

LA CONEXIÓN DE VALENCIA CON EL MAR

PLAN PARCIAL DEL GRAU COMO ARTICULACIÓN ENTRE EL GRAU Y EL BARRIO DE NAZARET. PAISAJE DE CONTINUIDAD Y COMPLEJIDAD.



TRABAJO FINAL DE GRADO

Grado en Fundamentos de Arquitectura

Curso 2018-2019

Alumna: Elena Soler Penadés

Tutor: Dr. José María Tomás Llavador



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

ÍNDICE

I.INTRODUCCIÓN	5
I.I. ALCANCE DEL TRABAJO	5
I.II.DEFINICIÓN DE MORFOLOGÍA	8
I.III.EQUIPAMIENTOS DE CIUDAD	10
II.MORFOLOGÍA DEL ENTORNO	11
II.I.PLAN PARCIAL MORERAS II	12
II.II.CIUDAD DE LAS ARTES Y LAS CIENCIAS	17
II.III.PLAN DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA DE LA AVENIDA FRANCIA	21
II.IV.JARDÍN DEL RÍO TURIA	25
II.IV.I.Análisis de los tramos del Jardín Túria	28
II.V.LA DÁRSENA	33
III.ANÁLISIS DEL PLAN PARCIAL DEL GRAU	38
IV.CONCLUSIÓN	45
IV.I.FACTORES QUE HAN IMPEDIDO LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD.	48
IV.II.LA INSERCIÓN DEL PLAN PARCIAL DEL GRAO	49
V. BIBLIOGRAFIA	57

PLANO DE LA CIUDAD DE VALENCIA

al ser atacada por el Mariscal Mouncey en 1808.

ATLAS DE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA.



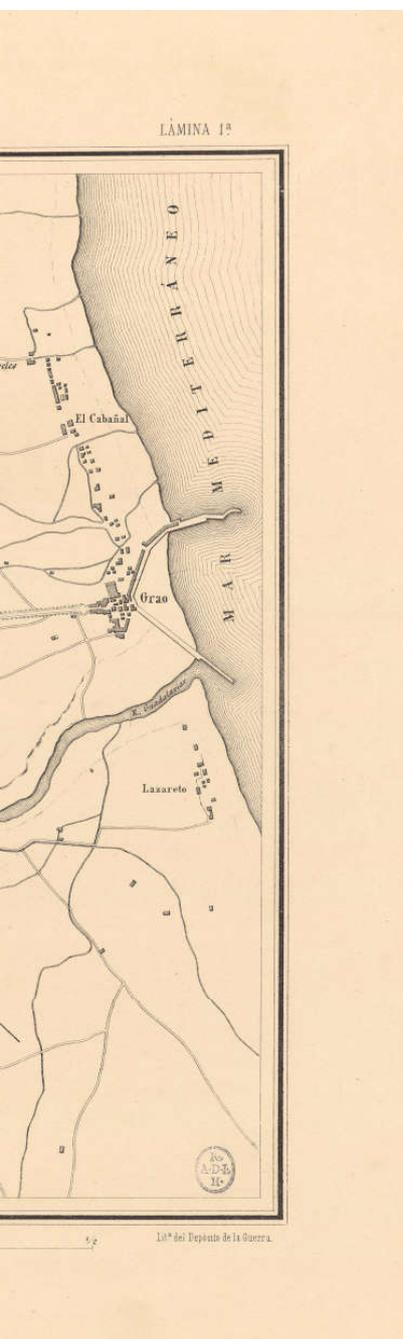
I. INTRODUCCIÓN

I.I. ALCANCE DEL TRABAJO

El presente trabajo de divulgación y análisis al que se ha nominado como **La conexión de Valencia con el mar. Plan Parcial del Grao como articulación entre el Grao y el barrio de Nazaret. Paisaje de continuidad y complejidad**, tiene por objeto el análisis del crecimiento de la ciudad de Valencia hacia el mar. Durante años ha sido un tema muy cuestionado teniendo en cuenta que Valencia es una ciudad fluvial y no marítima. Se tendrá en cuenta cómo y qué ha significado su desarrollo, mediante la interpretación de cartografías, planos de ordenación del Ayuntamiento de Valencia, con la visita del lugar y otras herramientas digitales. Para ello se estudian las características de los elementos estructurantes; La Dársena y el Jardín del Río Túria, y los planes parciales de cada zona; La Avenida de Francia, Plan Moreras II, la Ciudad de las Artes y las Ciencias y finalmente el Plan Parcial del Grao. Son elementos de conexión, todos juntos configuran la expansión hacia el mar y generando un crecimiento transversal uniendo los poblados marítimos. Con ello se observa el tipo de crecimiento que ha surgido según qué tipo de morfología empleada, los usos; si son administrativos, comerciales, hoteleros, recreativos y culturales, además de residenciales de tipología moderna/contemporánea, y las características propias de cada sector. Se analizarán los posibles conflictos que impiden que se produzca su expansión así como las ventajas que aportan los proyectos para la ciudad dentro de un marco de la sostenibilidad hacia el futuro.

