

PFC Taller H
Diego Cabo Valcarce

[..] “Lina Bo Bardi decía que el arquitecto debe trabajar con criterios de urbanista, y el urbanista con cabeza de arquitecto. La complejidad no reside en la escala, sino en la cantidad y calidad de las relaciones que el proyecto ha de gestionar. La arquitectura se ha convertido en una disciplina muy reduccionista, tanto en escala como en términos disciplinares. Se ha desentendido del mundo para preocuparse solo por los edificios, entendidos como objetos. Esto ha transformado el mundo en un conjunto de piezas autónomas, autogestionables, descontextualizadas y desvinculadas de la vida y de las personas.”

[..]“Lina Bo Bardi, los Smithson, Miralles... siguieron con esa mirada más global, más “impura”, menos jerarquizada y más desprejuiciada respecto a los límites de la disciplina. Una mirada más libre, igualmente rigurosa, pero mucho más ambiciosa y consciente de su compromiso con el mundo. Pensaban como un arquitecto y un urbanista, deberían ser capaces de trabajar con las capas de la complejidad, sin separarlas, sin diseccionarlas. Y a todas las escalas.”

(Victoria Garriga) entrevista Ignacio Vidal-Folch

INDICE

1. ALFAFAR.....	4
2. ANÁLISIS.....	7
3. ESTRATEGIA.....	15
4. REFERENCIAS.....	16
5. PROPUESTA.....	20
5.1 Escala Territorial.....	21
5.2 Escala Municipal.....	31
5.3 Escala de Barrio.....	43
6. DETALLE.....	60

An aerial photograph of the Alfafar area, showing a mix of agricultural fields, some urban development, and a winding road. The image is presented in a stepped, mosaic-like format.

1. ALFAFAR

LOCALIZACIÓN

El municipio de Alfafar pertenece a la comarca de la Huer-ta Sur, se encuentra a 8km al sur de la ciudad de Valencia. El término municipal cuenta con una superficie de unos 10km² de terreno llano y fértil, mayoritariamente dedicado a cultivos de regadío entre los que predomina el arroz, que-dando buena parte dentro del Parque Natural de la Albu-fera, siendo una ubicación estratégica como parte del área metropolitana de Valencia.

Situado entre las vías Av. Camí Nou y la CV-400, Alfafar esta enclavado en la antigua via augusta (cardo), siendo lugar de paso desde hace mucho tiempo, no es hasta la mitad de la década de los 60, con el proceso migratorio del campo a la ciudad, cuando se instaura un poblacion de inmigrantes; con esta situacion se promueve la construccion de 1700 vi-viendas que dan origen al Parque Alcosa.



HISTORIA

“El Barrio Orba es un barrio de gran implicación vecinal y asociacionismo desde sus comienzos, que ha luchado por sus derechos”

La educación

Los primeros vecinos que llegaron al Barrio Orba no tenían disposición de ningún centro educativo, ni estatal, ni privado donde poder matricular a sus hijos.

A mediados de los años 60 la constructora Alcosa realizó barracones temporales que, ubicados en un lateral de la por aquel entonces Plaza Caja de Ahorros, harían las funciones de aulas para los pequeños del barrio. En 1968 se decide ceder los locales parroquiales del edificio comercial al Ayuntamiento para establecer la guardería, y a la vez se ubicaron las primeras aulas del Colegio Jaume I.

A principio de 1970 se produce la donación de terrenos al Ayuntamiento por parte de la constructora, para la posterior construcción de escuelas. Y en 1974 se construyó el nuevo centro de Enseñanza General Básica, llamado Grupo Escolar Orba, posteriormente se consiguió la construcción definitiva y en condiciones del Colegio Jaume I, en los 80.

Hacía falta también un parvulario por lo que se construyeron ocho aulas prefabricadas a las que empezó a llamar Rabisancho, situadas en la C/ Catarroja. Y fue en el año 1979 cuando se construyó el Colegio Infantil del Barrio, llamado Colegio Rabisancho.



La sanidad

El proyecto inicial del Barrio Orba no contempló la dotación de suelo para la ubicación de algún centro de salud que respondiese a las necesidades sanitarias del vecindario; hasta que en 1968 se construyó el Edificio Comercial en cuyos locales se instalaría el primer ambulatorio del Barrio Orba.



PARTICIPACION CIUDADANA

El tejido asociativo empezó a finales de la década de los 60 y principios de los 70.

Las asociaciones ayudan la integración social y la cohesión social, representan recursos necesarios para la movilización y acción colectiva. Las primeras entidades actuaban sobre todo como el centro para la vida social y su desarrollo. Están muy integradas en la vida diaria del barrio y participan en números actividades comunitarias.

La Junta del Distrito

La separación física del barrio respecto al resto de municipio hacía más complicado la relación directa entre la administración local y los ciudadanos y ser partícipes en la toma de decisiones, motivos por el cual se crea la Junta del Distrito. Su función era detectar las necesidades del barrio para darles respuesta, actuar de puente entre la ciudadanía y el Ayuntamiento, elaborar y coordinar el trabajo y las relaciones con las entidades.

En el año 2003 se disuelve la junta no volviéndose a construir. Como sustitución a ésta y a la antigua Tenencia de Alcaldía se instalará un SAC en el que se puede resolver o tramitar asuntos con una concepción más acorde a la sociedad actual.



PUNTO DE PARTIDA

Alfajar es un barrio que ha sido protagonista en la conformación de su historia, constituyéndose a sí mismo como parte esencial de la historia de Alfajar. El carácter de los vecinos y el trabajo continuado de las entidades ha permitido acercar el Barrio al resto de zonas del municipio.

Pese a su densidad demográfica, el barrio destaca por sus interrelaciones sociales, existe un conocimiento real y cercano del vecindario; la gente se conoce, se relaciona habitualmente, comparte múltiples espacios y se preocupa por el bienestar común. Se trata de un barrio vivo, dinámico.



En estos momentos el barrio se encuentra en una situación crítica. La crisis económica y los problemas sociales empujan al barrio al borde de la marginalidad y exclusión social.

La alta tasa de paro ronda el 55%, incentivada por la falta de formación profesional de sus habitantes y las escasas oportunidades de trabajo en el barrio.

Entre los problemas sociales destaca el alto porcentaje de población inmigrante de otros países en situación de pobreza (más del 70% de la población se encuentra por debajo del umbral de pobreza) y los problemas relacionados con las drogas y la delincuencia; además de estos datos alarmantes del paro, el índice de envejecimiento de la población es cada vez más destacado, dándose un éxodo de la población joven hacia ciudades con mayor oportunidad laboral.

Los vecinos del barrio acusan directamente al Ayuntamiento de Alfajar de la mala administración y la falta de interés por lo que sucede en el barrio; con una falta importante de infraestructuras y equipamientos, así como más control policial y colectivo.

La falta de un patrimonio arquitectónico que de carácter y personalidad al barrio es otra de las demandas de los vecinos del Parque Alcosa.

EL PROYECTO

Este proyecto nace de la iniciativa por parte del Taller H, proponiendo para el Proyecto Final de Carrera del curso 2012-13 el tema : **DENSITY** , acudiendo al rescate del Parque Alcosa (Alfajar), proyecto que compartimos con la ETSAM pero con una concepción distinta, ellos trabajarán los parámetros Reciclar-Reutilizar-Reducir y nosotros Densificar.

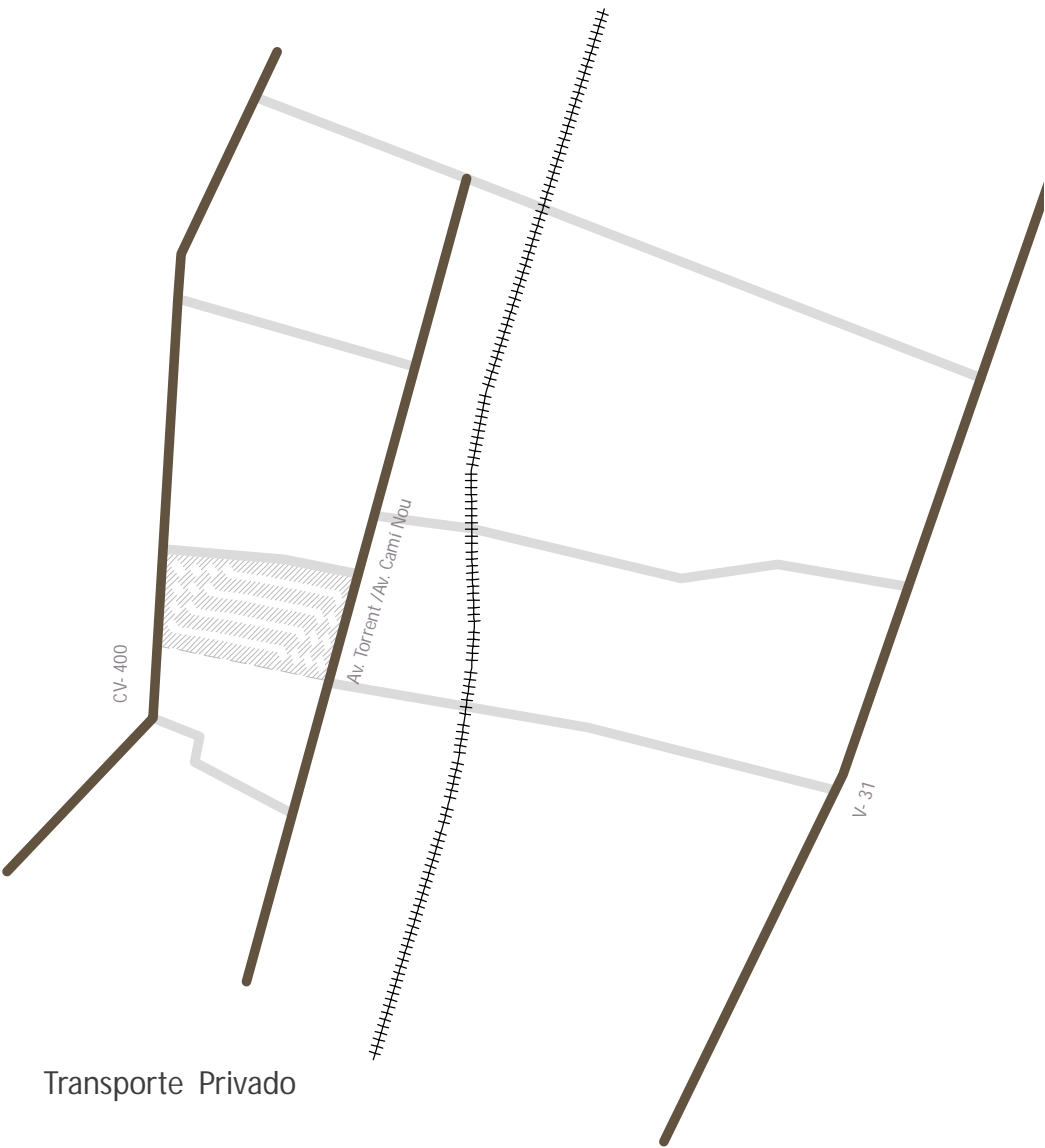
ENUNCIADO

Identificar los problemas del ámbito de actuación, estudiar el concepto de densificación y aplicarlo a la resolución de nuevas tipologías de vivienda y equipamientos que **RE-ACTIVEN** y complementen el Parque Alcosa, pero sin obviar que los parámetros de trabajo de nuestros homólogos de la ETSAM, las 3(R), que deben ir implícitos en el camino proyectual. Se trata de acercar esta zona de la ciudad hacia la calidad de vida y el bienestar con herramientas propias de un momento de crisis social y económica.

2. ANALISIS

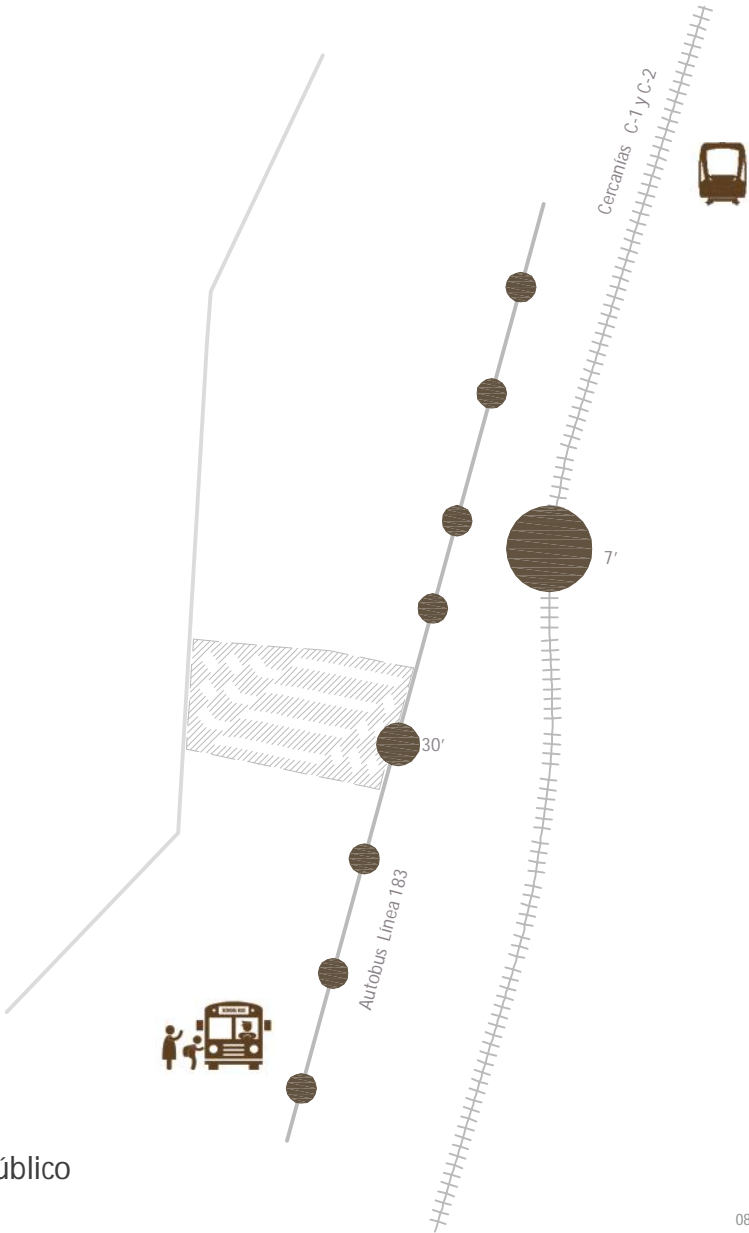
Partimos con el conocimiento de que se trata de un barrio empobrecido y en vías de la marginalidad, el objetivo es revitalizar y reactivar el barrio; la densificación es la respuesta a la problemática del barrio, ya que generará mayor actividad y complejidad urbana que permitira reactivar el barrio.

2.1 MOVILIDAD (comunicación)



Transporte Privado

La movilidad la estudio por separado, distinguiendo el transporte público del privado para obtener resultados comparativos del planeamiento urbanístico; en estos dos esquemas se puede observar como Alfara se encuentra situado entre una red de carreteras, pudiendose entender como una buena conexión y comunicación pero sólo en lo que respecta al transorte privado; ya que por lo que respecta al transporte público , sólo dispone de conexión via cercanías o autobus con margenes de espera entre 30 y 45 minutos, no permitiendo una buena compatibilidad horaria ni una buena conexión con Valencia. Esto no hace posible un transporte sostenible, teniendo que depender del coche y haciendo que el uso del transporte público recaiga en las clases sociales menos favorecidas, siendo estas las mas perjudicadas y tratandose del parque Alcosa, con una población envejecida y con riesgo de exclusión social es un problema a tratar.



