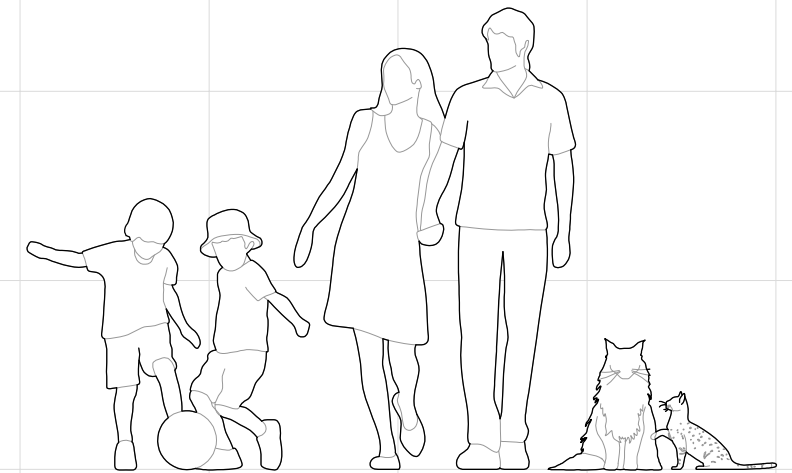
PAREJA ANCIANA

Nos gusta lo básico, una habitación extra siempre viene bien, para cuando los nietos se quedan en casa. Nos gusta pasear tranquilamente por el parque.

La familia crece, necesitamos una habitación para cada uno y mucho espacio de almacenamiento, zonas exteriores para disfrutar de la naturaleza todos juntos.



FAMILIA JOVEN



FAMILIA NUMEROSA

Los espacios privados de nuestros hijos son muy importantes para nosotros, necesitamos espacio privados para todos y una zona común para disfrutar en familia.

Coliving¹: Modelo residencial comunitario pensado como una extensión del coworking pero aplicado a la vivienda, compartir espacios y experiencias sociales. Podría decirse que el coliving está entre un piso compartido y una residencia de estudiantes.

Cohousing²: Modelo de convivencia inteligente y bien organizado en el que sus integrantes comparten espacios comunes, pero tienen al mismo tiempo viviendas totalmente independientes en las que es posible tener una privacidad total.

NECESIDADES DE LOS USUARIOS

Cuadrícula de 2'5cmx2'5cm

04.3 PROYECTO ARQUITECTÓNICO

P R O Y E C T O A R Q U I T E C T Ó N I C O

Plano de situación.....	01
Secciones urbanas.....	02
Programa.....	04
La calle.....	
Los contenedores.....	
La zona deportiva.....	
El transporte público.....	
El subsuelo.....	