El ámbito de trabajo para el análisis se ubica de Oeste a Este; entre el casco histórico de Valencia y la huerta de la Punta situada al litoral, y de Norte a sur; la Universidad Politécnica de Valencia y la huerta Norte de Alboraya y al sur la carretera del Saler. Esa zona está dividida por el Jardín del río Túria que cruza los cuatro planes parciales a estudiar.

FIGURA 1. Plano de la Ciudad de Valencia al ser atacada por el Mariscal Moncey en 1808. Fuente: DOMÍNGUEZ J.: "La Ciudad de Valencia y el mar de Tosca a Sorolla", TC, pg.32.





El Río Túria es uno de los principales proyectos a analizar, se destaca como primer elemento de conexión natural que ha permitido ese interés por la aproximación del mar a Valencia. La ciudad de Valencia tuvo un crecimiento que estuvo muy vinculado al cauce del río Turia, ha vivido tradicionalmente ignorando el mar¹. Valencia se sitúa en un entorno privilegiado con una forma radiocéntrica que está recogida por el río Túria y que ha sido la principal conexión de este pequeño territorio hacia el mar. En la cartografía se puede apreciar cómo aparece abrazada al río por uno de sus meandros dando forma a la ciudad inicialmente. Por el desbordamiento del río en 1957, una catástrofe que se repitió en años anteriores, se propusieron proyectos de reestructuración que han permitido que el lazo de unión no se pueda perder, ya que la ciudad es una entidad que no se puede desvincular del río. “El riu es nostre i el volem verd”², es una reivindicación por parte de ciudadanos de Valencia con la finalidad de conseguir que el viejo cauce del río Túria se convierta en un jardín, un parque urbano que llegue hasta el mar. La propuesta del Jardín del Túria cambió por completo la ciudad y su estructura, influenciaría para posteriores proyectos urbanos en la ciudad.

FIGURA 2. Plano de la ciudad de Valencia en 1899 del arquitecto José Manuel Cortina Pérez. Fuente: DOMINGUEZ J. “La ciudad de Valencia y el Mar: De Tosca a Sorolla.”, Edición TC, pg 52.

2 VIGIL DE INSAUSTI, Adolfo, “Paisajes fluviales. La ciudad de Valencia y el río Túria. Metodología de intervención en cauces urbanos”, Valencia, Universitat Politècnica de València, 2012, pp 9-11.

3 LONGARES RÉREZ, Esteban, 2012, “El llit del Túria es nostre i el volem verd”: Historia de una conquista ciudadana. Disponible en: <https://losojosdehipatia.com.es/cultura/historia/el-llit-del-turia-es-nostre-i-el-volem-verd-historia-de-una-conquista-ciudadana/>