Transporte Público

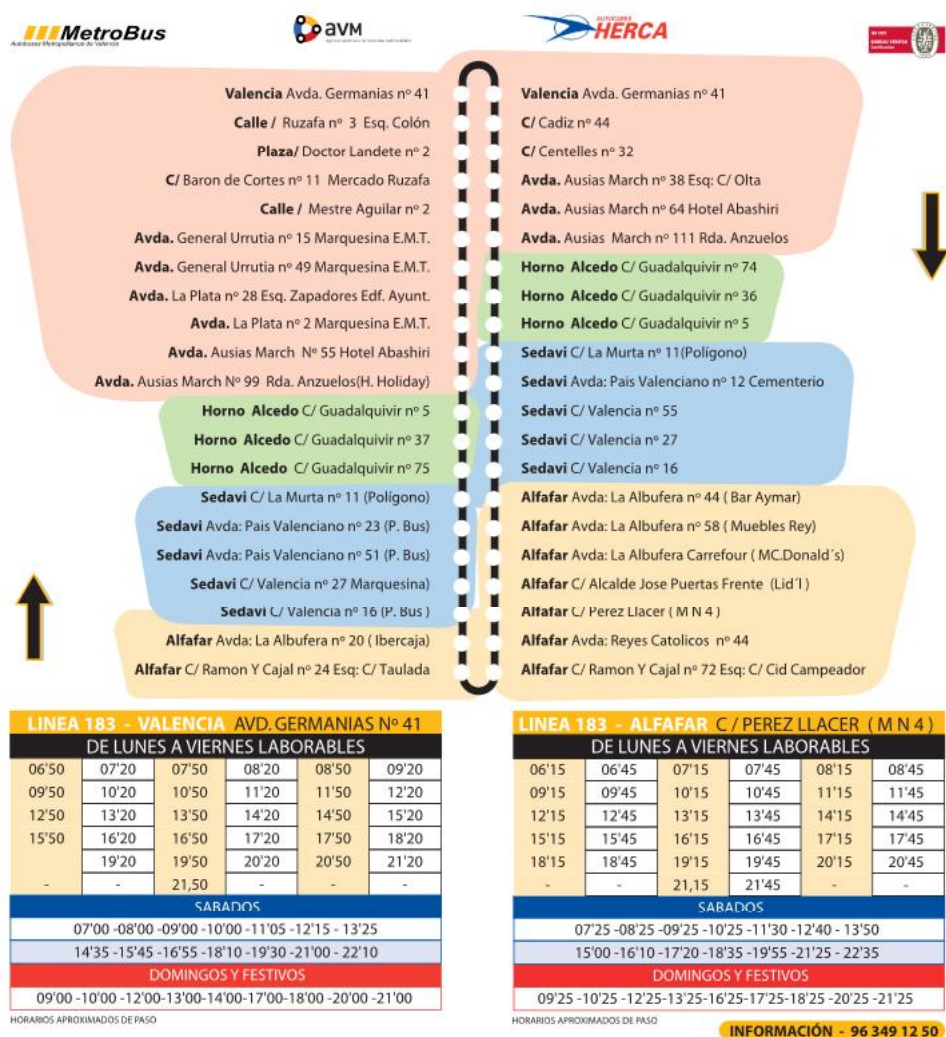
Horarios Transporte Público

renfe

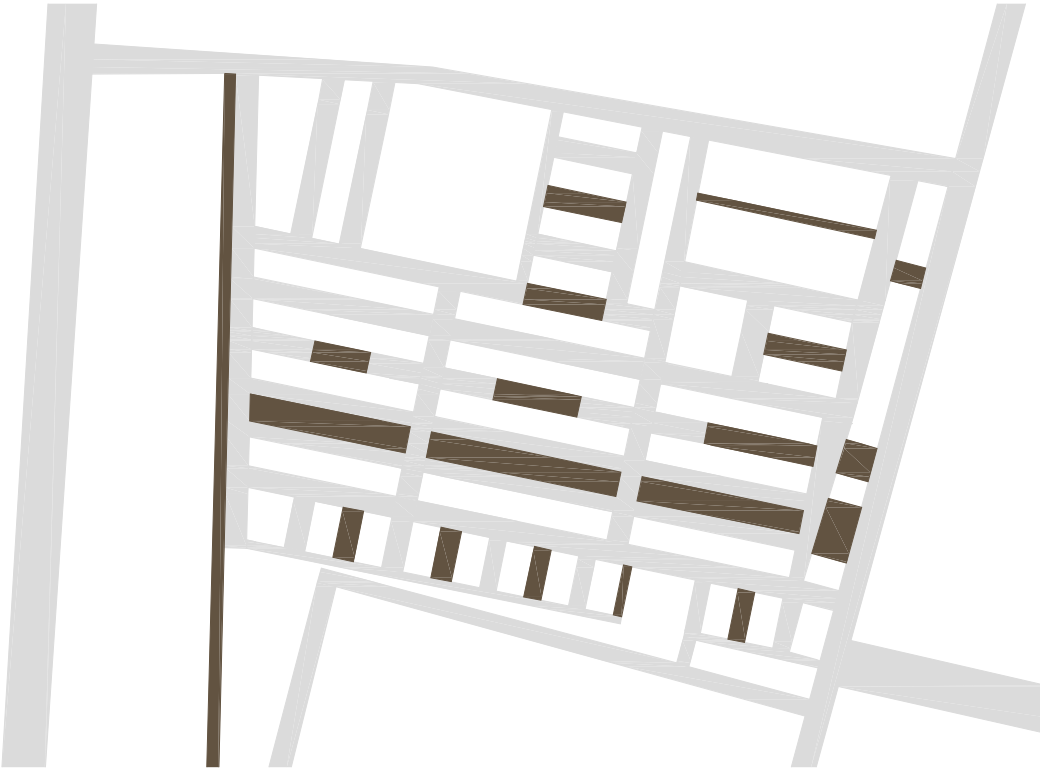
Cercanías

Horaris / Horarios València Nord · Gandia

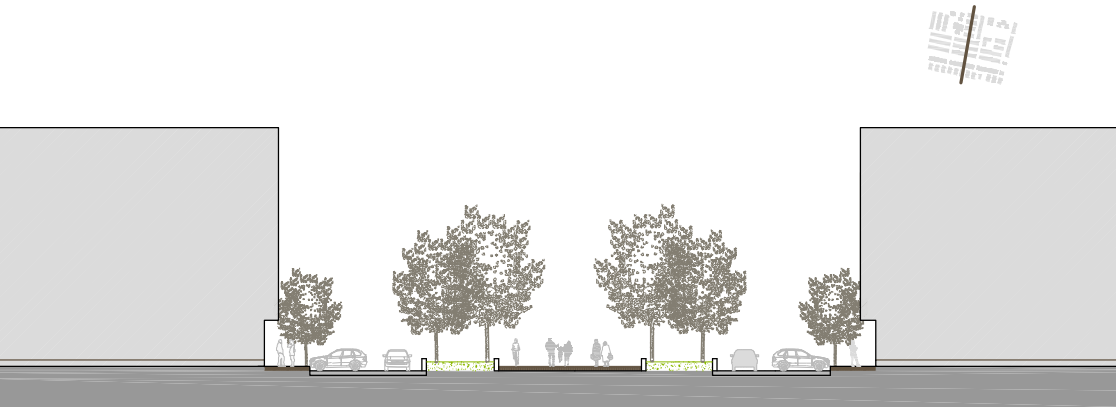
Observacions Observations	València Nord	Alfara-Beneixó	Moscarra	Catanyol	Silla	El Romeral	Solana	Sueca	Cullera	Avemes de la Valldigna	Yeraco	Gandia	Patge / Grau Gandia
a.	06:11	06:18	06:20	06:22	06:26	.....	06:34	06:40	06:45	06:54	07:00	07:09	
(2) a.	06:41	06:48	06:50	06:52	06:56	07:01	07:04	07:10	07:15	07:24	07:30	07:39	
a.	06:56	07:03	.....	07:07	07:11	.....	07:19	07:25	07:30	07:39	07:45	07:59	
a.	07:11	07:18	07:20	07:22	07:26	.....	07:34	07:40	07:45	07:54	08:00	08:09	
	07:41	07:48	07:50	07:52	07:56	08:01	08:04	08:10	08:15	08:24	08:30	08:39	
a.	08:11	08:18	08:20	08:22	08:26	.....	08:34	08:40	08:45	08:54	09:00	09:09	
	08:41	08:48	08:50	08:52	08:56	09:01	09:04	09:10	09:15	09:23	09:31	09:39	
a.	09:11	09:18	09:20	09:22	09:26	.....	09:34	09:40	09:45	09:54	10:00	10:09	
	09:41	09:48	09:50	09:52	09:56	10:01	10:04	10:10	10:15	10:24	10:30	10:39	
a.	10:11	10:18	10:20	10:22	10:26	.....	10:34	10:40	10:45	10:54	11:00	11:09	
	10:41	10:48	10:50	10:52	10:56	11:01	11:04	11:10	11:15	11:24	11:30	11:39	
a.	11:13	11:20	11:22	11:24	11:28	.....	11:36	11:42	11:47	11:57	12:03	12:12	
	11:41	11:48	11:50	11:52	11:56	12:01	12:04	12:10	12:15	12:25	12:31	12:40	
a.	12:11	12:18	12:20	12:22	12:26	.....	12:34	12:40	12:45	12:55	13:01	13:10	
	12:41	12:48	12:50	12:52	12:56	13:01	13:04	13:10	13:15	13:27	13:33	13:40	
a.	13:11	13:18	13:20	13:22	13:26	.....	13:34	13:40	13:45	13:55	14:01	14:09	
a.	13:26	13:33	.....	13:37	13:41	.....	13:49	13:55	14:00	14:09	14:15	14:24	
	13:41	13:48	13:50	13:52	13:56	14:01	14:04	14:10	14:15	14:24	14:30	14:39	
(2) a.	13:56	14:03	.....	14:07	14:11	.....	14:19	14:25	14:30	14:39	14:45	14:57	
a.	14:11	14:18	14:20	14:22	14:26	.....	14:34	14:40	14:45	14:54	15:00	15:09	
a.	14:26	14:33	.....	14:37	14:41	.....	14:49	14:55	15:00	15:09	15:15	15:24	
	14:41	14:48	14:50	14:52	14:56	15:01	15:04	15:10	15:15	15:24	15:30	15:39	
a.	14:56	15:03	.....	15:07	15:11	15:16	15:19	15:25	15:30	15:39	15:45	15:54	
a.	15:11	15:18	15:20	15:22	15:26	.....	15:34	15:40	15:45	15:54	16:00	16:09	
a.	15:26	15:33	.....	15:37	15:41	.....	15:49	15:55	16:00	16:09	16:15	16:30	
	15:41	15:48	15:50	15:52	15:56	16:01	16:04	16:10	16:15	16:24	16:30	16:39	
a.	16:11	16:18	16:20	16:22	16:26	.....	16:34	16:40	16:45	16:54	17:00	17:09	
	16:41	16:48	16:50	16:52	16:56	17:01	17:04	17:10	17:15	17:24	17:30	17:39	
a.	17:11	17:18	17:20	17:22	17:26	.....	17:34	17:40	17:45	17:54	18:00	18:09	
	17:41	17:48	17:50	17:52	17:56	18:01	18:04	18:10	18:15	18:24	18:30	18:39	
a.	18:11	18:18	18:20	18:22	18:26	.....	18:34	18:40	18:45	18:54	19:00	19:09	
	18:41	18:48	18:50	18:52	18:56	19:01	19:04	19:10	19:15	19:24	19:30	19:39	
a.	18:56	19:03	.....	19:07	19:11	.....	19:19	19:25	19:30	19:39	19:45	19:54	
a.	19:11	19:18	19:20	19:22	19:26	.....	19:34	19:40	19:45	19:54	20:00	20:09	
a.	19:26	19:33	.....	19:37	19:41	.....	19:49	19:55	20:00	20:09	20:15	20:24	
	19:41	19:48	19:50	19:52	19:56	20:01	20:04	20:10	20:15	20:24	20:30	20:39	
a.	19:56	20:03	.....	20:07	20:11	.....	20:19	20:25	20:30	20:39	20:45	20:54	
(1) a.	20:11	20:18	20:20	20:22	20:26	.....	20:34	20:40	20:45	20:54	21:00	21:14	
OMVS a.	20:33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20:57	21:01	.....	.....	21:18	
	20:41	20:48	20:50	20:52	20:56	21:01	21:04	21:10	21:15	21:24	21:30	21:39	
a.	21:11	21:18	21:20	21:22	21:26	.....	21:34	21:40	21:46	21:54	22:00	22:08	
(1) a.	21:41	21:48	21:50	21:52	21:56	22:01	22:04	22:10	22:15	22:24	22:30	22:39	
a.	22:11	22:18	22:20	22:22	22:26	.....	22:34	22:40	22:45	22:54	23:00	23:09	
(1) a.	22:41	22:48	22:50	22:52	22:56	23:01	23:04	23:10	23:15	23:24	23:30	23:39	



2.2 VIARIO



Rodado Peatonal

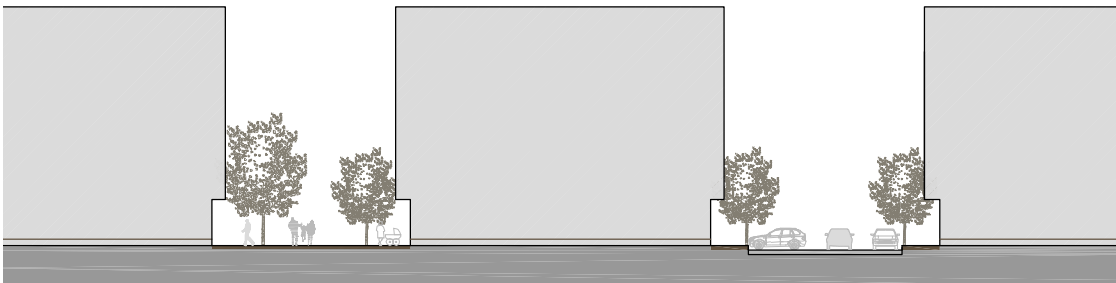


Av. Mediterráneo



León Ferrari

En el Viario se detecta rápidamente el coche como el protagonista de la trama urbana, con una sección de calles en las que la acera es reducida con respecto al espacio para el aparcamiento y el coche; aún así, como la trama de la ciudad y el barrio están pensadas para el coche y no existe muy buena comunicación en transporte público el número de coches por vivienda está en torno a 2, produciéndose escasez de aparcamiento.



Calle peatonal

Calle Chiva



2.3 ACTIVIDAD



En lo que respecta a los puntos de actividad de barrio tenemos por un lado los **equipamientos** (colegios, guardería, polideportivos, centro 3º edad y el edificio de asociaciones) y por otro lado la **actividad comercial**. Los equipamientos se encuentran, como muestra el plano, en la trama urbana ocupando manzanas enteras o parte de ellas generando actividad temporal, ligada a horarios, mientras que la actividad comercial se registra en locales de planta baja a los dos lados de la Av. Camí Nou/ Av. Torrent, provocando que los desplazamientos se produzcan a lo largo de la avenida, no generando actividad estacionaria, ni actividad en el barrio, ya que esta avenida se encuentra en el límite derecho del barrio.



Av. Camí Nou / Av. Torrent

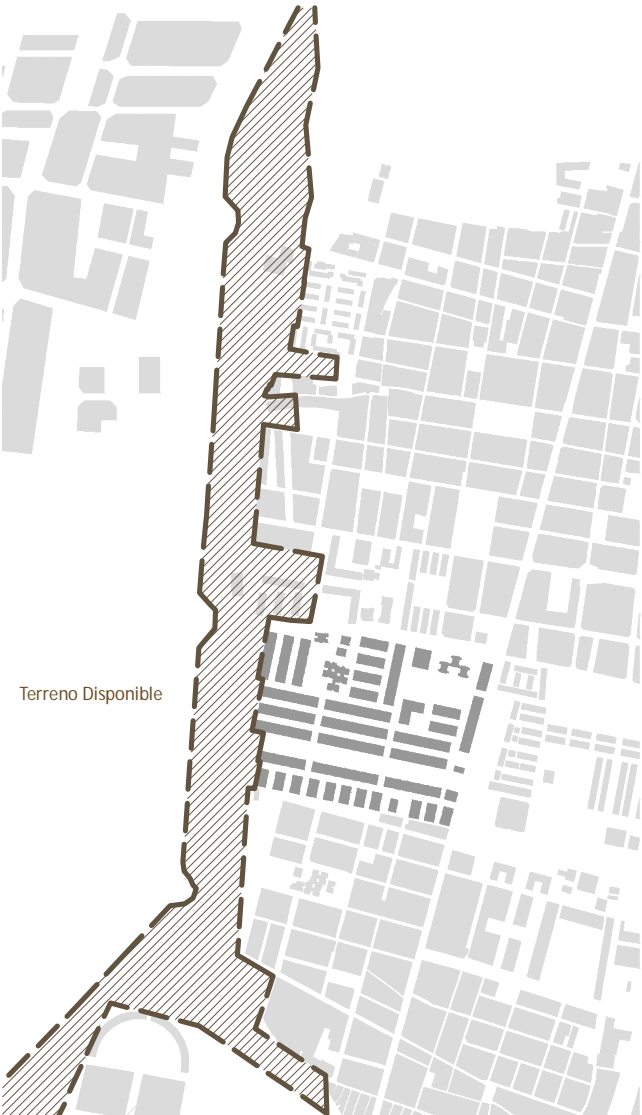
2.4 LOS LÍMITES (relaciones)

Plaza Miguel Hernández



El barrio se encuentra delimitado a este y oeste por dos grandes zonas verdes descuidadas y sin explotar todas sus posibilidades. En el lado oeste, la vía de circulación delimita una zona de servidumbre en la que no se puede edificar pero si cultivar, lo que hace que este espacio se encuentre ciertamente degradado y sin usos.

Dentro del barrio encontramos la Plaza Miguel Hernández que aún con ciertas carencias en cuanto a mobiliario y la presencia del coche, tiene una actividad diversa entre los vecinos (zona de juegos infantiles, mercadillo, bancos) y la Avd. Mediterráneo con un paseo central que está en desuso por su falta de mobiliario, barreras arquitectónicas y presencia masiva del coche.

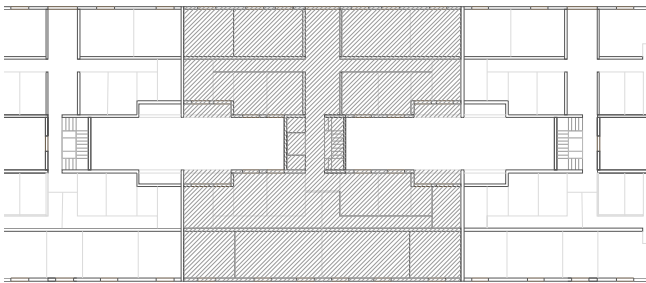


2.5 LA VIVIENDA



El Barrio Orba tiene una estructura muy rígida en cuanto a los bloques de vivienda existentes de 4 - 5 alturas (tipología en "H") presentando carencias y patologías debidas al paso del tiempo.

Los principales problemas que destacan son la estricta homogeneización tipológica con viviendas de 3 dormitorios, un solo baño y una superficie construida de 100m2, el incumplimiento de las normas de eficiencia energética, una solución de fachada que responde a todas las orientaciones sin tener en cuenta aspectos bioclimáticos, problemas de filtraciones en la cubierta inclinada que se van agravando conforme pasa el tiempo y la **accesibilidad**.

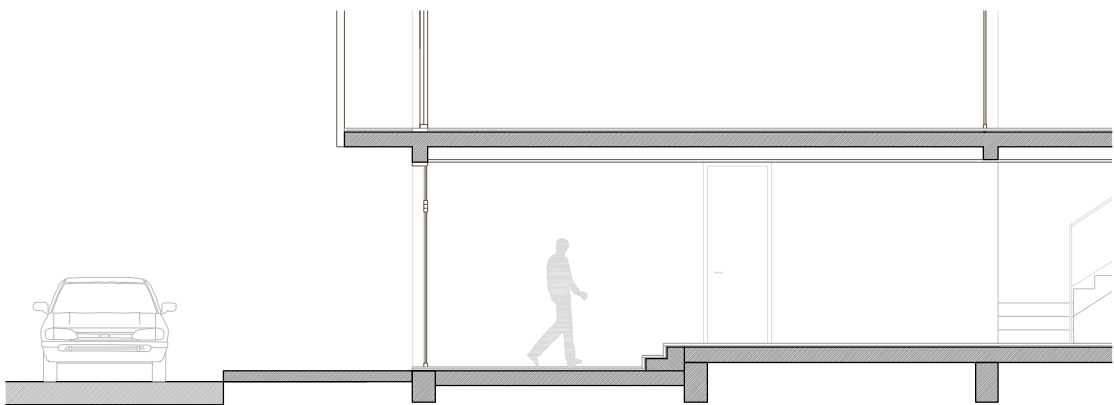


LA ACCESIBILIDAD

_No contemplan ascensor la mayoría de los bloques.

_Forjado sanitario en planta baja que provoca la aparición de 2-3 peldaños.

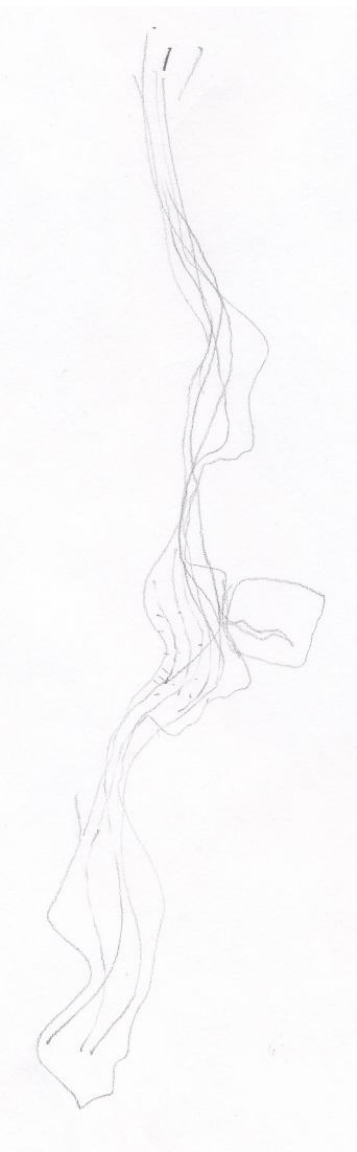
Siendo la mayoría de la población envejecida, esto es un grave problema.



Seccion acceso Bloque 1:100



PLANTA BAJA 1:300



3. ESTRATEGIA

Identificar los problemas del barrio, estudiar el concepto de Densificación y aplicarlo para solucionar los problemas del Parque Alcosa y el municipio de Alfafar, de forma que lo reactiven y complementen el barrio. Dentro del estudio de **Densificación** se plantean tres niveles:

DENSIFICACIÓN POBLACIONAL:

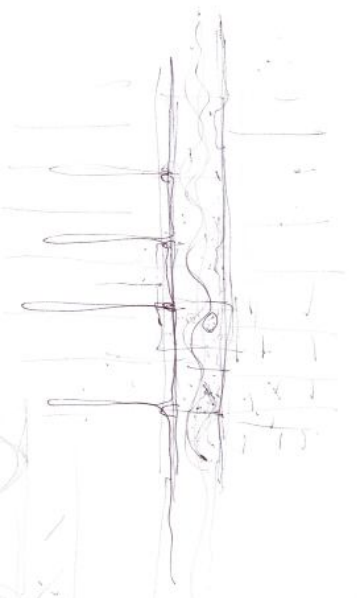
Basada en la rehabilitación de la vivienda existente, planteando mejoras en cuanto a calidad, accesibilidad y eficiencia energética de los bloques que componen el barrio.

DENSIFICACIÓN EDILICIA:

Que comprende los nuevos metros cuadrados construidos en el barrio, así como nuevas viviendas, locales comerciales, oficinas y equipamientos que reactiven el espacio público.

DENSIFICACIÓN DOTACIONAL:

Centrada en las carencias de aparcamiento y comercio de proximidad. También tendrá un gesto con las asociaciones del barrio y la escuela de formación de empleo y trabajo.



Tras el análisis previo y el estudio de la densificación, me planteo 3 cuestiones:

¿CÓMO DENSIFICAR?

- _Atrayendo mas gente al barrio, mejorando la comunicación y conexión con Valencia de forma sostenible.
- _Reocupando las viviendas vacías y mejorando las existentes (mayor calidad de vida).
- _Incorporando comercios de proximidad en las plantas bajas.

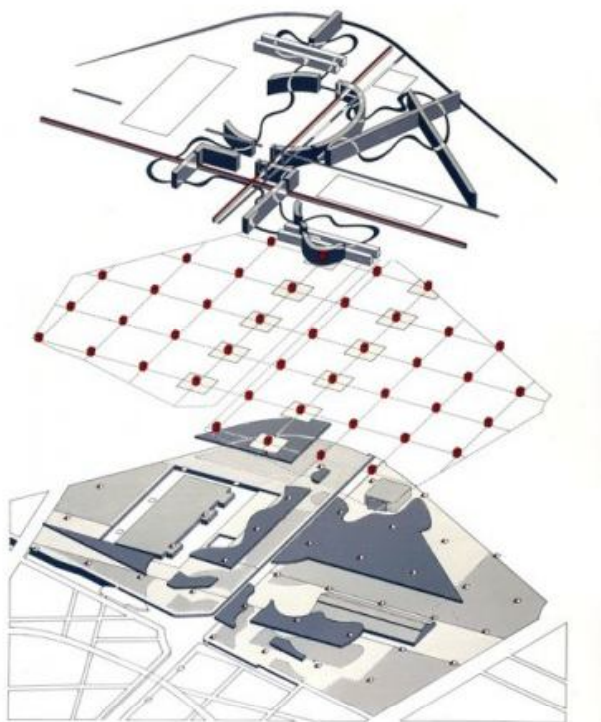
¿DÓNDE INTERVENIR?

- _En el borde oeste del barrio, aprovechando el vacío urbano, donde interfieren muchos factores además de ser el límite con la huerta, siendo una zona que puede albergar varios usos y con la que puedo conseguir la conexión con Valencia.
- _En la calle, peatonalizando y devolviendosela a los ciudadanos, alejando el coche a la periferia; de forma que se pueda vivir el barrio e interconectarlo más.
- _En las viviendas, solucionando los problemas de accesibilidad; incorporando ascensores en todos los bloques e igualando el nivel del forjado sanitario con la acera que permita la explotación de las plantas bajas con nuevos comercios de proximidad.

¿CÓMO GESTIONAR?

- _Con la colaboración entre los municipios y el ayuntamiento de Valencia.
- _Con un compromiso social y de mejora de la periferia de Valencia.
- _Apostando por la conservación y puesta en valor de la huerta.
- _Teniendo en cuenta el sector turístico (proximidad a la Albufera)
- _Impulsado por la creación de empleo al mejorar las conexiones generando un nuevo motor económico.

4. REFERENCIAS



EL PARC DE LA VILLETTE (TSCHUMI)



El diseño para el Parc de la Villette es una metáfora del concepto, da carácter a un parque que propone la ruptura de la concepción histórica de los jardines urbanos. Se formula como una manera de liberarse de la subordinación a valores utilitarios y estéticos que lo condicionan. Va más allá de conformar un paseo urbano, propone un lugar de experiencias donde el visitante interviene, participa, tiene su propia lectura, un modo de recorrerlo y la libertad para hacerlo.

Tschumi enfoca el proceso de diseño, a partir de una trilogía de sistemas autónomos que se superponen para dar lugar a la estructura del conjunto:

_Un sistema de objetos representado en puntos:

El sistema de puntos se constituye por una grilla de 120 metros de lado que permite eliminar toda jerarquía posible en el sitio. Los puntos de intersección de la trama determinan el lugar donde se localizan las referencias construidas



_Un sistema de movimientos representado en líneas:

El sistema de líneas se representa en las galerías, que constituyen un elemento ordenador sin coincidir con la trama ortogonal de la grilla. Las líneas son la referencia necesaria para vincular una cantidad de elementos heterogéneos, pero también el medio para que el visitante pueda apropiarse del sitio. Este sistema define el concepto de movimiento dentro del parque.



_Un sistema de espacios representado en superficies:

El sistema de superficies está representado por los jardines que se desarrollan entre los ejes de la trama y las referencias lineales, constituidos por pavimentos, parques y árboles. Cada jardín tiene su propio diseño, diferentes criterios que proponen actividades múltiples, una forma de explorar las posibilidades emergentes de los espacios naturales que participan en este juego de superposiciones. Estas superficies dan lugar al concepto de paseo cinemático.



“WALK THIS WAY” (estudio de la Institución Brookings)

Los Beneficios Económicos de Construir Ciudades Caminables es un estudio en el que se hace un análisis del impacto económico que tiene la peatonalización (o tener áreas “más caminables” en los barrios) en distintos barrios de Washington, D.C. El estudio entrega como conclusión cuatro puntos fundamentales a tener en cuenta en la planificación urbana:

- 1) los lugares “caminables urbanos” poseen una economía mucha más activa que los “no caminables”.
- 2) los lugares o distritos caminables que se conectan entre sí tienen rentas y valores de vivienda más altos.
- 3) los residentes de los lugares más caminables tienen menores costos de transporte, mayor acceso a la infraestructura de transporte, pero rentas más altas.
- 4) los residentes de los lugares menos caminables tienen menores ingresos y niveles educativos que los residentes de las zonas más caminables.

El estudio define “caminabilidad” como aquellos lugares caminables urbanos que tienen una utilidad más allá de la ciudad misma: sirven a la región, tienen alta densidad, uso mixto, y una extensión de entre 50 y 400 hectáreas.

Los lugares caminables tienen las siguientes características: cuentan con un centro del barrio y con el flujo de pasajeros suficientes para contar con un sistema de transporte público adecuado. Además, su diseño urbano está orientado a promover un buen flujo peatonal; calles y avenidas que permiten el flujo tanto de bicicletas como de automóviles, construcciones de uso mixto; y otro tipo de equipamiento, como es el caso de parques y lugares recreativos.

La tabla muestra los cambios demográficos entre los lugares menos caminables y los más caminables. La comparación muestra que la población de los lugares calificados con un índice de caminabilidad muy malo tiene menos ingresos, mayor incidencia del desempleo, menor diversidad en su composición, menor educación formal, y viajan una gran distancia para trabajar, además que cuentan con menos espacios públicos recreativos.

Apéndice Tabla 1. Estadísticas Sociales y Económicas en la área metropolitana basada en Niveles de “Caminabilidad”						
	Clasificación de Niveles de Caminabilidad					Área metropolitana de Washington, D.C.
	1	2	3	4	5	
Ingreso per cápita (2010)	\$21,687	\$25,173	\$34,097	\$49,075	\$56,247	\$36,618
Ingreso familiar promedio (2010)	\$53,068	\$69,252	\$88,395	\$93,145	\$103,145	\$81,213
Renta disponible promedio (2010)	\$41,773	\$55,799	\$69,364	\$74,234	\$77,523	N/A
Tasa de desempleo (2010)	23.2%	9.1%	10.5%	8.4%	11.2%	7.5%
Índice de diversidad (2010)	23.0%	74.6%	51.8%	48.4%	47.1%	70.3%
% Cambio blanco (2000a 2010)	-20.6%	-33.1%	38.7%	122.8%	148.9%	2.19%
% Cambio negro (2000a 2010)	66.4%	-0.03%	20.8%	-31.8%	-0.05%	12.41%
% Diploma de escuela secundaria (2010)	22.2%	17.8%	12.7%	7.8%	11.2%	13.2%
% Diploma de bachiller (2010)	9.3%	9.2%	14.7%	22.2%	17.6%	16.8%
% Maestría/ licenciatura como el diploma más alta (2010)	2.3%	7.7%	13.5%	28.0%	27.8%	14.8%
Avance (en minutos)	5.55	5.92	6.66	4.16	4.47	6.60
Proporción de empleos en la región accesibles dentro de 90 minutos	52%	39.2%	45.2%	60.3%	61.2%	36.6%
Número promedio de parques (2010)	0	1.33	1.42	2.3	4.8	2.11
Fuente: Leinberger, C. and Altman, M. (2012) “Walk This Way: The Economic Promise of Walkable Places in Metropolitan Washington, D.C.” Brookings Institution, Metropolitan Policy Program.						

TRANVÍA COPIAPÓ_Chile: (Iniciativa desde lo local)

Proyecto que la capital de la región de Atacama tiene para replantear su transporte: un sistema de tranvía.

Este sistema, que está en su fase final de proyecto, propone una línea de tranvía que en primera instancia unirá Toledo con la localidad de Paipote, pasando por el centro de Copiapó, para luego, en una segunda fase, llegar hasta San Pedro. Esta etapa inicial prevé un recorrido de 17 kilómetros, con 8 estaciones integradas al espacio público a una distancia media en el tramo urbano de 1,7km. De éstas, la estación Paipote está contemplada como una estación de transferencia con andenes reservados para buses con destino a Copayapu, con el objetivo de consolidar una especie de subcentro.

Esta iniciativa surge, inicialmente, por una necesidad para descongestionar la ciudad de Copiapó. Ésta presenta una tasa de motorización de 1,8 vehículos por vivienda, (mientras que el promedio nacional es aproximadamente de 1 vehículo por vivienda).

Problemas urbanos como éste, ubicados en ciudades regionales chilenas de tamaño intermedio no siempre son prioridad a nivel ministerial, y dado que las entidades regionales o nacionales generalmente planifican proyectos urbanos en localidades predominantemente metropolitanas, no sólo las entidades locales de estas ciudades deben hacerse cargo de la idea y trazado de su proyecto, sino que también de su gestión económica y operativa.

Sin embargo, el propio municipio comenzó, en una etapa temprana, a planificar su estrategia para desarrollarla con viabilidad: se formó una comisión municipal de “tren urbano” para obtener alternativas de financiamiento, el concejo realizó visitas a Corea del Sur para atraer inversionistas interesados en el proyecto y se realizó una operación piloto, con énfasis patrimonial, consistente en correr una antigua máquina locomotora por las vías ferroviarias preexistentes.

Dado que el proyecto todavía está en fase de licitación, éste aún tiene metas pendientes, como impulsar desarrollo en las zonas contiguas a las estaciones a nivel de Plan Regulador Comunal o llevar este proyecto de infraestructura de transportes hacia un proyecto más integral de movilidad urbana, vinculando infraestructura con espacio público y desarrollo inmobiliario sostenible. Sin embargo, hasta el momento, la iniciativa se torna relevante dentro del ámbito de la movilidad urbana nacional por ser un proyecto que, en el plazo de un año, logró concretar ciertos pasos en su ejecución.



HUERTO FIVE BOROUGHS

Proyecto de Jerome Chou, anterior Director de Programas del Design Trust for Public Space, sobre los Beneficios de la Agricultura Urbana y su experiencia singular con la implementación del huerto Five Boroughs en Nueva York y el impacto que la agricultura urbana puede tener en las áreas de bajo ingreso de una ciudad.

Jerome Chou resalta en su poyecto que tener un predio disponible para un huerto urbano es solo la mitad de la batalla. La otra mitad involucra el cambio de leyes locales sobre zonificación, influenciar la opinión política, conseguir el apoyo económico y demostrar que el proyecto tendrá un beneficio neto para la comunidad.

La presencia de abejas en una ciudad incrementa la biodiversidad de plantas y cómo el acceso a alimentos saludables mejora la salud de residentes locales.



VAUBAN

Es un barrio de la ciudad de Friburgo (suroeste de Alemania), con un total de 5000 hab. y una superficie de 42 ha, se caracteriza por seguir unas pautas de desarrollo comunitario basadas en unos principios ecológicos, sociales, económicos y culturales. Entre las actuaciones llevadas a cabo, destacan el incentivo del transporte público de calidad prescindiendo del vehículo propio, cuyo aparcamiento se ubica en edificios en altura en la periferia. La instalación de placas fotovoltaicas y de ACS en todas las cubiertas, junto con la nueva forma de construir las viviendas han hecho llegar a valores de ahorro energético del 60% respecto a una vivienda normal.



5. PROPUESTA

10 Km



El proyecto es una apuesta por la **MOVILIDAD**; la mejora de las conexiones permitirán conseguir una mayor densificación atrayendo mas gente al barrio y mejorando la calidad de vida de los municipios, produciéndose una revalorización del suelo.

La idea es generar un nuevo sistema de transporte público sostenible que conecte con Valencia, incorporando una calle peatonal, carril bici y una nueva línea de tranvía, convirtiéndose en una calle equipada que también actuará de eje vertebrador Norte-Sur.

Trabajo en 3 escalas:

- _Escala Territorial
- _Escala Municipal
- _Escala de Barrio

5.1 ESCALA TERRITORIAL

En la escala territorial, nos encontramos con una sucesión lineal de municipios hacia el sur de Valencia entre la carretera CV-400 y la autovía V-31, también favorecido por la barrera geográfica que supone la Albufera.

Alfajar se encuentra en medio de esta sucesión lineal de municipios, que pertenecen al extraradio de la ciudad de Valencia. Con una visión futura y de crecimiento de la ciudad, es muy posible que estos municipios terminen formando parte de la ciudad, siendo importante conectarlos y vincularlos con la ciudad.

La idea es estudiar esta conexión que se va a producir y tenerlo en cuenta de cara a la intervención de una manera sostenible.

El emplazamiento se sitúa en suelo vacante, sin edificar; la zona de servidumbre de la carretera CV-400 es un buen espacio, ya que en la actualidad se encuentra en desuso, con alguna huerta, y permite establecer esa conexión con Valencia; este suelo se reordenará urbanísticamente, pasando a formar parte del sistema de espacios públicos de la ciudad.

Para gestionar toda esta operación y teniendo como ejemplo la gran implicación de los vecinos del parque Alcosa en sus mejoras y derechos, me parece importante tener en cuenta su opinión, siendo parte activa del proyecto.

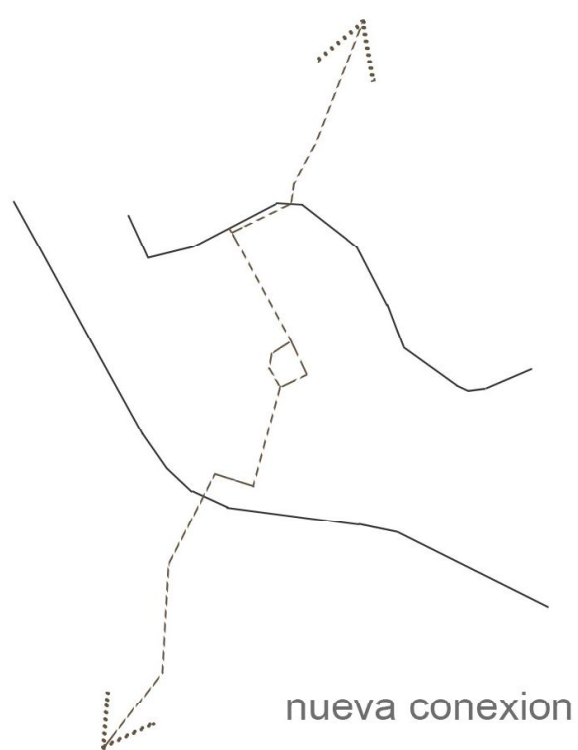




Dentro de la provincia de Valencia, no hay que olvidarse de la importante presencia de la huerta en su oleografía, siendo necesaria su conservación y mantenimiento. Está claro que la previsión de crecimiento de la ciudad de Valencia, entra en conflicto con la conservación de la huerta, por ello ya hay elaborado un plan de conservación, conectando la huerta con la ciudad, de forma que coexistan sin perjudicarse.

En mi intervención, la huerta es respetada, sin intervenir sobre ni contra ella, de hecho, la nueva conexión sirve de atado o cosido entre la huerta y la ciudad.

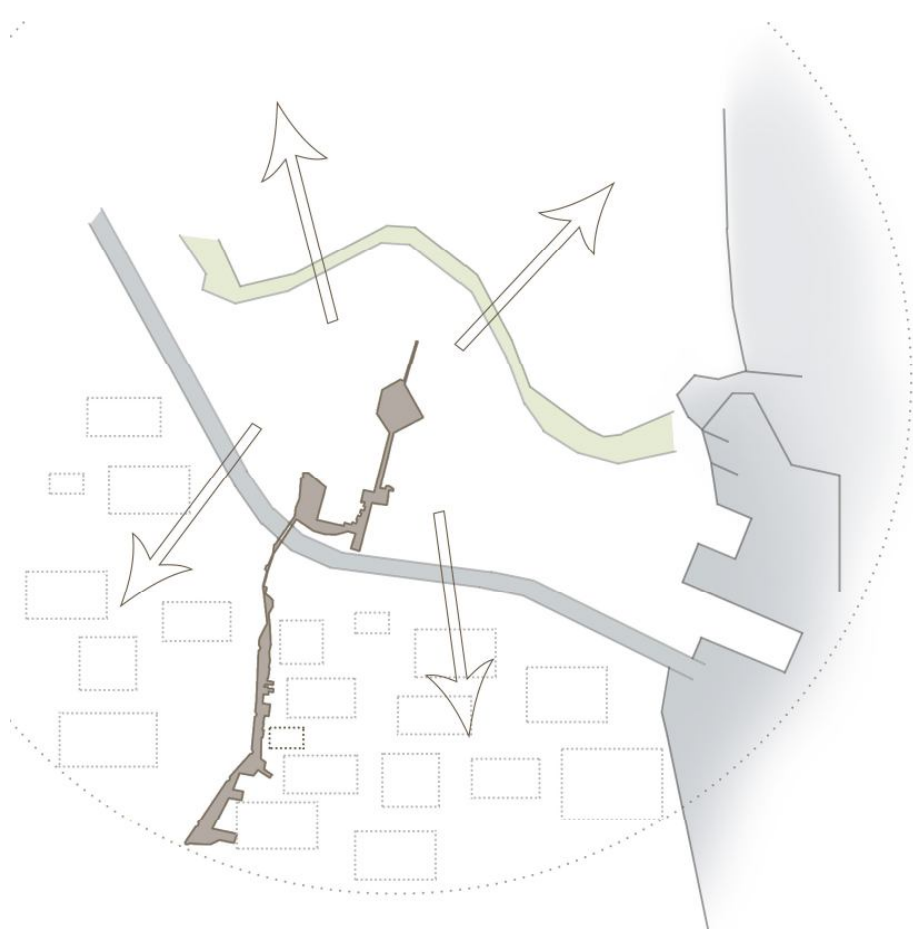




La ciudad de Valencia en la actualidad se encuentra rodeada de dos grandes ejes; el antiguo cauce del río Turia y el actual trazado del río, son dos ejes longitudinales que abrazan la ciudad actuando de barrera geográfica.

Mi propuesta de una nueva conexión sur, hace que la ciudad se abra y entrelace con los municipios que la rodean permitiendo que en un futuro se compacten y formen parte de la ciudad.

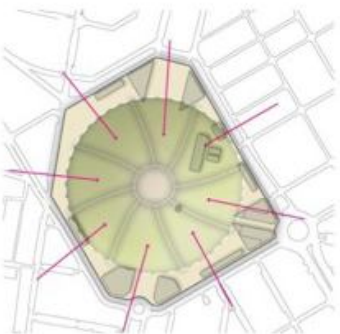
Como punto estratégico, la nueva conexión verde se articula en el **parque central**, que se convertiría en el centro de la ciudad, conectando un radio de 10 km.



PARQUE CENTRAL Valencia (Kathryn Gustafson)



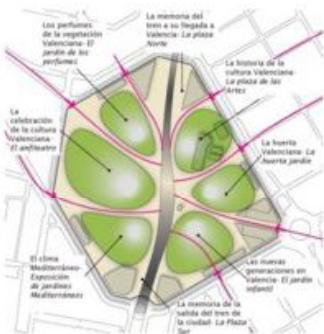
Sucesión de Capas



Bowl o Ullal



Líneas de movimiento



Definición de los bowls



Dos agua/ polos de atracción



Formaciones vegetales y vistas



Usos

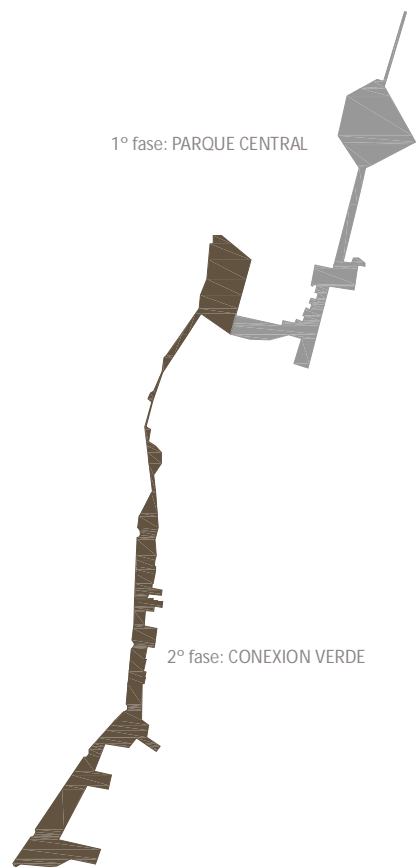
Estrategias de Diseño



Fases de Ejecución



Vista Plaza Norte



La nueva **Conexión Verde** sur, se engancha al ya existente proyecto del parque central, siendo mi intervención, una continuidad del parque central hacia el sur de Valencia, co-siendo todos los municipios. La intervención se divide en dos grandes fases, a nivel de ejecución y formalización:

Una primera fase que remate el parque central y conecte con el nuevo hospital de La Fé hasta el río, y una segunda fase que sería la nueva conexión verde propiamente dicha; centraré mi intervención en esa segunda fase, suponiendo la primera terminada.

La intervención abarca una superficie de 100 hectáreas, incluyendo equipamientos existentes y de nueva planta, una nueva red de transporte (tranvía) y un carril bici + calle peatonal.