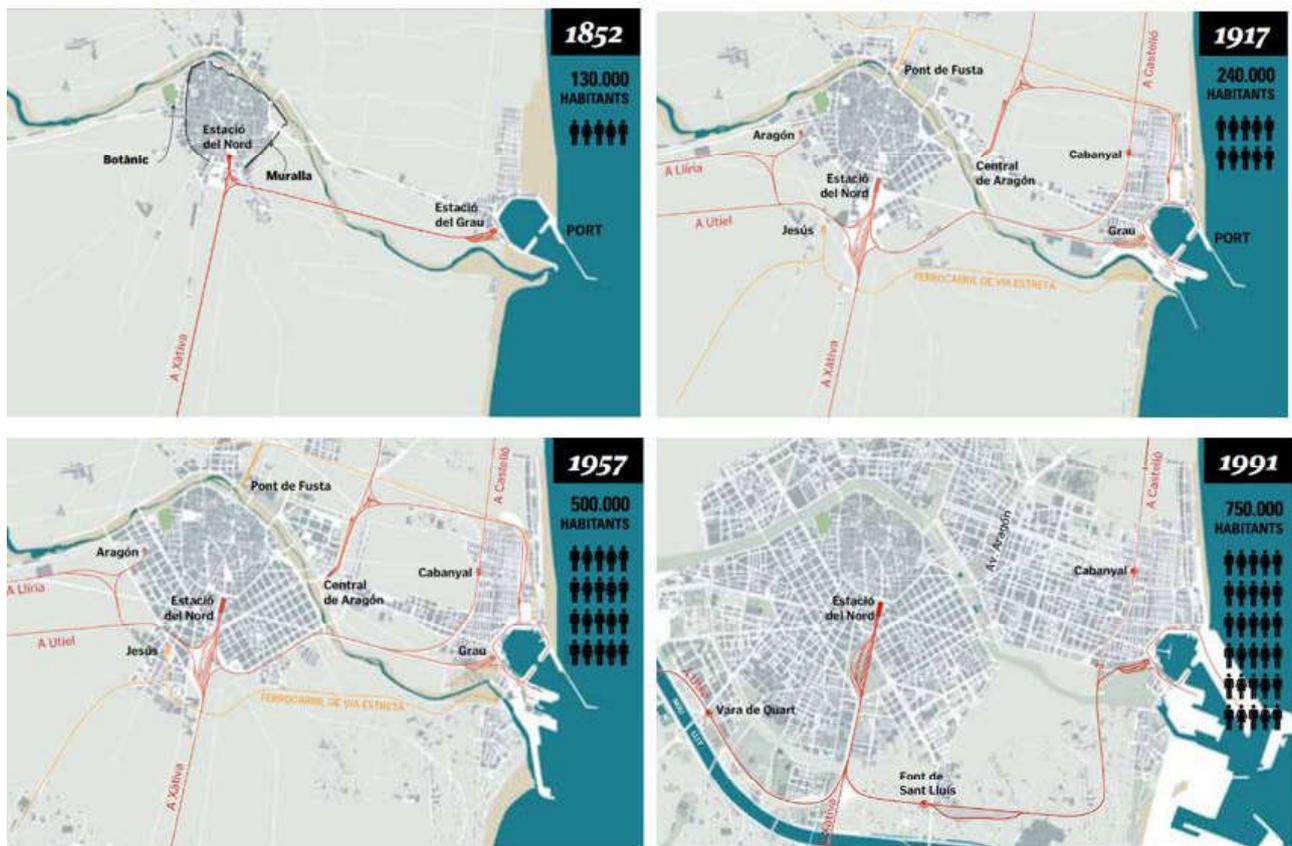


FIGURA 3. Evolución histórica del ferrocarril en Valencia desde 1852 hasta 1957. Fuente: parquecentral.es, pp.21-23.

La segunda conexión es la Avenida del puerto, antiguamente conocida como la Avenida de los Aliados, cuyo origen es el camino del Grao.

En la cartografía de 1899 (ver figura 2) se puede apreciar cómo se van formando parcelas entorno a esta calle recta que vincula directamente Valencia con el puerto. Gracias a la exportación de la naranja, uva y vinos en el puerto se presenta un incremento del número de habitantes expandiéndose la ciudad más allá de la muralla, así como el crecimiento de esta vía.³ La tercera conexión importante es la del ferrocarril, que circulaba desde la estación del Norte hasta los poblados marítimos. En 1852 queda inaugurado como método de transporte entre el centro de la ciudad y el Grao, la estación se situaba en la plaza del ayuntamiento y fue una de las más antiguas de España. Más tarde la Estación del Norte retrocede unos metros hacia el sur de la ciudad conectando con otros poblados y ciudades como Llíria, Utiel, Castellón de la Plana en dirección norte, conforme se va incrementando el número de habitantes en Valencia desde un total de 130.000 a 240.000 habitantes. Durante muchos años las vías del ferrocarril circulan por la actual Avenida Peris i Valero que acaba por trasladarse debido a la expansión del tejido urbano hacia el área sur, llevando las vías a las afueras de la ciudad, en paralelo al nuevo cauce de río Túria en 1991.