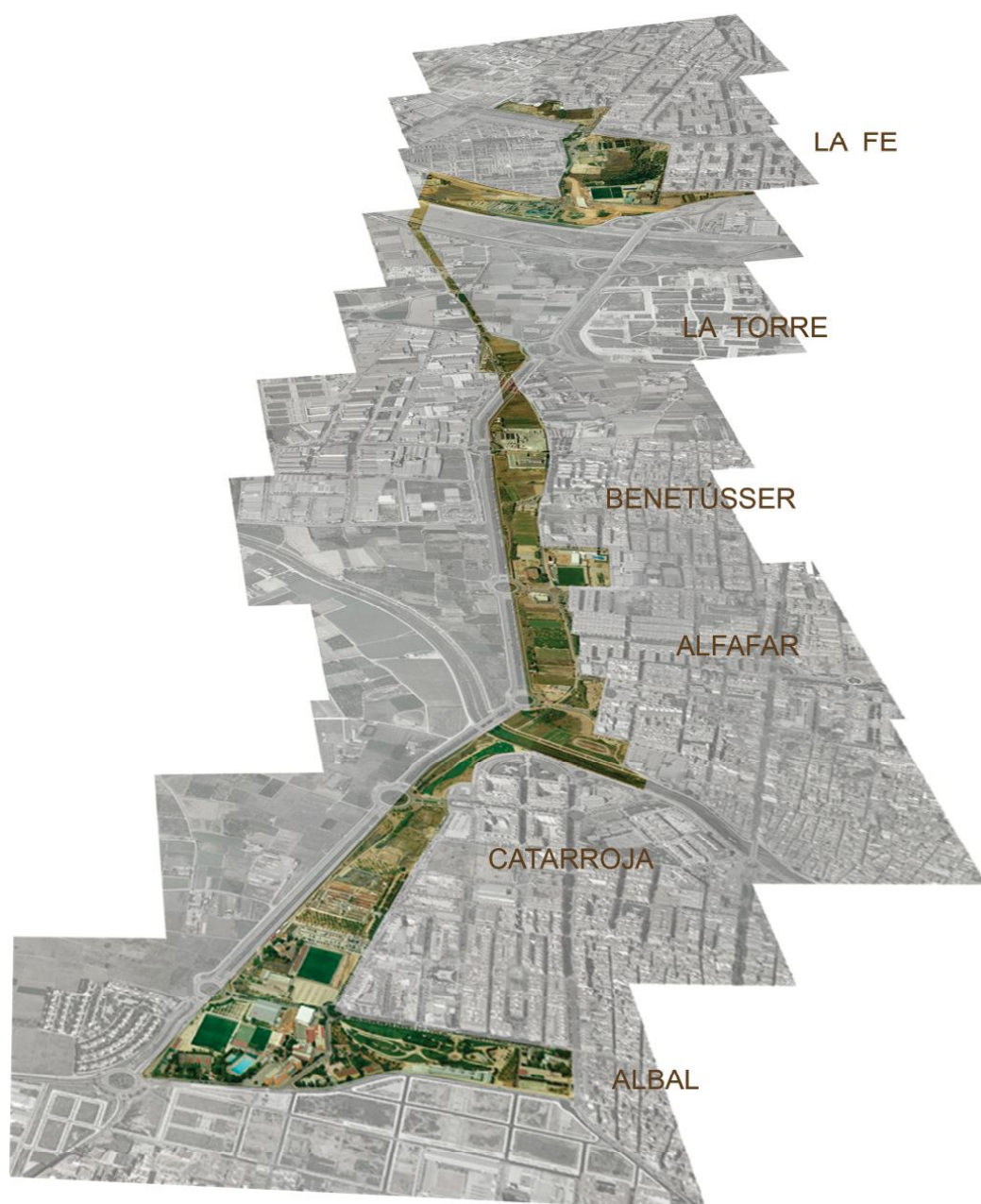
La intervención discurrirá por los municipios de La Torre, Benetússer, Alfafar, Massanassa, Catarroja y Albal, junto con el barrio de Jesús de Valencia; estos serán los municipios que formarán una Comisión para la realización del proyecto, implicándose a nivel de gestión, financiación y toma de decisiones junto con el arquitecto, que además de proyectar el plan de mejoras, deberá gestionar su propuesta consiguiendo un PROYECTO VIABLE económica y socialmente.

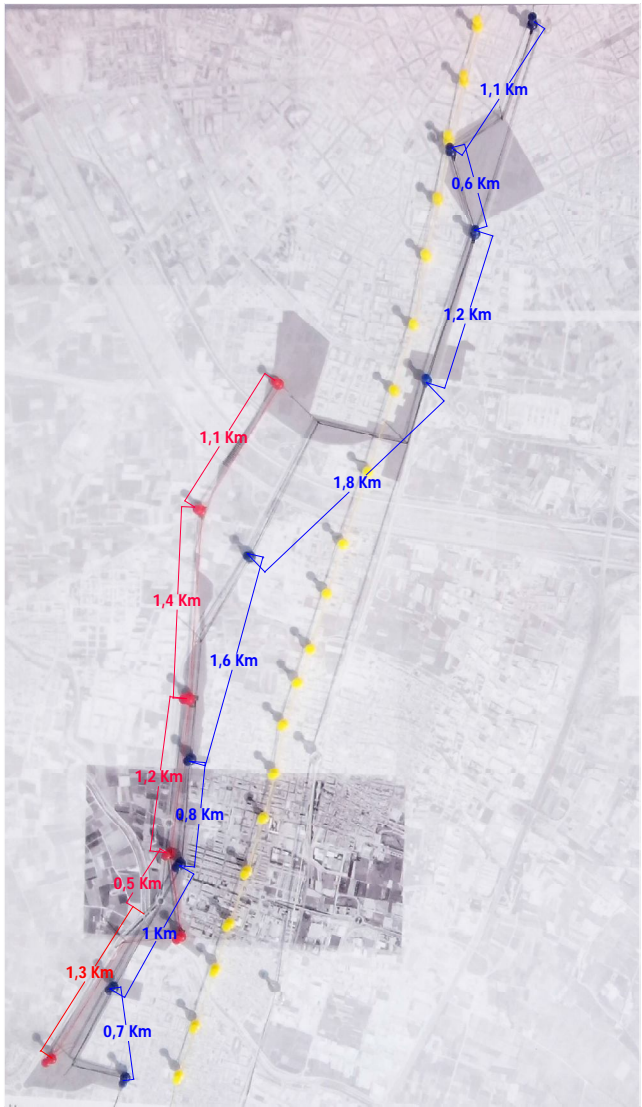
Igualmente, se debe asumir por las administraciones implicadas, un **MODELO DE GESTIÓN** basado en los principios de buena gestión y que aseguran:

_La **COORDINACIÓN**: Creando el Comisionado de Municipios que junto con el ayuntamiento de Valencia, ejercerán como interlocutores únicos entre las administraciones que gestiona las planificaciones y coordina los procesos , procedimientos y resultados del proyecto.

_La **ADAPTACIÓN** a los tiempos y recursos existentes en cada momento del proceso.

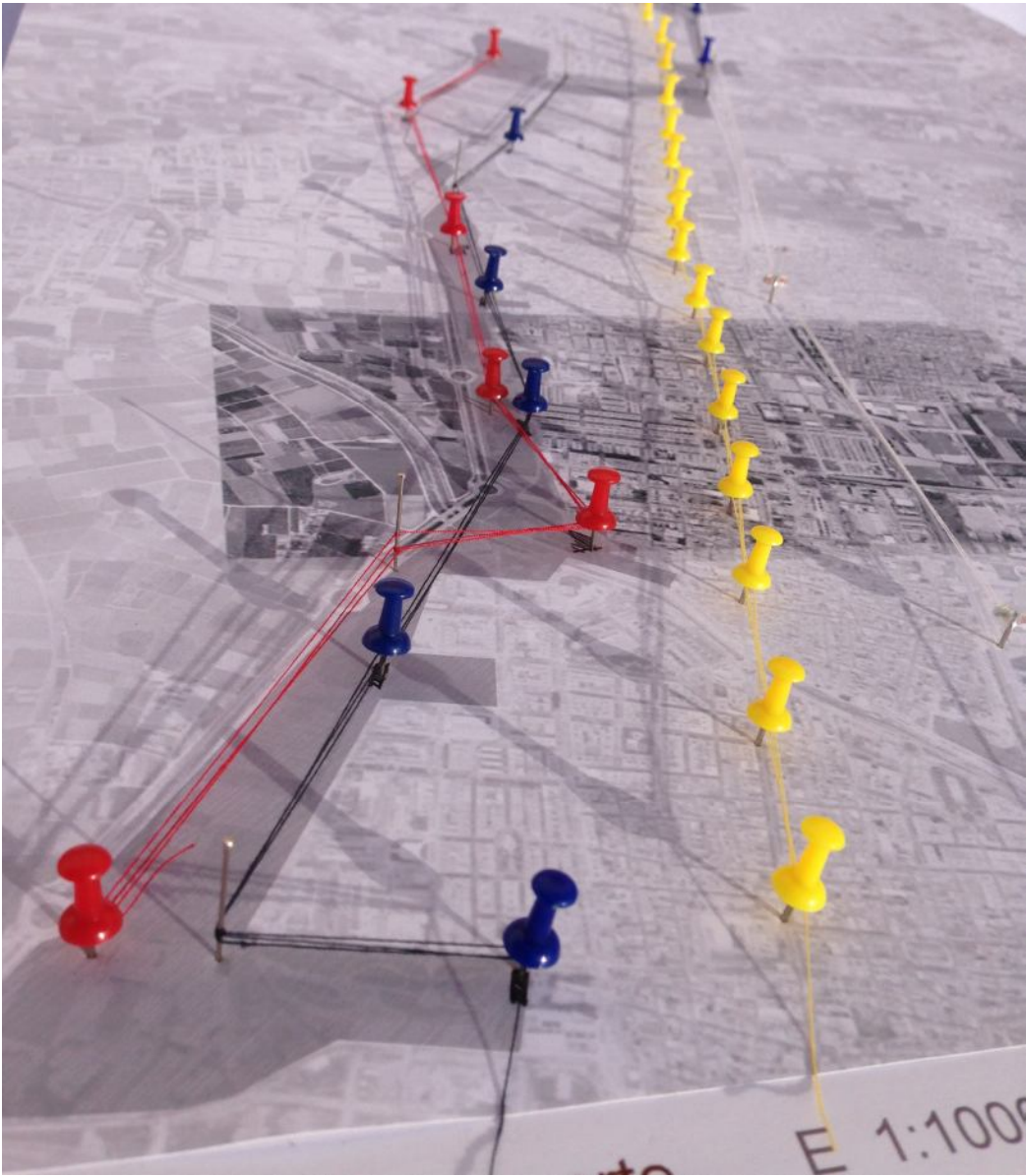
_La **PARTICIPACIÓN CIUDADANA**: desarrollando y consolidando las estructuras de participación que se han creado en el parque Alcosa y trasladarlas a los demás municipios afectados, tomándolos en cuenta en las decisiones futuras por parte del Comisionado.



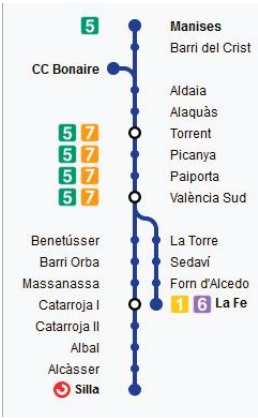


NUEVA RED DE TRANSPORTES

Al actual sistema de transporte público (autobús y cercanías) incorporo una nueva línea de tranvía y un carril bici. La nueva línea de tranvía que propongo, nacerá en la Estación del Norte (Xátiva) y continuará su trazado realizando paradas en: Parque Central, La Fé, La Torre, Benetusser, Alfafar, Catarroja y termina en Albal, hasta aquí sería el tramo a tratar en en proyecto aunque la línea continuaría.



La Línea 8



La Línea 8 de MetroValencia es un proyecto de FGV que servirá a 420.000 habitantes de 16 poblaciones de l'Horta Sur, esta línea transcurrirá por superficie durante todo el trayecto (metro ligero- tranvía).

Este trazado de tranvía previsto, forma parte de un conjunto mayor de nuevas líneas de metro y aún esta en estudio, habiendo varios proyectos de trazado; yo planteo un trazado ligeramente diferente, pasando la nueva línea de tranvía por la nueva conexión verde que propongo, integrandose en la intervención.



Propuestas futuro plano de metro-Valencia.



EQUIPAMIENTOS

Dentro de la zona de actuación, nos encontramos con varios equipamientos pre-existentes, enmarcando la nueva conexión entre el parque San Marcelino, al norte, hasta la Universidad Florida en el sur, pasando por el antiguo colegio Jaime I y unos almacenes de materiales de construcción. Estos Equipamientos formaran parte del nuevo eje mejorándose e integrandose:

_El antiguo Colegio Jaime I, se convertira en un centro de la 3º Edad y centro de salud.

_Las antiguas naves, pasaran a formar parte del centro de producción del eje verde, sirviendo de espacio para el almacenaje y transformación de los productos.

_A la altura del parque Alcosa, coincidiendo con la parada de la nueva línea de tranvía, se construira una parada equipada, un meeting point con zona wi-fi.

_También contara con varias plazas/ parque con zona de juegos infantiles, petanca, maquinas de ejercicio, skatepark y una zona de descanso.



5.2 ESCALA MUNICIPAL

En la escala municipal me centraré en los municipios de Benetusser y Alfafar, resolviendo y definiendo el nuevo eje verde. En la nueva conexión, el sistema de espacios públicos se ordena mediante capas de programa:

1º SUPERFICIES de vegetación:

- _Arbolado
- _Campos de cultivo
- _Acera

2º LÍNEAS de movilidad:

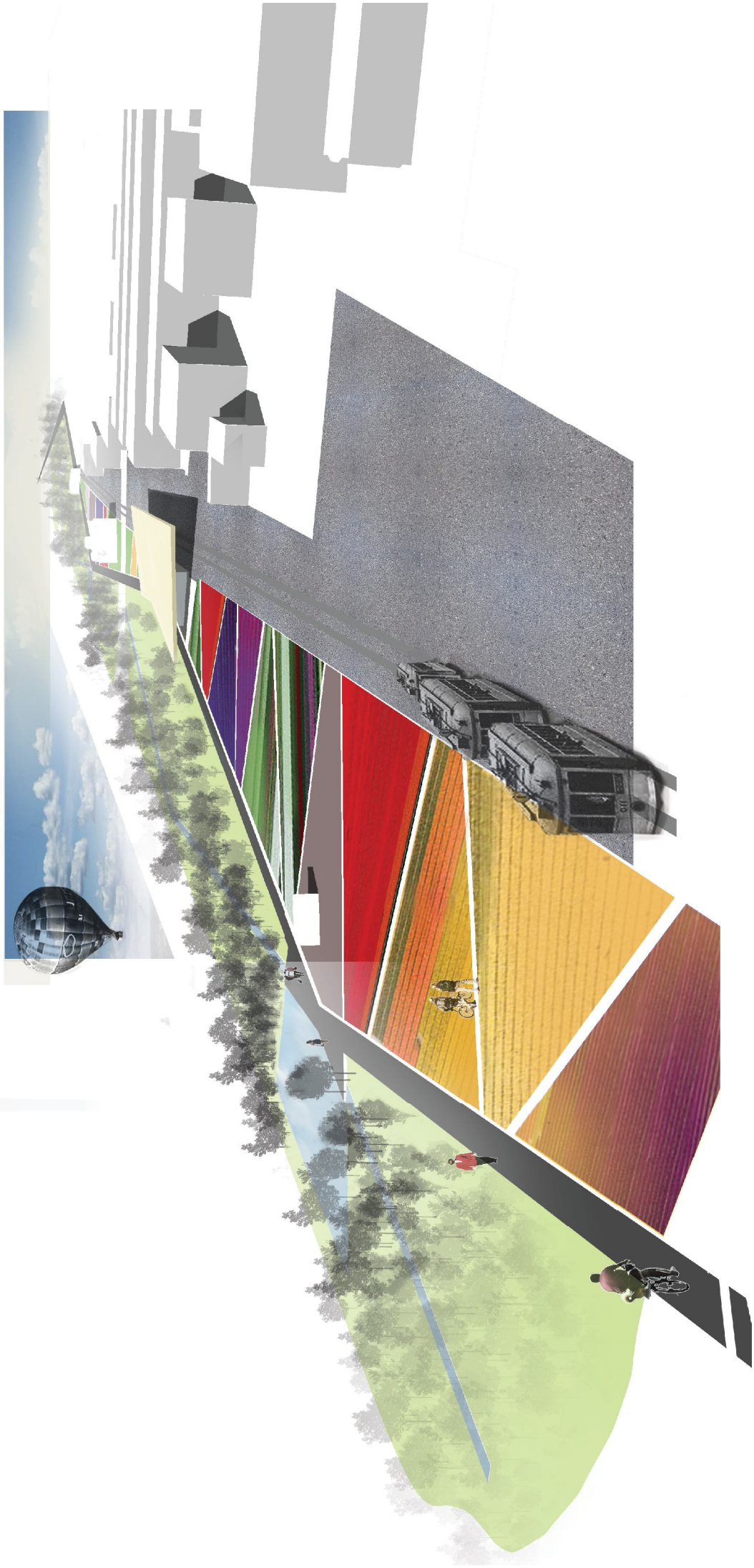
- _Tranvía
- _Calle peatonal + carril bici
- _Acequia Favara

3º PUNTOS de equipamiento:

- _Larga distancia
- _Media distancia
- _Corta distancia



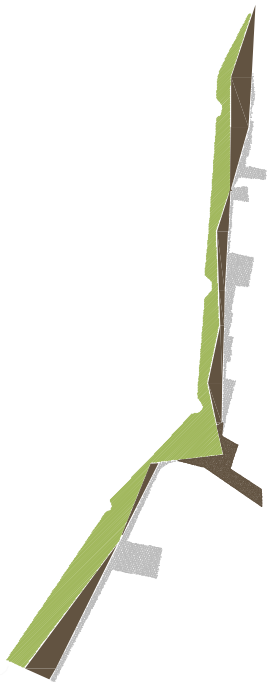
Maqueta Emplazamiento



Vista nueva conexión



Sección Transversal Eje Verde 1:500



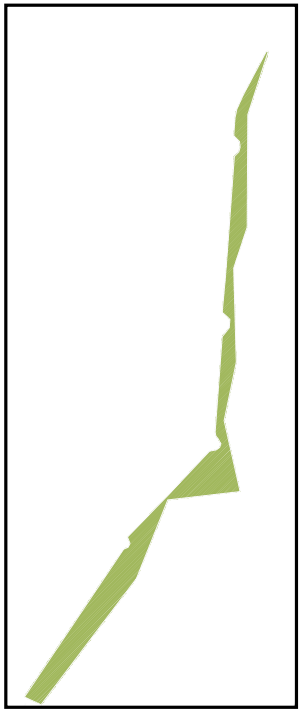
1. SUPERFICIES de vegetación:

El nuevo eje se compondrá de tres grandes superficies que articulan la intervención de forma gradual:

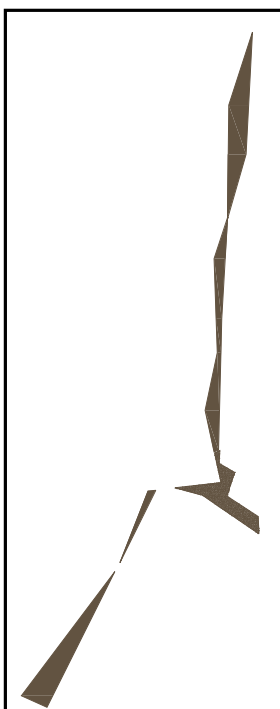
_El Arbolado: es la superficie mayor y la encargada de atenuar el impacto visual y acústico de la CV-400, con masas arbóreas; esta superficie se diseñará teniendo como referencia el bosque mediterráneo.

_Campos de cultivo: esta superficie esta destinada para la producción, se trata de incorporar dentro del sistema de espacios públicos una parte de suelo productiva sin renunciar el diseño y la unicidad dentro del proyecto; para ello se emplearan flores que le aportaran al espacio color y olor, estimulando los sentidos.

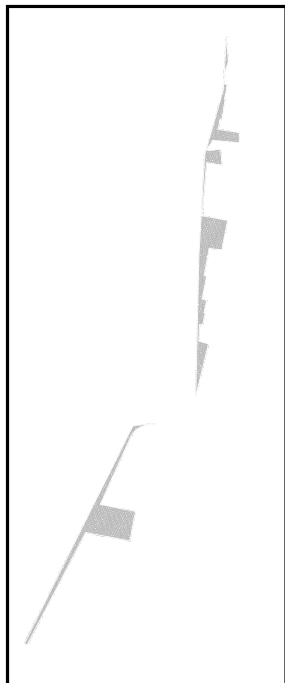
_Acera: en esta superficie la función es resolver el encuentro con lo edificado, haciendo las veces de remate de la ciudad incorporando la línea de tranvía.



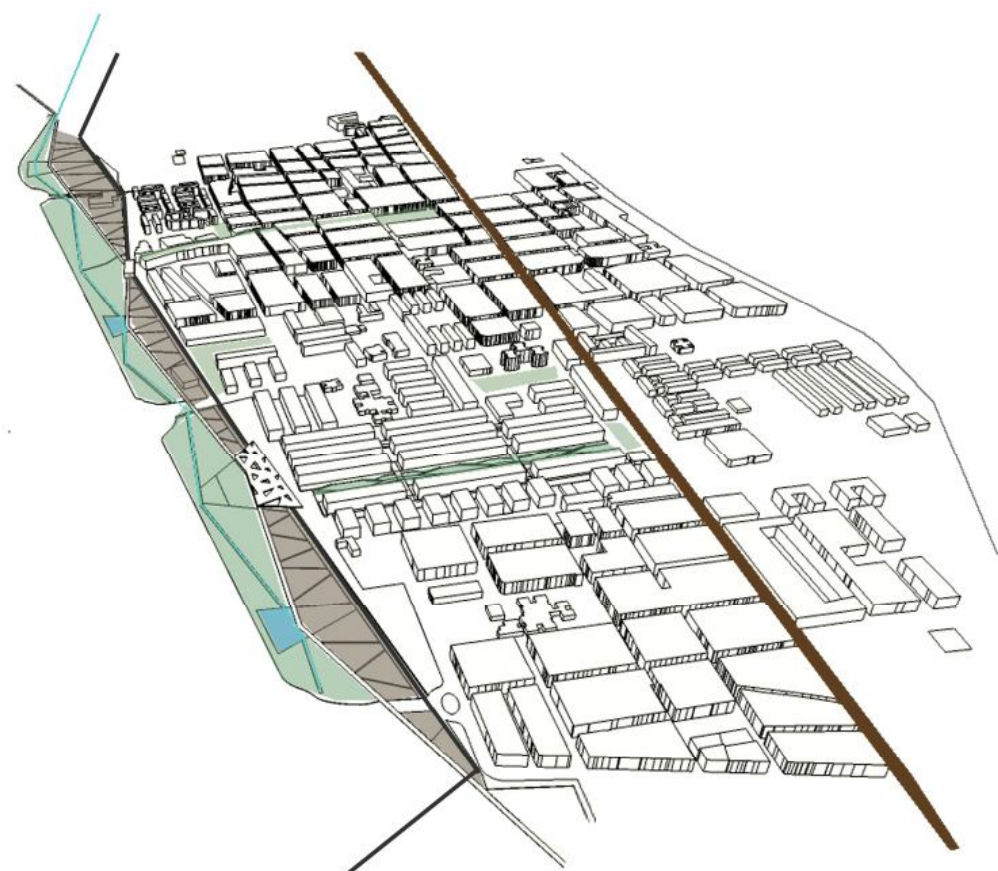
24,7 He Sup. Verde con arboles

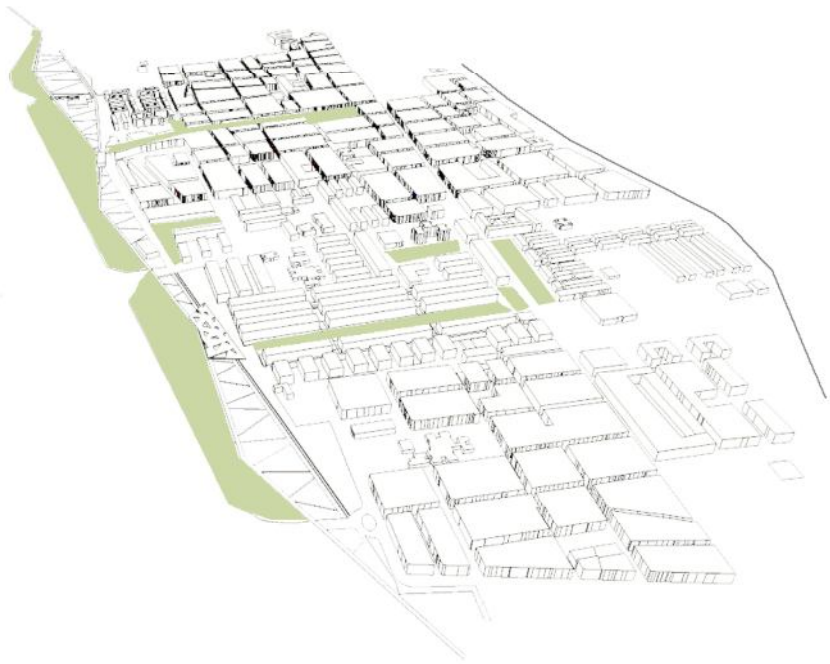


16,4 He Sup. Campos de Cultivo



10 He Sup. Acera





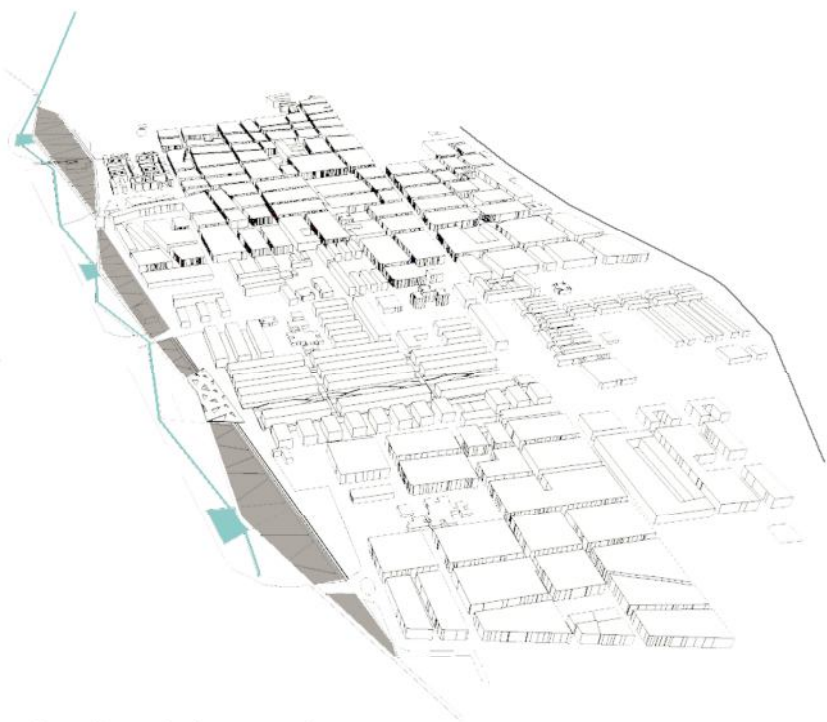
Zonas verdes + conexiones entre ejes

CONEXIONES

Estas 3 superficies se conectan entre sí mediante una serie de caminos entre los cultivos que unen el final de la ciudad con la zona arbolada, pasando por un espacio de color y olor que genere sensaciones.

La presencia del agua dentro de eje es importante, produciendo sensaciones relajantes con el ruido del agua y actuando de atenuador del calor aumentando la humedad.

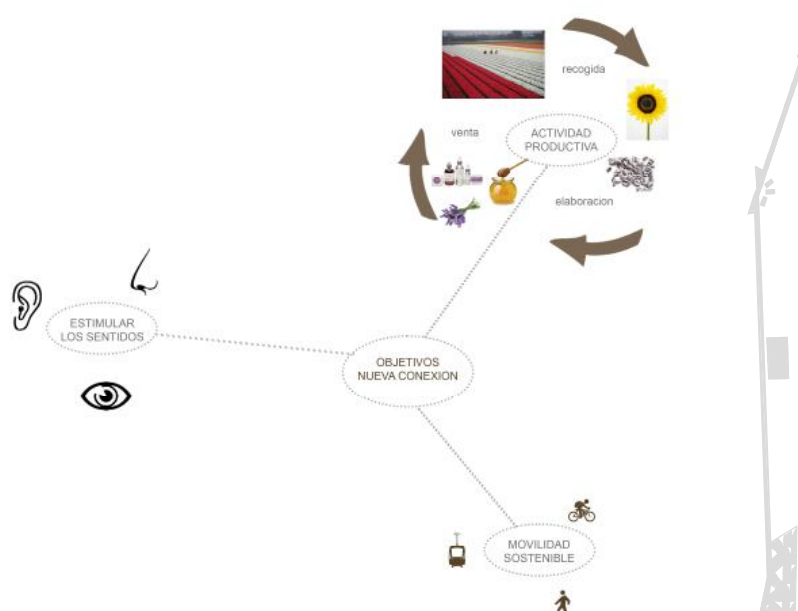
El trazado de la acequia se reordenará de acorde al nuevo diseño del espacio público, generando zonas donde se acumula el agua, como los tradicionales envases de recogida de agua pluvial en la huerta, convirtiéndose en puntos de referencia dentro de la nueva calle peatonal; además de establecerse un trazado para el riego.



Superficie productiva + acequia

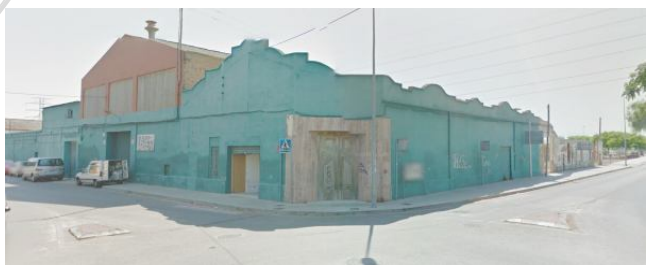


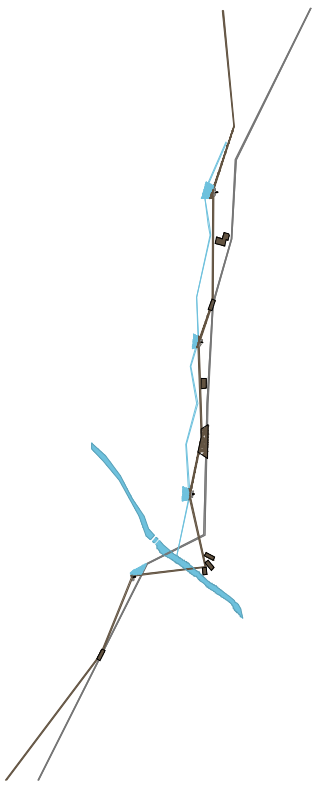
CENTRO de PRODUCCIÓN



El cultivo de plantaciones de flores aromáticas y productivas permite incorporar el color y los olores, generando un conjunto de sensaciones al usuario al desplazarse através del parque.

Las antiguas naves se convertirán en el centro de producción y almacén. Al incorporar en el proyecto un sistema de producción que pueda generar beneficios a la vez que formar parte de la composición y expresión del parque, es necesario un lugar para elaborar los productos obtenidos de los campos (rosas, lavanda, margaritas, tulipanes, girasoles, miel..) y transformarlos en el producto final para su venta (jabones, flores, miel, pipas); estas naves se adaptaran, rehabilitandolas para albergar el nuevo uso.





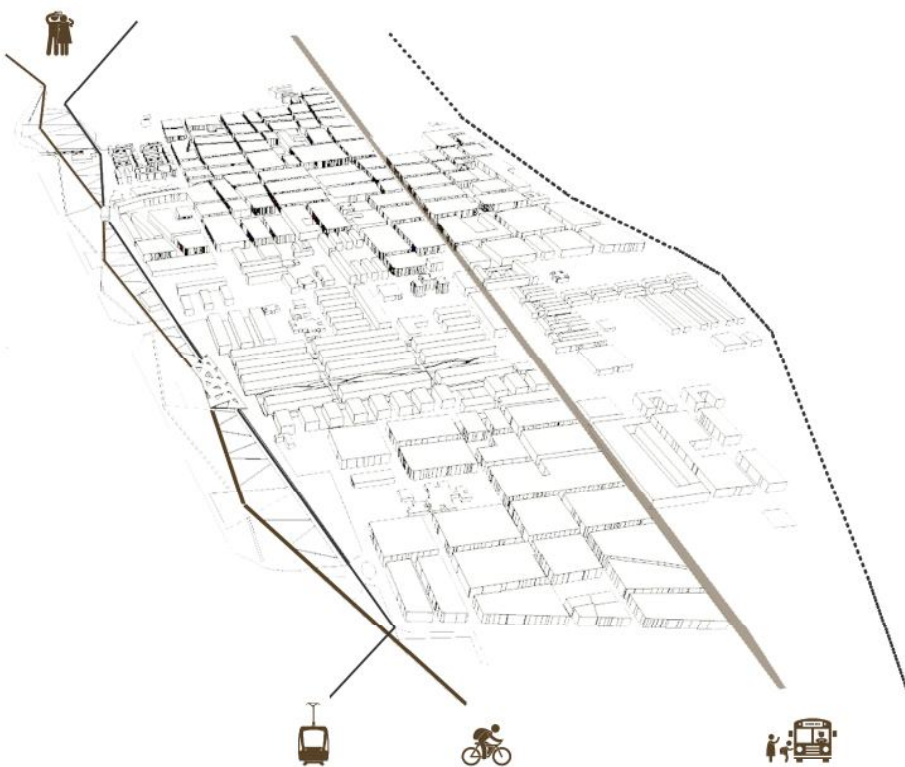
2. LÍNEAS de movilidad:

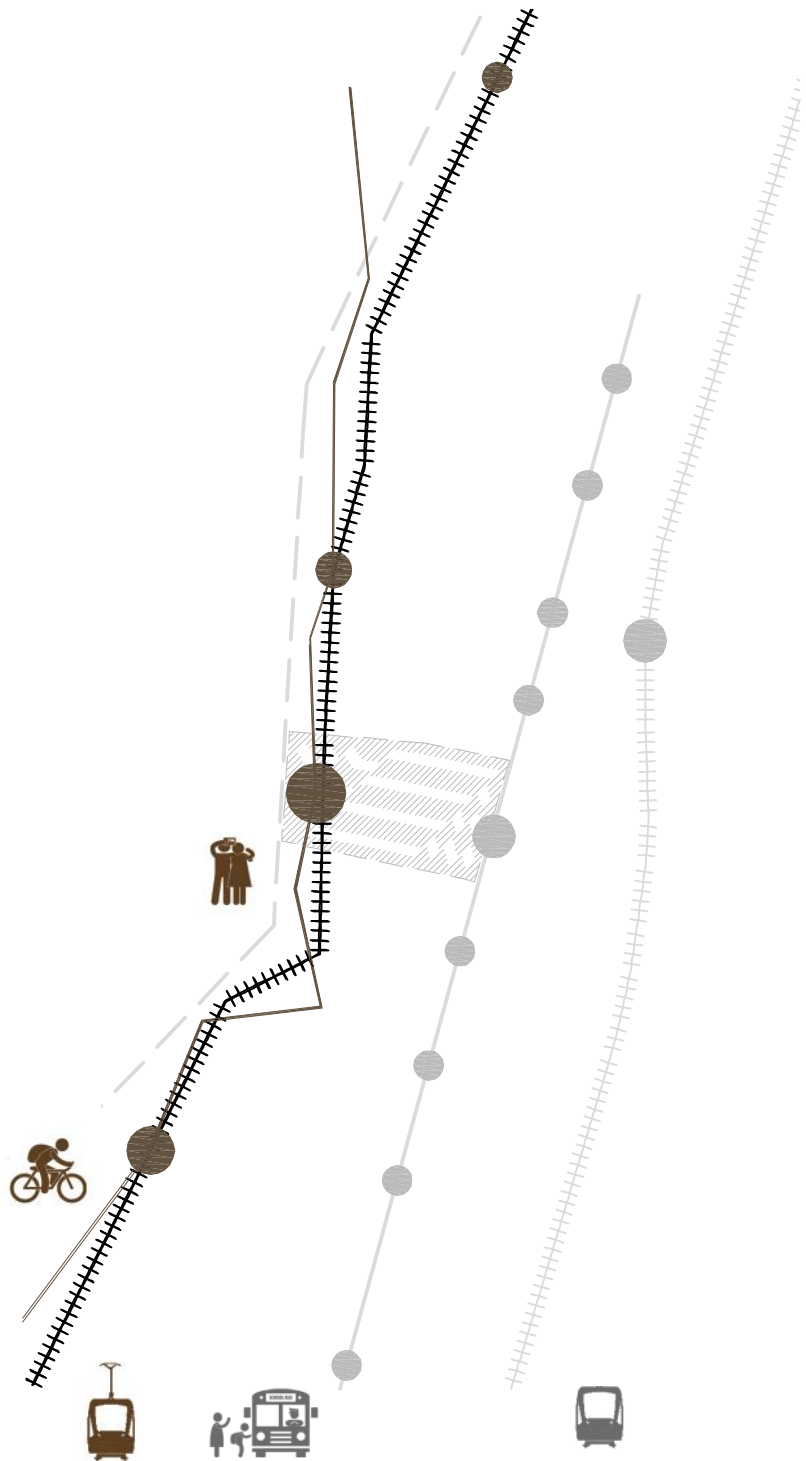
La apuesta por la movilidad, ya comentada antes, genera en el eje verde unas líneas de movilidad que lo recorren de norte a sur, con una calle peatonal con carril bici y la nueva línea de tranvía; junto a estas dos líneas, una tercera línea provocada por el trazado de la acequia, terminan de configurar la forma del eje, generando espacios entre líneas.

_Tranvía: la nueva línea de transporte sostenible discurrirá desde la parada de Xàtiva; realizando paradas en el Parque central, La Fé, La Torre, Benetusser, Alfafar, Catarroja y Albal dentro de mi intervención.

_Calle peatonal + carril bici: con una apuesta por la movilidad sostenible y teniendo en cuenta la repercusión de las zonas peatonales sobre el tejido urbano, esta nueva calle formará parte de una conexión directa con Valencia incluyendo un carril bici.

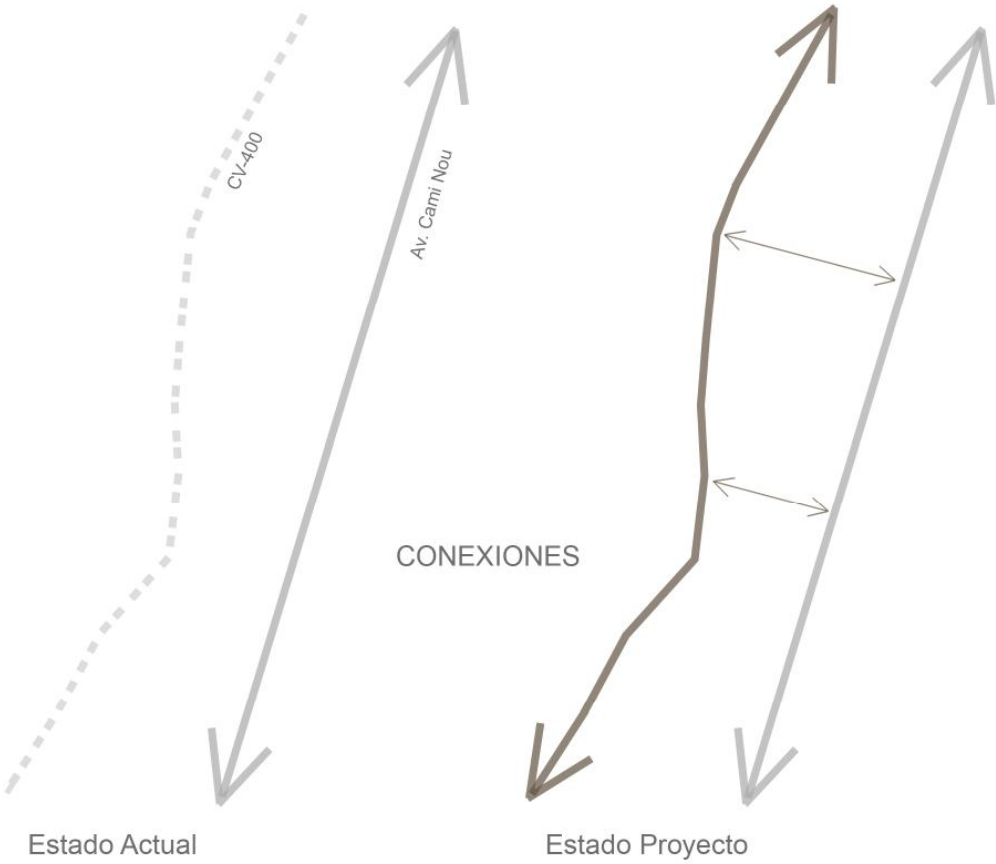
_Acequia Favara: la acequia Favara forma parte de una red de acequias de l'horta sur, que en la actualidad discurre enterrada a lo largo del nuevo eje; incorporar el trazado de la nueva acequia, reordenándolo dentro de la intervención, es importante para recuperar la esencia y carácter de la huerta, a parte de ser interesante incorporar el agua dentro del parque y un sistema de riego eficaz.