3 Información de la Avenida del puerto, Infociedad, Ayuntamiento de Valencia. Disponible en: https://www.valencia.es/ayuntamiento/Infociedad_accesible.nsf/vDocumentosWebListado/89C14A397DCA9853C12572C20023BFA0?OpenDocument&lang=1&bdorigen=

Estos elementos iniciales de conexión han facilitado el crecimiento urbano de la ciudad dando la posibilidad de llenar los espacios y creando nuevas áreas con un tejido urbano propio de la época. El primero representa un elemento natural que le corresponde su transcurso hacia el mar y está vinculado con el inicio de la ciudad de Valencia, el segundo por ser una calle perpendicular al puerto que permitió el transporte de mercancías, y el tercero como un elemento creado por el hombre que su transformación facilitó la expansión de la ciudad.

Con estos elementos y el análisis de la evolución de Valencia concluiremos que hay dos tipos de centralidad a partir del Siglo XX:

- **Centralidad histórica** que conserva sus atributos suficientes para ser considerada coincidente con el centro urbano.
- **Centralidad nueva**, donde se aprecia nuevos atributos para considerar que se está generando una nueva centralidad.

La centralidad histórica o centralidad radiocéntrica, que ha sido el centro de negocios y político conservará su papel fundamental, pero se verá aumentada generando un modelo de ciudad bicentralizada desplazada del centro tradicional e histórico hacia el litoral, al haber dos centros de interés con las características suficientes para convertirse en una nueva.

“dotar a Valencia de una nueva área de centralidad que polarice el crecimiento futuro de la ciudad hacia el mar”⁴

I.II.DEFINICIÓN DE MORFOLOGÍA

La ciudad es un escenario formado por varios tejidos urbanos que representan la historia y su evolución con el paso del tiempo. Ha ido transformándose en función de la sociedad que habita en ella dejándo su sello, de los agentes urbanos que han intervenido, por ello se precisa de un instrumento de análisis para conocer mejor la estructura de la ciudad entre sus calles y la funcionalidad que desempeñan en cada sector del territorio. Los agentes urbanos junto con sus intereses hacen participe de este desarrollo, de índole política y social estructurando la forma urbana que conocemos hoy en día. También la historia ha acontecido en este territorio creando la ciudad de Valencia un área metropolitana que abarca barrios que antes eran pueblos y que se han ido extendiendo en su entorno.

El instrumento de análisis del territorio que se va a emplear es el análisis morfológico, con el mosaico de formas de cada sector se puede analizar el tejido urbano de ciudad que se ha desarrollado, con el paisaje urbano del territorio que acontece hasta la Albufera, los perfiles geométricos tanto en

⁴ GAJA DÍAZ. Fernando, “La Transformación de Valencia (II). Plan General de 1988. La última gran propuesta urbanística que ha dibujado el paisaje de la capital levantina”, COAM, pg.77.

planta como en altura, los espacios libres etc.

Entendemos la morfología como una herramienta de estudio sobre la forma de las ciudades, con la representación de esta en un plano identificando los espacios construidos y la trama urbana que lo forma para poder entender la expansión de la ciudad. Con ello se analiza la forma de los edificios y su distribución en el espacio urbano, el trazado de las calles, y la función de las calles. Morfología urbana entendiéndose también como forma de crecimiento urbano estableciéndose así ejemplos de tipologías urbanas que constituye el tejido y analizarlas según sus antecedentes, la estructura de ocupación del suelo, lectura de los elementos urbanos⁵. Nos transmite la percepción de un lugar, del escenario urbano que yacen los perfiles geométricos de los edificios con sus distintas funcionalidades. Para ello se analizan los atributos de centralidad, las características de un espacio público:⁶

- La **movilidad** y conexión con la red de vías públicas y servicios.
El formalismo de la ciudad: los cruces de ejes, el dibujo bidimensional, las cuadrículas y las diagonales.
- La **Singularidad Arquitectónica** del sector con una determinada escala y ornamentación.
- La **funcionalidad** de los edificios con sus correspondientes usos y actividades que caracterizan el tejido urbano del territorio, con un escenario de usos, la ciudad industrial, la ciudad jardín, la tipología edificatoria.
- El **tamaño** de las piezas, el ámbito que cubre un sector.
- La **mezcla de usos**, si son de uso residencial, terciario, recreativos, deportivos y sus compatibilidades.