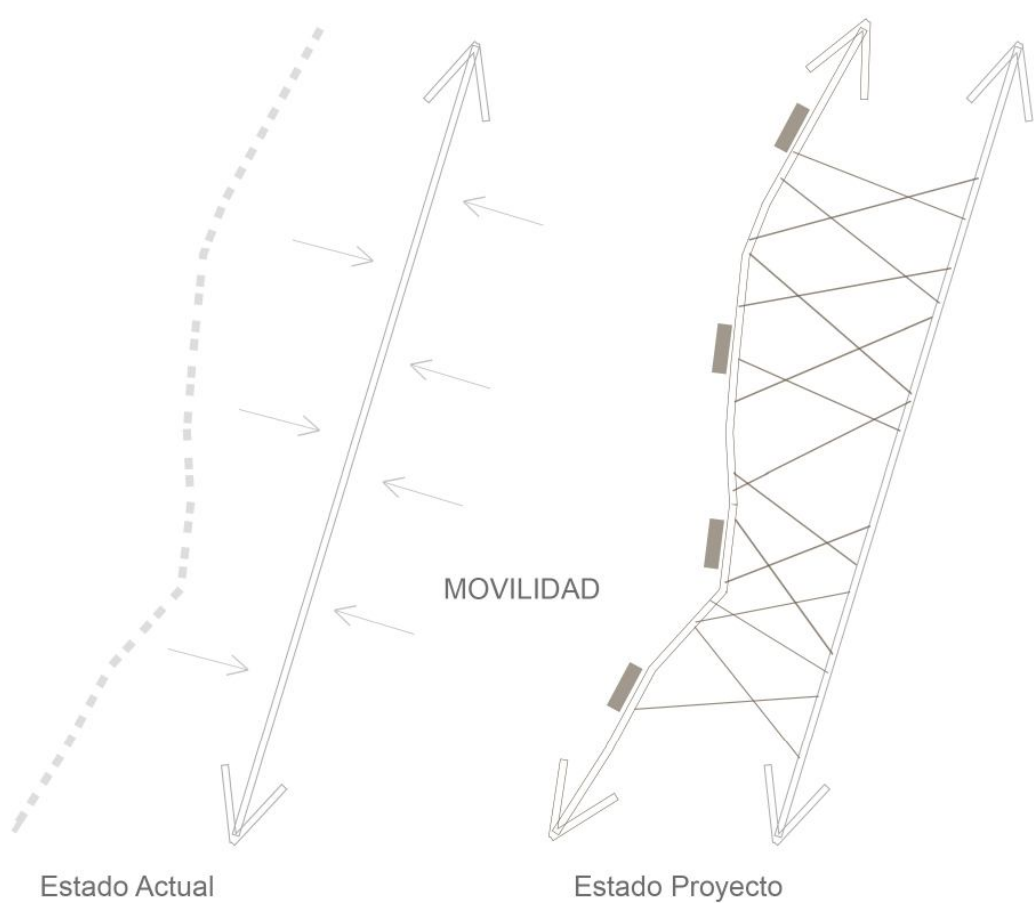




La incorporación de esta nueva línea de movilidad al trazado existente de transportes, cambiará los tránsitos y la movilidad entre los municipios, produciéndose interacciones entre las dos líneas de movilidad, generando más vida de barrio y enriqueciendo la ciudad.

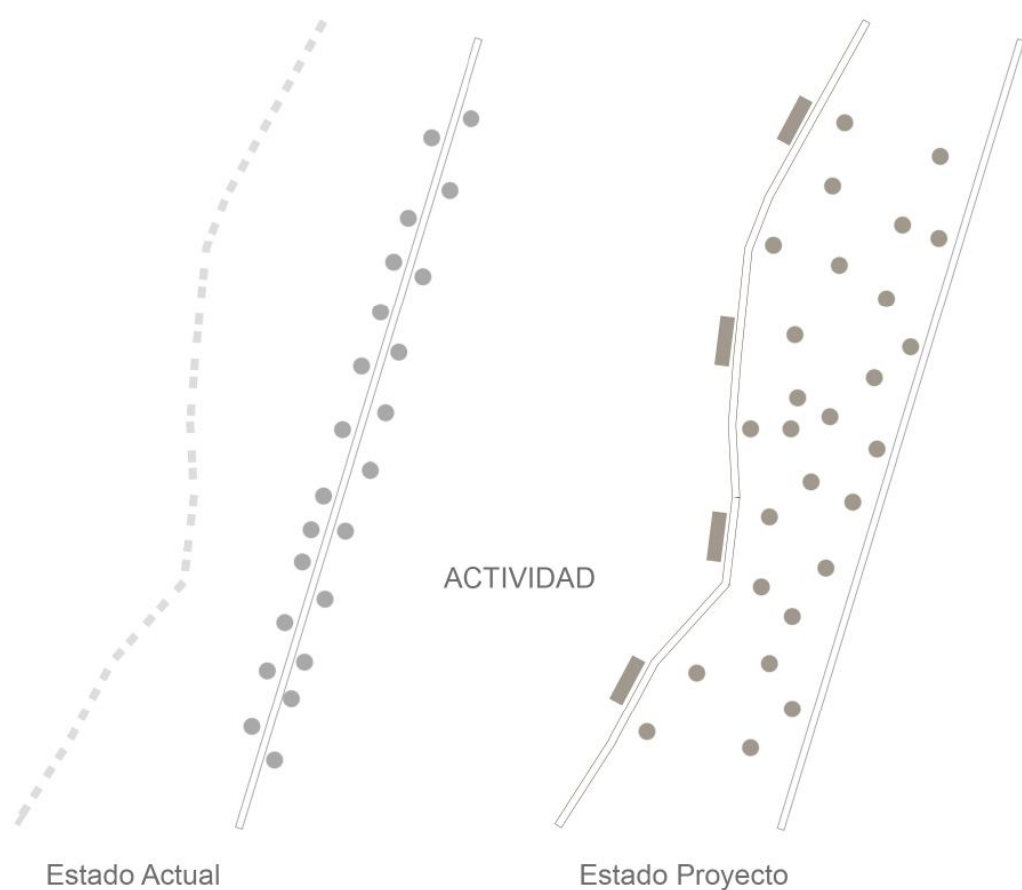
Para ver mas claramente este cambio que se va a producir, realizo un análisis comparativo entorno a las conexiones, movilidad y actividad existentes en la actualidas y trás la intervención. El análisis se realiza entre la actual Av. Camí Nou y el nuevo Eje Verde.





En la actualidad, hay una marcada movilidad norte-sur a lo largo de la Av. Camí Nou/ Av. Torrent, debido en parte a que es la avenida donde se producen todas las paradas de autobús; tras la intervención, al haber una nueva línea de movilidad, se producirán dos líneas de movimiento norte-sur que rodearán al barrio, pasando de producirse movimientos puntuales hacia la Av.Camí Nou; a generarse una movilidad transversal entre los dos ejes, que recorrerá los municipios.

Esta nueva situación de dos líneas de movilidad que provocará una mayor cohesión de los municipios y sus relaciones, también se verá favorecida por la aparición de comercios de proximidad dentro del barrio, descomprimiendo la Av. Camí Nou que contempla casi la totalidad de los comercios y provocando un desplazamiento de la actividad comercial del borde de los municipios, hacia el interior de los barrios.





3. PUNTOS de equipamiento:

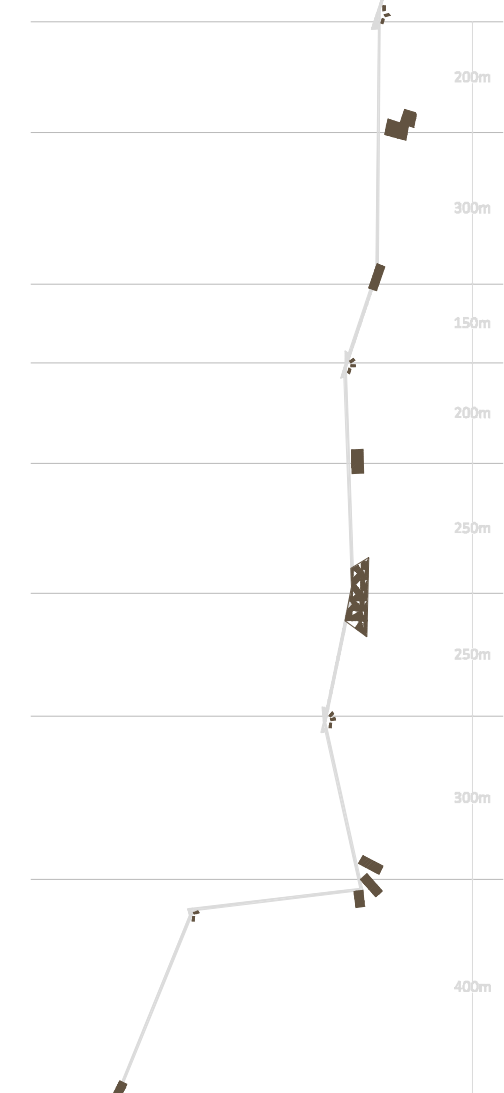
Por último, los puntos terminan de atar toda la intervención, disponiéndose a lo largo del eje. La calle peatonal, se convierte en una calle equipada en la que se vuelcan los equipamientos, convirtiéndose en puntos estratégicos y de referencia dentro de la intervención.

_Larga distancia: es la que determinan las paradas de tranvía, condicionadas por la situación de los municipios, estando distanciadas mas o menos 1 km.

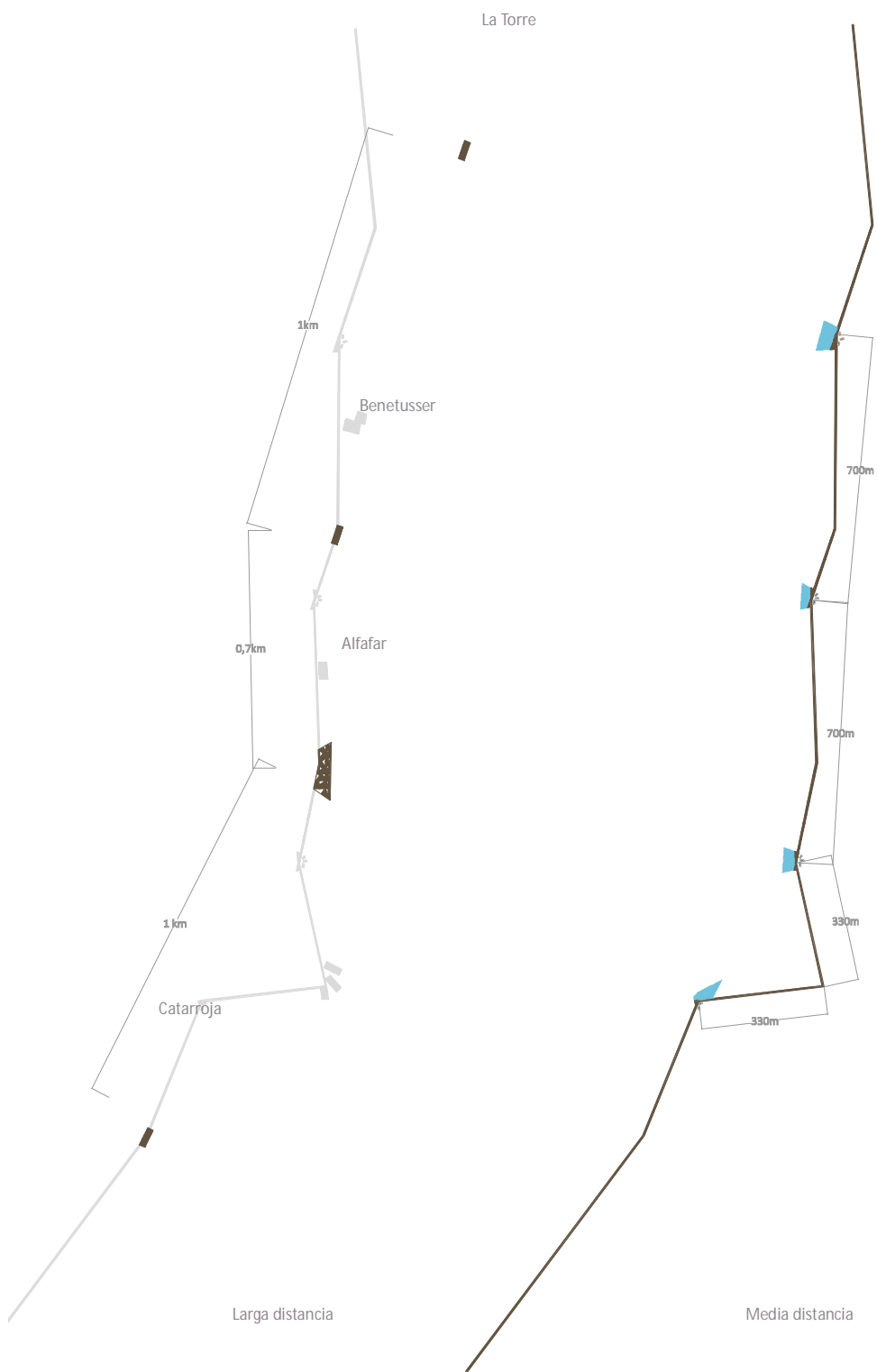
_Media distancia: viene determinada por los parques, entendidos estos como zonas de descanso, pensando en la movilidad peatonal y de la bici, junto con el uso del barrio como zona de parque infantil, pistas de petanca, skatepar...

Se establecerán puestos de intercambio de bicis y al tratarse de un punto de intercambio y de actividad estacionaria de esparcimiento, también incluirá un kiosco/bar. Se distancian unos de otros 700m.

_Corta distancia: es la marcada por la sucesión de los equipamientos, la distancia resultante entre las paradas de tranvía, las zonas de descanso y los edificios preexistentes.



Corta distancia



5.3 ESCALA DE BARRIO

En la escala de barrio estudiaré la repercusión directa de la incorporación del nuevo eje verde sobre la ciudad, centrandome en el municipio de Alfafar, el parque Alcosa, ya que es el municipio a tratar por parte del programa de la asignatura de PFC en el taller H.

Como ya traté en el análisis, el barrio presenta una serie de carencias en la actualidad, que con la nueva conexión verde trato de solucionar, alterando la actividad y los transitos dentro del barrio al interactuar con el eje.

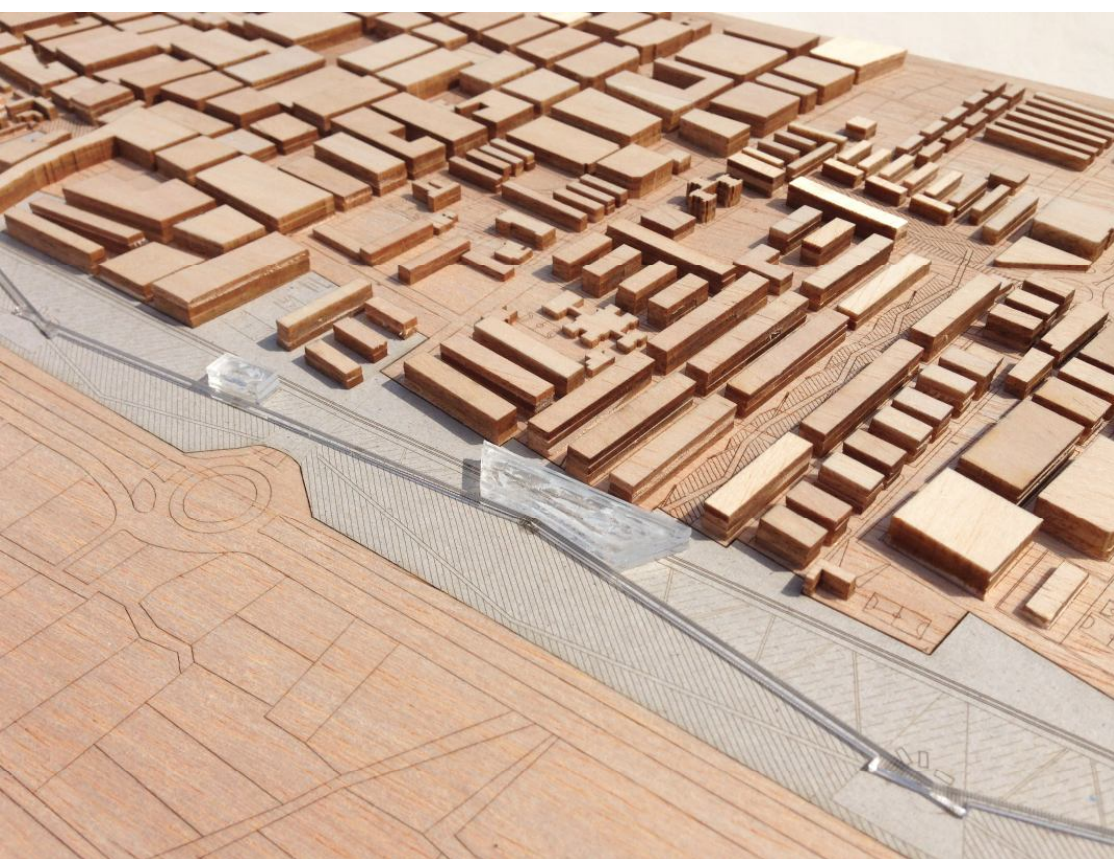
Expondré la intervención sobre el barrio con los mismo puntos que trate en el análisis:

- _1. Movilidad
- _2. Viario
- _3. Actividad
- _4. La vivienda

La intervención en el barrio es mas una adecuación de la planta baja, reordenandola con la incorporación de locales comerciales en planta baja que se vera favorecida con la peatonalización de la Av.mediterráneo; junto con la creación de un parking de 2 niveles subterráneos en la plaza Miguel Hernandez.

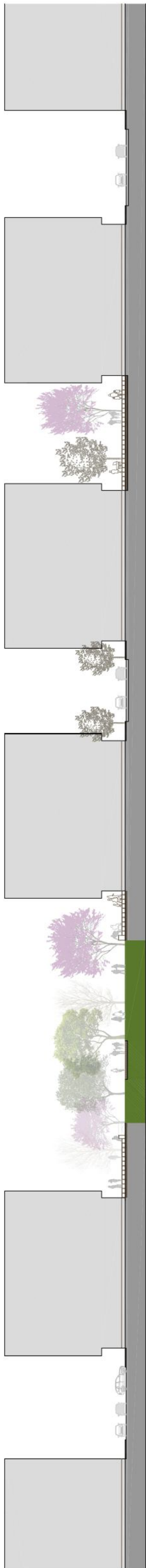
1. MOVILIDAD:

El barrio presenta una carencia de transporte público y una mala conexión con Valencia; problema que soluciono con el nuevo eje verde al incorporar una nueva línea de tranvía y una conexión con carril bici y peatonal, apostando por una mejora del transporte y las comunicaciones de forma sostenible.

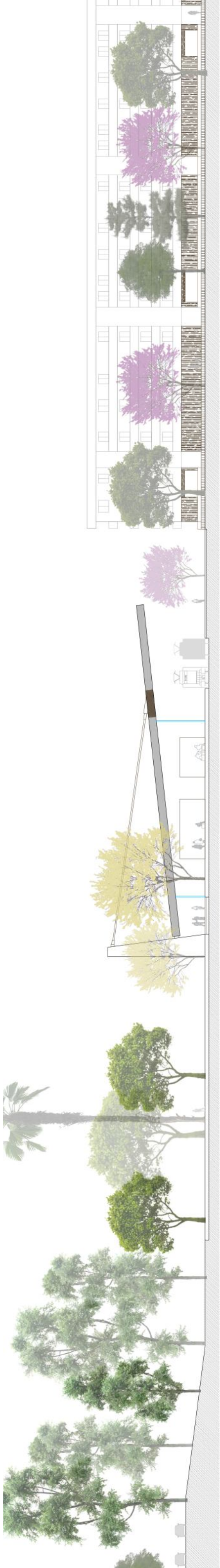




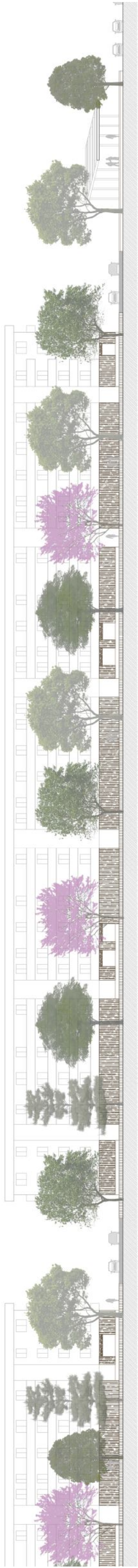
Vista nueva Av. Mediterráneo



Sección Transversal barrio 1:500



Sección Transversal barrio 1:500

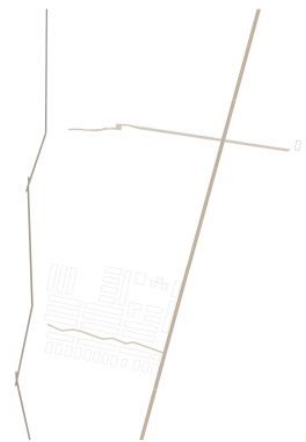


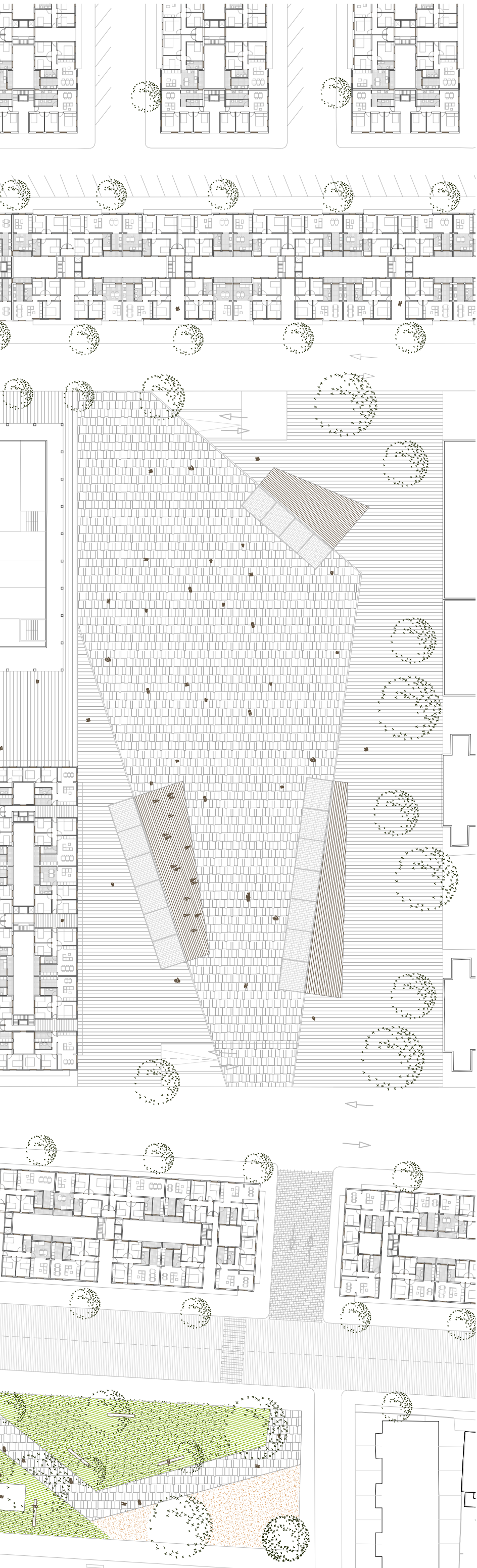


2. VIARIO:

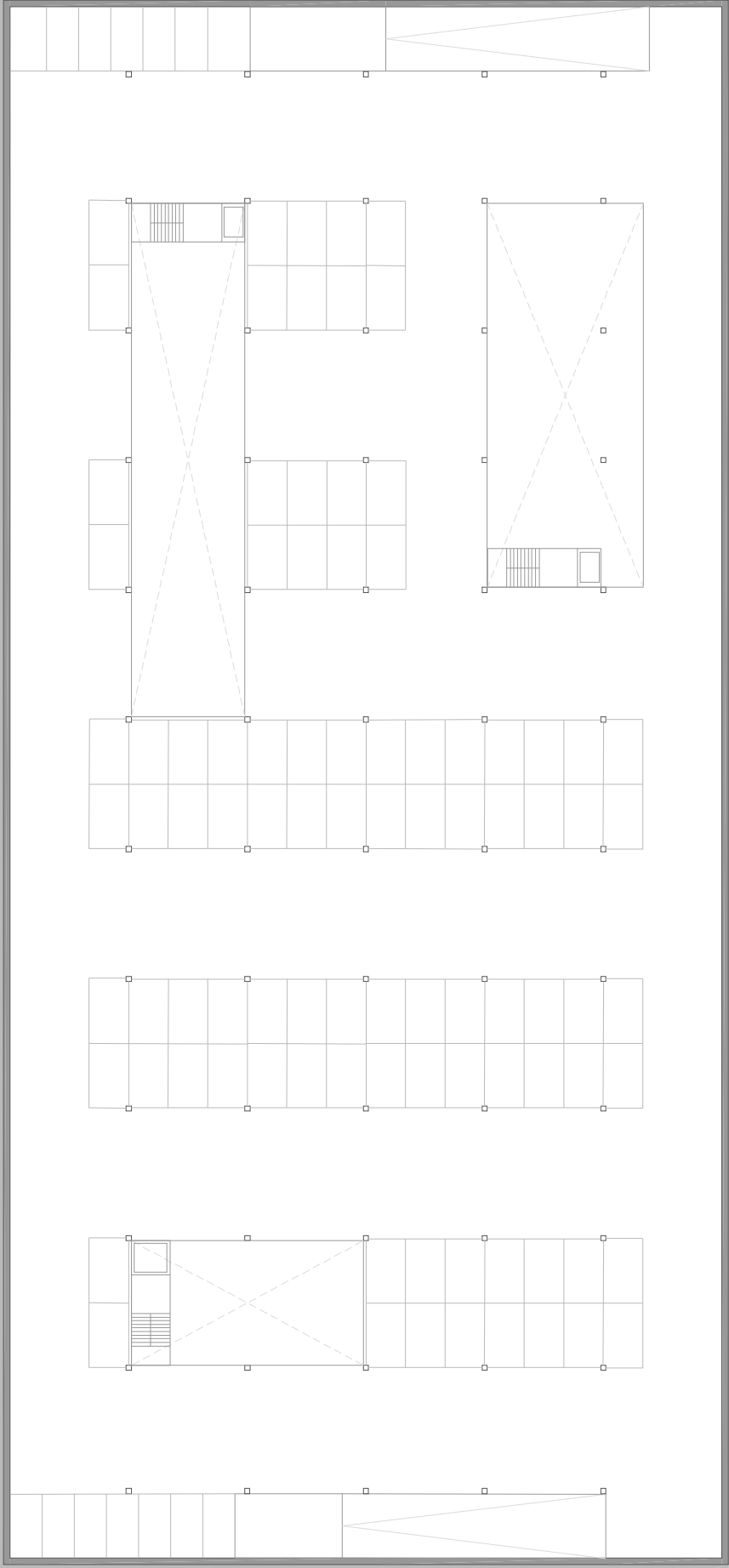
La trama de calles del estado actual del barrio, presenta una gran dominancia del coche, con zonas peatonales inconexas; con la incorporación del nuevo eje, la trama del barrio también se transforma, peatonalizando la Calle de Chiva y la Av. del Mediterráneo, produciendo una conexión directa con la Av. Camí Nou de forma peatonal, facilitando los tránsitos.

La apuesta por la peatonalización del barrio, conlleva a una revalorización del suelo permitiendo una mayor explotación en cuanto a comercios de proximidad en las plantas bajas.

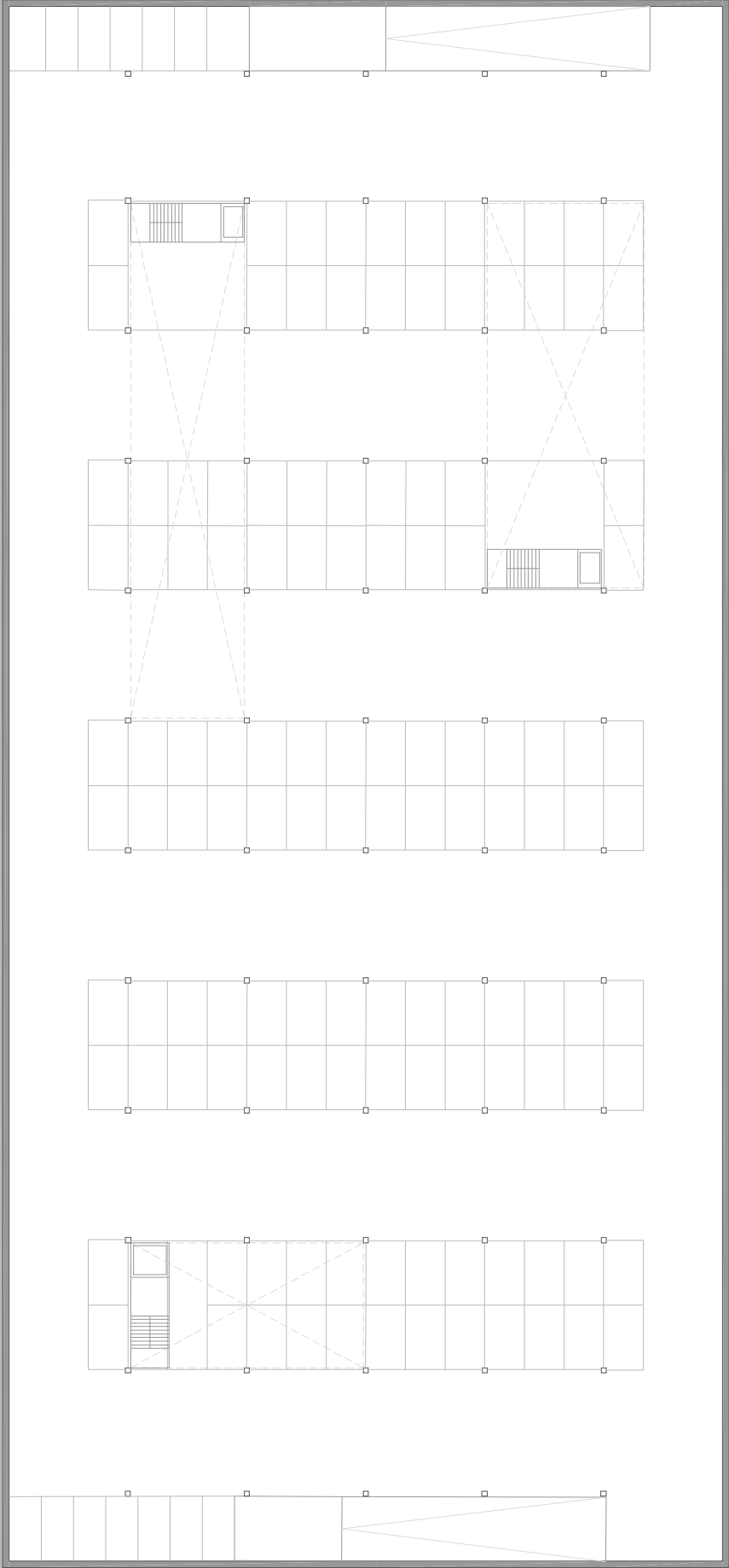




Planta 0 Parking
Plaza Miguel Hernandez 1:500



Planta -1 Parking
Plaza Miguel Hernandez 1:500



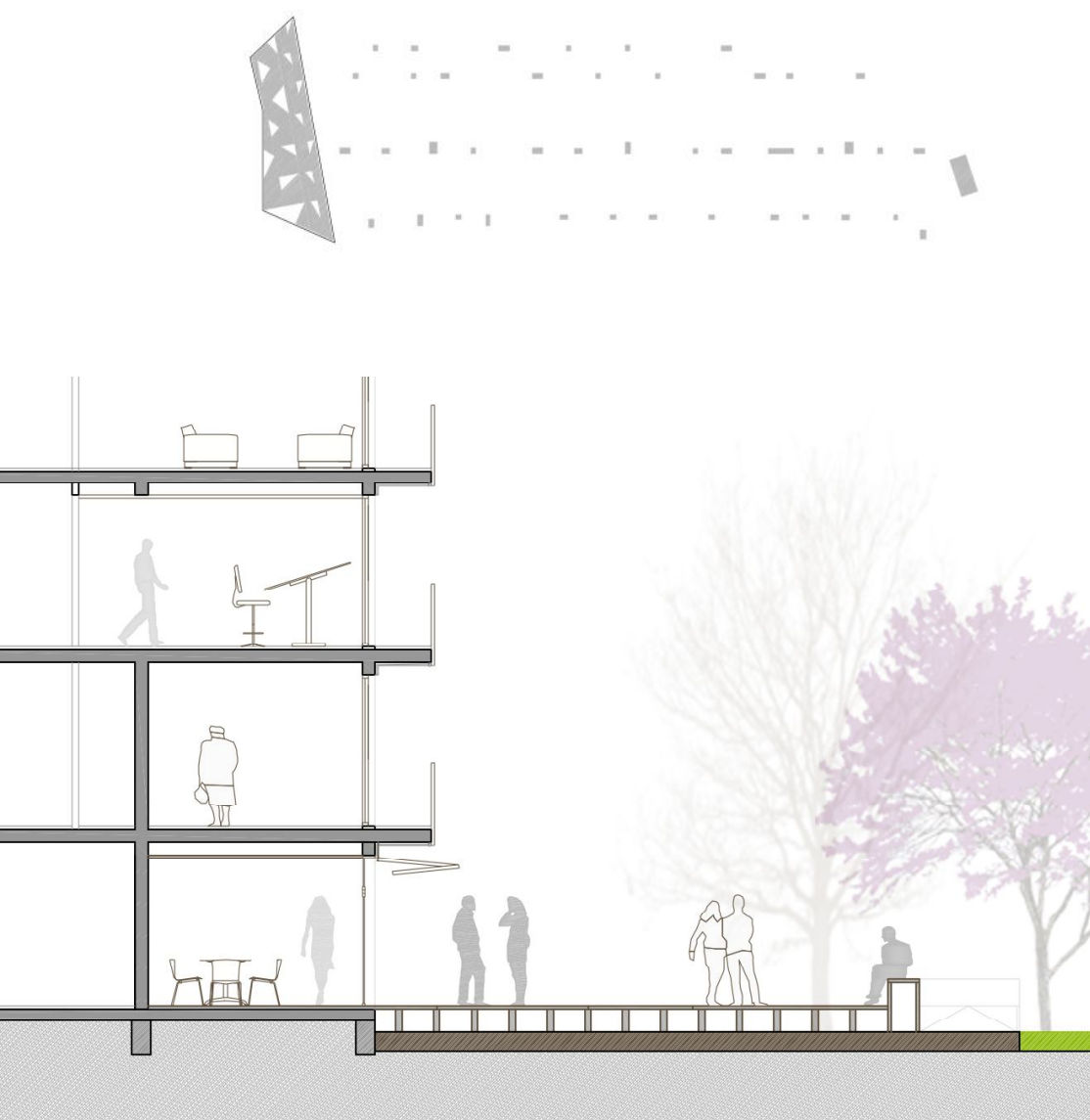
Planta -2 Parking
Plaza Miguel Hernandez 1:500



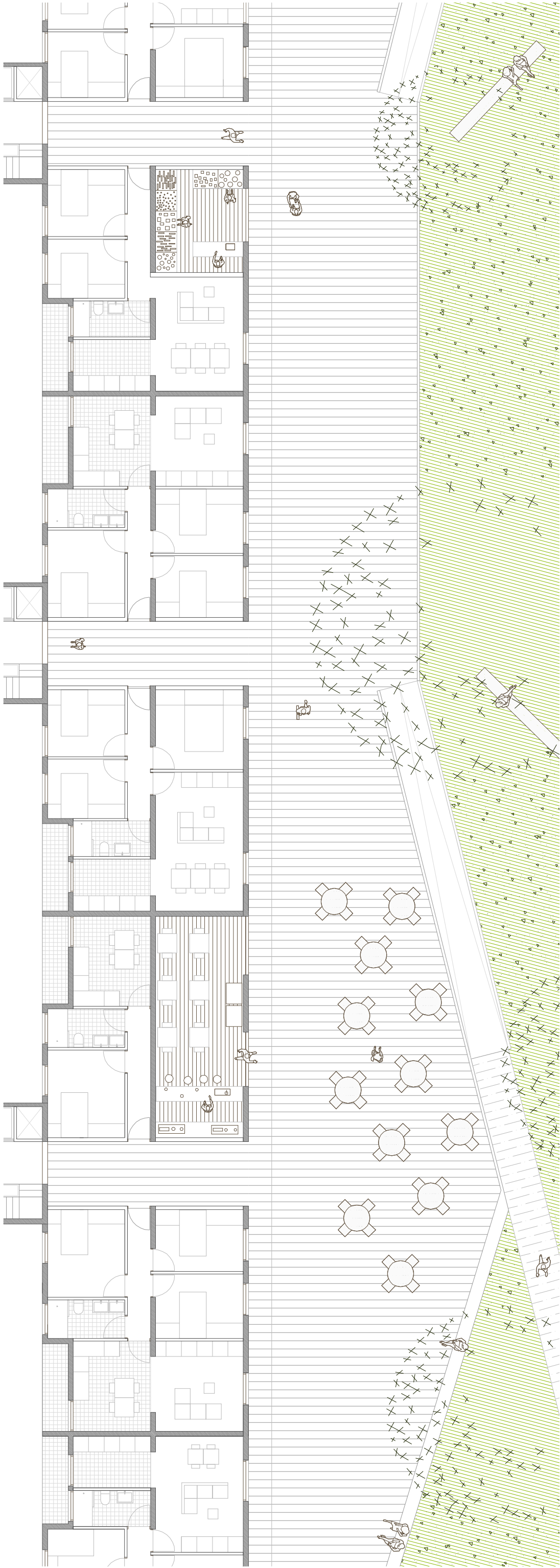
3. ACTIVIDAD:

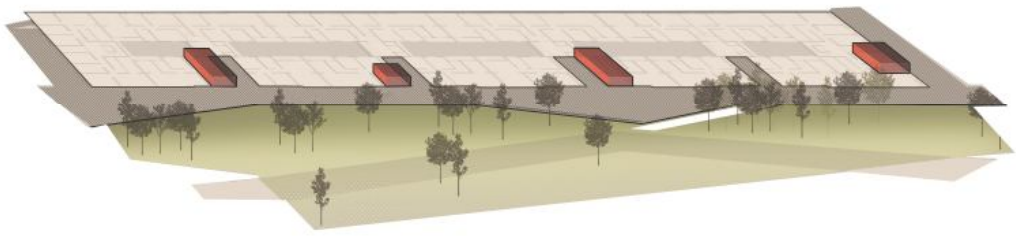
Respecto a la actividad, esta es la que mayor cambio experimenta, ya que debido a la incorporación del nuevo eje, los municipios cambian sus tránsitos, provocando que la actividad también se desplace, descomprimiéndose de actividad la Av. Camí Nou e instaurándose en el barrio mediante comercios de proximidad.

La nueva red de equipamientos del eje verde, incluye una parada de tranvía en Alfafar, parada equipada, ya que será también un Meeting Point, con zona Wi-fi. Esto es un foco de atracción de actividad a la altura del parque Alcosa; este edificio no se entiende como un elemento hermético, sino que se concibe como un todo, incluyendo los locales en planta baja de los bloques de vivienda como el Foyer del edificio, siendo un proyecto que se extiende a lo largo de la Av. Mediterraneo.



Sección de los locales en planta baja junto con la plataforma





Con la marcada distribución de las viviendas dentro del bloque debido a su sistema estructural de muros de carga, lo que dificulta una distribución libre de la planta, pero al tratarse de bajos comerciales, las viviendas existentes se pueden reformar, incorporando un espacio para local comercial que se vuelque a la calle sin ser necesario una reforma completa d ela vivienda, pudiendose adaptar una habitación para un pequeño local comercial, o el salón, ya que hay viviendas que contemplan una cocina amplia que puede absorber la función de comedor.