Con el fin de analizar los atributos de centralidad para analizar la morfología del territorio se observará la relación entre las distintas partes con la arquitectura presente. Finalmente, con la forma de la ciudad y su morfología se concluye con un análisis comparativo de las escalas y la proporción de proyectos urbanos, y finalmente la inclusión del Plan Parcial del Grao que completa el recorrido. Por tanto, con este instrumento de análisis se definirán los cinco proyectos que recorren la ciudad de Valencia y que permiten dotar importancia algunos sectores de la ciudad desde el extremo oeste hacia el mar como son; El Jardín del Río Túria, La Ciudad de las artes y las ciencias, el Plan parcial de la Avenida Francia, Plan Parcial Moreras II, y la Dársena.

5 SOLÀ MORALES, de Manuel, "Las formas de crecimiento urbano", Edicions UPC,1997.

6 TOMÁS LLAVADOR, José María, "Geometrías de ciudad. El juego de los agentes urbanos. El caso de Valencia", Universidad Politécnica de Valencia, 2015, pp. 179-183.

I.III.EQUIPAMIENTOS DE CIUDAD

Antiguamente la ciudad de Valencia contaba con un núcleo principal que era la plaza de la Virgen como un elemento donde cruzaba el Cardo y el Decumano siendo los ejes principales de la ciudad como toda ciudad romana en la época de la edad antigua. Las plazas eran espacios públicos donde se congregaba la gente, sectores que caracterizaban la ciudad y los edificios importantes se volvaban en ella. Con ello nos referimos que toda ciudad tiene sectores con un interés urbanístico, y representan un símbolo para la ciudad. Un lugar donde se congregan los ciudadanos convirtiéndose en un espacio público rodeado de edificios de viviendas, o centros comerciales y de gran envergadura.

La existencia de Equipamientos urbanos como conjunto de edificaciones y espacios con un uso público y recreativo que se realizan actividades complementarias están asociados al desarrollo social de una ciudad que han ido acrecentándose para proporcionar servicios de apoyo para actividades. Este desarrollo se corresponde con la creación de los denominados Equipamientos de ciudad que aportan vitalidad ubicados en algunos sectores estratégicos para poder poner en valor la calidad de un barrio. Se definen como grandes elementos que identifican la ciudad formados por edificios o espacio público de grandes dimensiones donde se puedan congregarse varias personas enriqueciendo las ciudades con sus usos. El primer elemento de grandes dimensiones que permitió la conexión de una ciudad fluvial al mar fue el Jardín del río Turia, que es considerado como un equipamiento de ciudad que recorre de Oeste a Este la ciudad de Valencia donde acontecen distintos usos y actividades para todas las edades.

Otro ejemplo de equipamiento de ciudad que ha adquirido importancia y es símbolo de la ciudad es la Ciudad de Las Artes y las Ciencias. Es un equipamiento con un uso recreativo, cultural y de ocio situado en el viejo cauce del río Túria envuelto de zonas verdes, espacios libres de tráfico, donde se puede mover libremente. Un emblema que da carácter a la ciudad con formas escultóricas empleándose medios de expresión modernos. Está compuesto por edificios y espacios libres con una composición armoniosa, donde se congregan diferentes actividades, exposiciones en espacios cerrados y fuera de ellos, el oceanográfico, pista de tenis, clubs de noches, conciertos, intercambio de transporte, aparcamientos, líneas de buses etc. El tercer equipamiento de ciudad más importante es la Dársena del puerto, que ha tenido una evolución muy significativa desde un simple puerto con un único uso de transporte de mercancía, hasta evolucionar a un puerto con actividades para uso ciudadano con restaurantes, eventos deportivos etc.