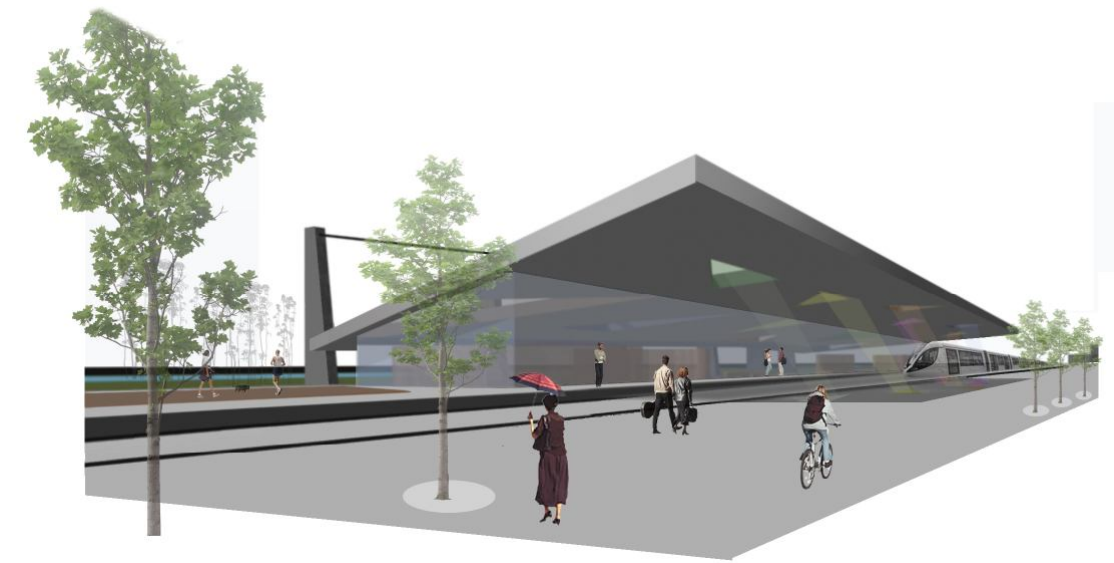
Todas estas mejoras, conllevan a una mayor actividad en el barrio reactivandolo y produciendo una mayor calidad de vida.



En esta maqueta de trabajo de la actividad, se puede ver como la afloración de los comercios de proximidad produce una movilidad mas compleja y amplia a la actual.

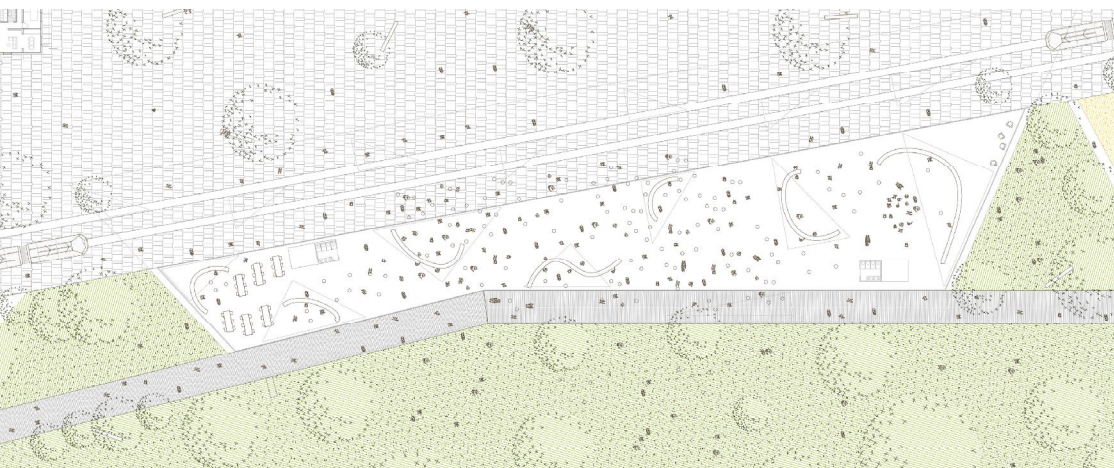
LEYENDA de puntos de Color:

- Amarillos marcan los comercios existentes.
- Verdes indican los nuevos comercios de proximidad .
- Rojos indican los nuevos equipamientos.
- Blancos marcan los equipamientos pre-existentes.



MEETING POINT:

Este edificio se plantea como una gran cubierta que alberga la parada de tranvía, zona wi-fi y punto de información, siendo un punto de concentración de actividad.



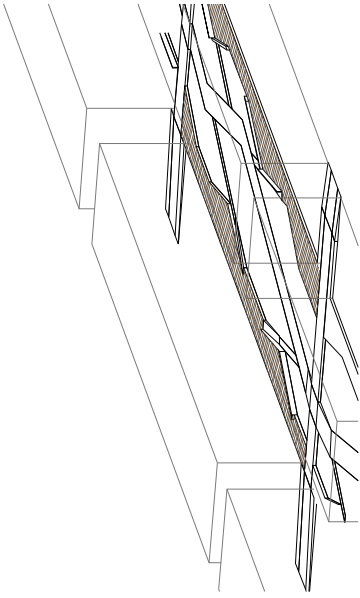
4. LA VIVIENDA:

En las viviendas no intervengo directamente imponiendo nuevas distribuciones, ya que las existentes son poco flexibles, pero funcionales, y con los tiempos de crisis actuales, una reforma del bloque, sería inviable por parte de los propietarios, con lo que cada propietario podrá adaptar y mejorar su vivienda si lo desea.

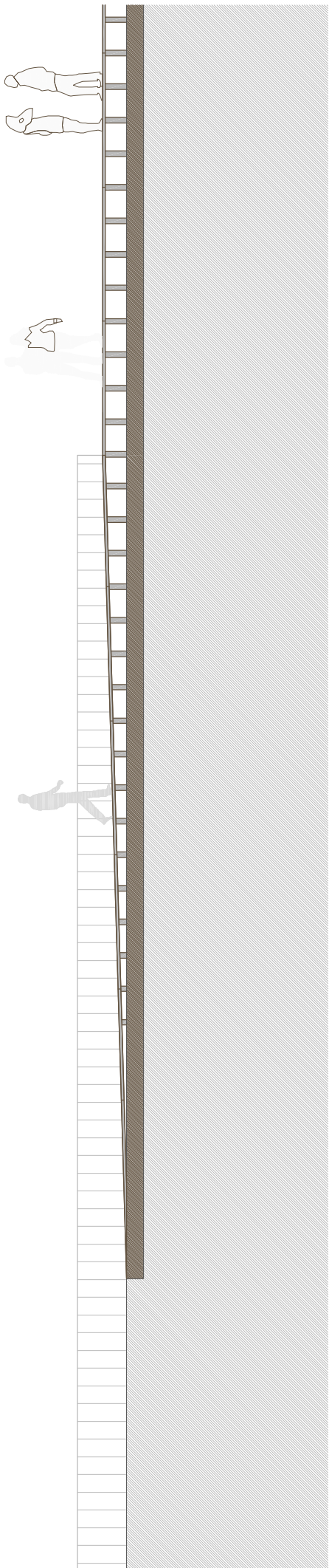
El punto importante a resolver como ya trate en el análisis es el de la **accesibilidad**, con la incorporación de módulos de ascensor en los bloques que no dispongan de él y solucionando el acceso en planta baja, ya que al tratarse de un forjado sanitario, los portales tiene un par de peldaños antes de entrar en la vivienda, siendo fundamental solucionar esto con una población envejecida.

Mi respuesta a este problema es la creación de una pasarela que salvará el desnivel de dos peldaños, igualando la cota; esta pasarela tendrá una doble función; por un lado la de resolver la accesibilidad y por otro la de favorecer la aparición de los comercios de proximidad.





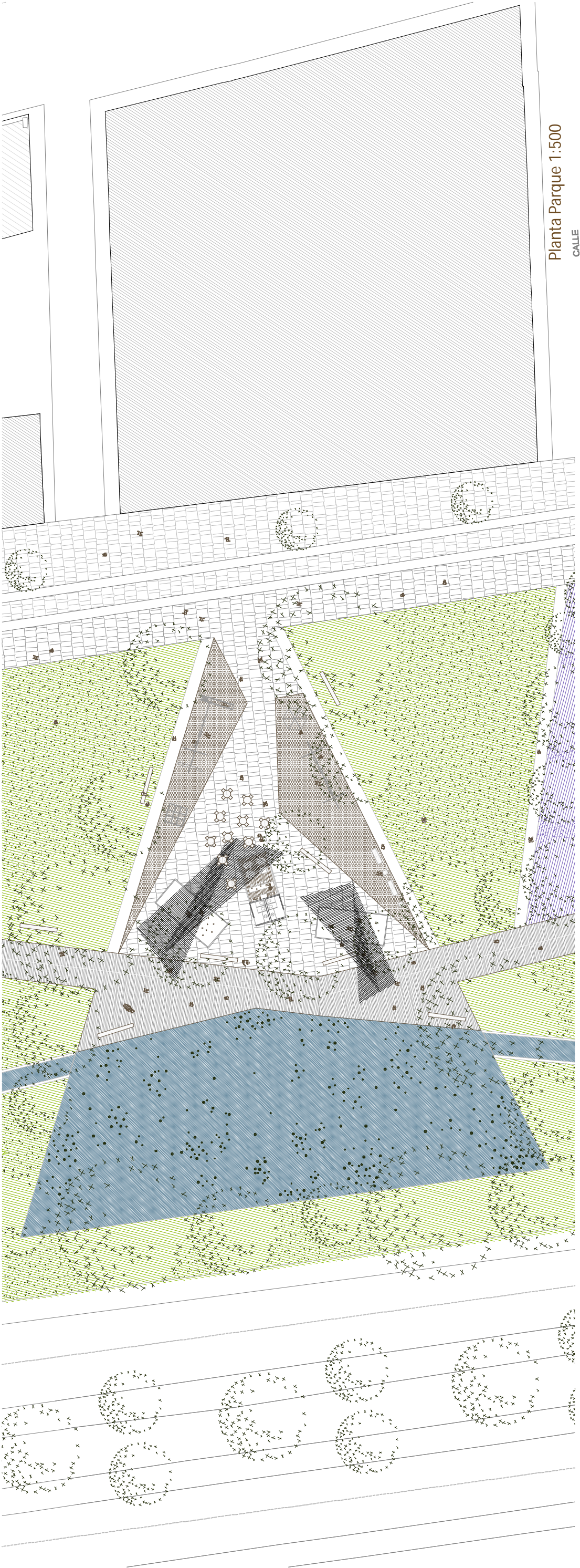
Detalle rampa pasarelas 1:500



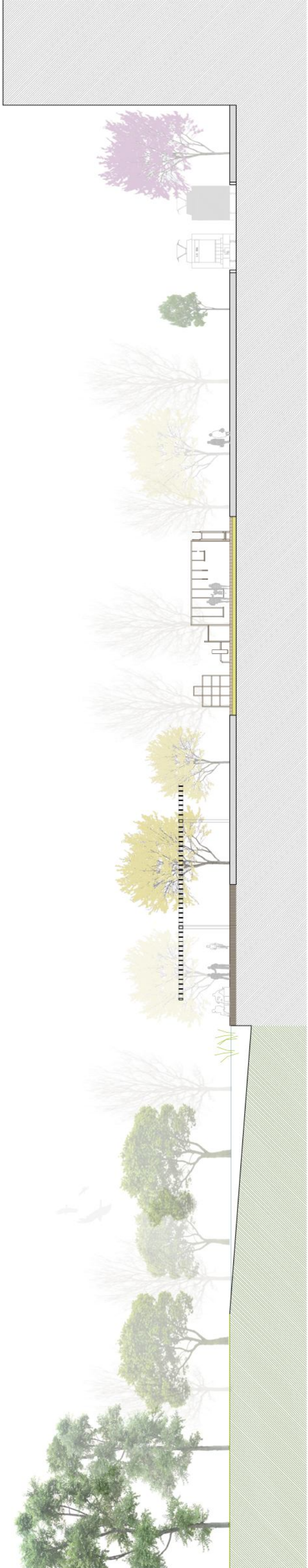
6. DETALLE



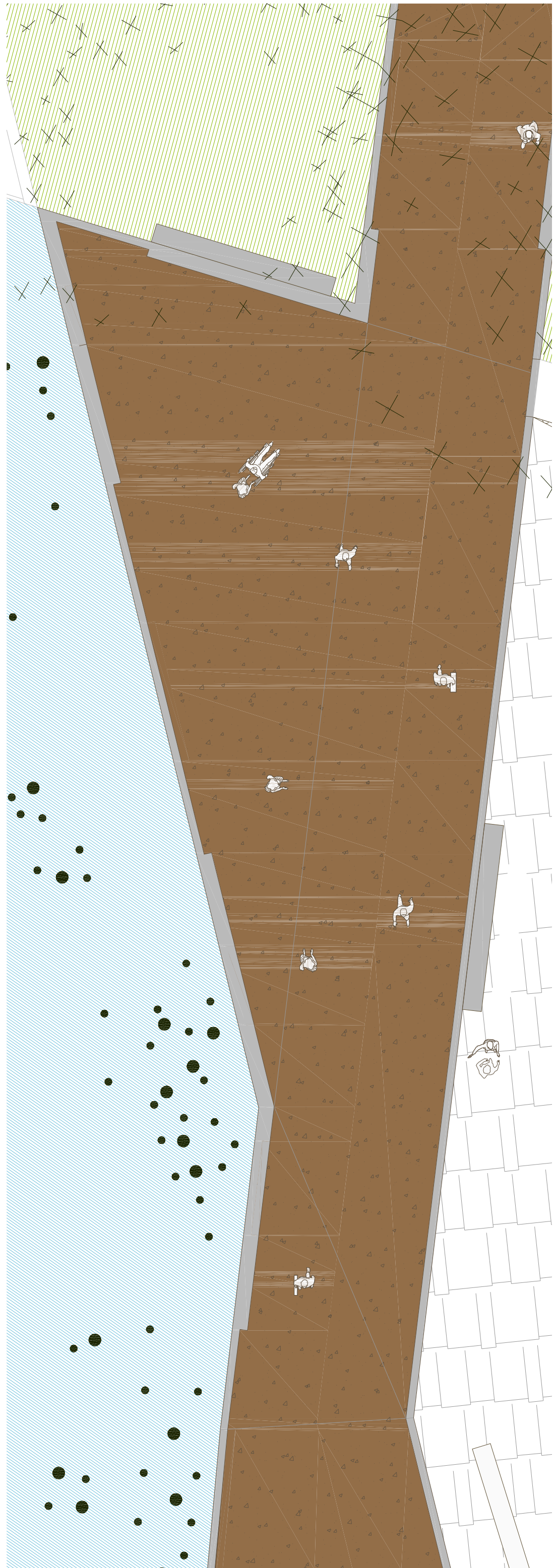
Sección Av. Mediterráneo 1:100



Planta Parque 1:500
CALLE

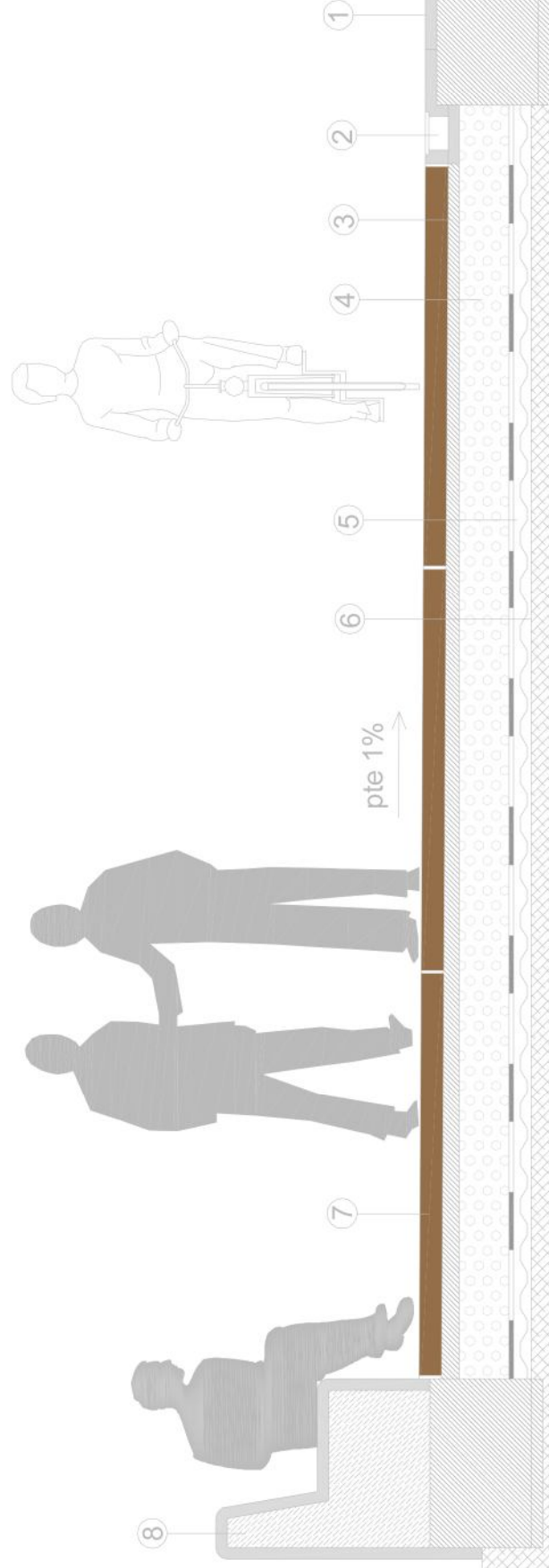






_LEYENDA:

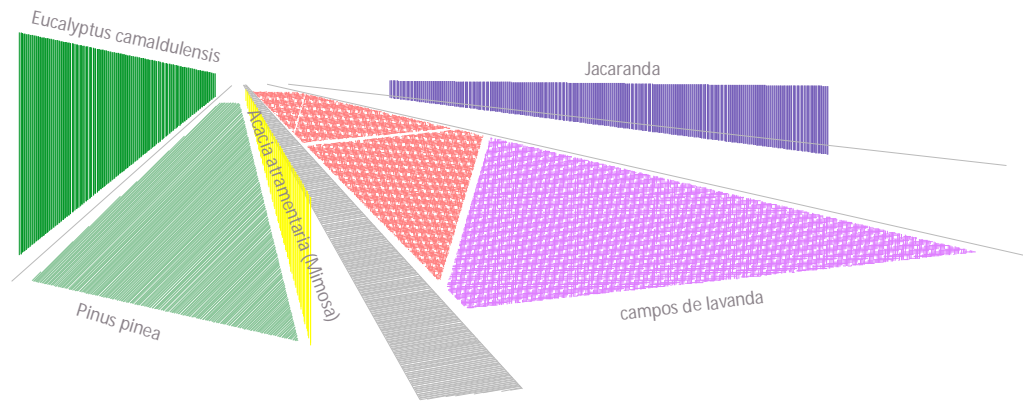
- 1.aplacado de hormigón blanco de 5 cm.
- 2.sumidero de recogida de agua.
- 3.capa de formación de pendiente 1%.
- 4.Lecho de arena de 20 cm.
- 5.lámina impermeable.
- 6.lámina geotextil gofrada.
- 7.solado de caucho reciclado 10cm.
- 8.hormigón portlan



Detalle Constructivo calle peatonal 1:30

DETALLE ARBOLADO





La disposición del arbolado, la planteo como planos de color a lo largo del eje, generando un marco y perspectiva.



La Jacaranda:
característica por sus flores moradas la empleo en la zona de acera del eje y en las calles de Chiva y Av. Mediterráneo, en la parte mas urbana.



Eucalyptus camaldulensis:
su gran porte y olor característico son las características por las que lo he elegido, disponiéndolo en la zona mas próxima a la carretera CV-400 actuando de barrera visual y acústica.



Acacia atramentaria (Mimosa):
este árbol, con flores amarillas, lo situaré acompañando la calle peatonal, aportando sombra y una línea de color en la época de floración.



Pinus pinea:
el pino es un árbol típico del clima mediterráneo, teniendo una buena adaptación al entorno. Los pinos generaran una masa boscosa bajo la cuál producen una gran sombra.



Palmera Washingtonia robusta:
este tipo de palmera llega a medir mas de 15m, siendo esta característica por la cuál la he elegido como una buen árbol para ejercer como punto de referencia de todo el eje.



Olea europaea (Olivo):
el olivo es otro árbol típico del clima mediterráneo, presentando buena adaptación; empleandolo de forma aislada, marcando su caracter escultórico.



Platanaceae:
es un árbol muy empleado por su rápido crecimiento y gran porte, produciendo gran sombra; además este árbol servirá para la producción de madera, talándose cada 10 años.



Jacaranda en la parte de acera dentro de las superficies del eje



Pinus pinea en la zona verde el eje y Acacia atramentaria (Mimosa) en la calle peatonal



Eucalyptus camaldulensis en el borde con la carretera y Palmera Washingtonia robusta punto de referencia dentro del eje.