II.MORFOLOGÍA DEL ENTORNO

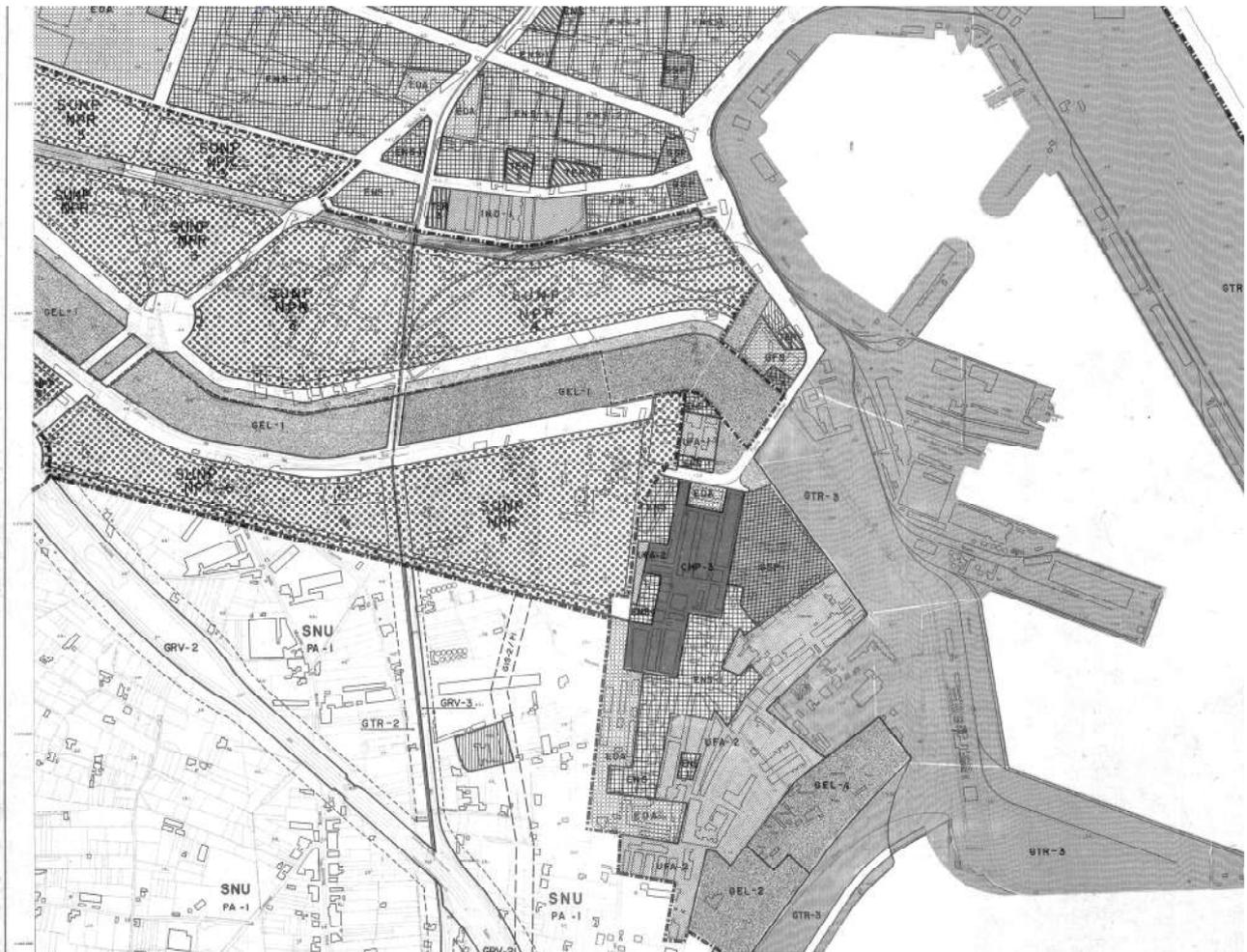


FIGURA 4. Plan general de ordenación urbana/ Calificación del suelo, Plano 6G. Enero de 1992. Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

En el Plan general de ordenación urbana de la ciudad de Valencia se encuentran los planes parciales correspondientes a cada sector. Los planes de mayor escala son La Dársena y El Jardín del Río Túria, seguidos por La Ciudad de las artes y las ciencias, y posteriormente se analizarán aquellos proyectos de uso residencial. Según la calificación del suelo:

- El Puerto de Valencia se considera (GTR-3) Un área portuaria, y Suelo No Urbanizable.
- El Jardín del Río Túria (GEL-1) Zona de espacios libres, parque metropolitano.
- Plan Parcial de la Avenida Francia (SUNP-NPR 3) Suelo Urbanizable No Programado, de uso dominante residencial.
- El Plan Parcial del Grau (SUNP-NPR 4) Suelo Urbanizable No Programado, de uso dominante residencial.
- La Ciudad de las Artes y las Ciencias (SUNP-NPT6) Suelo Urbanizable No Programado, de uso dominante terciario.
- Plan Parcial Moreras II (SUNP-NPR 5) Suelo Urbanizable No Programado, de uso dominante residencial

II.1.PLAN PARCIAL MORERAS II

Al sur del Jardín del Río Túria yace el barrio de Moreras junto con el barrio de Nazaret, se separan transversalmente mediante una de las rotondas principales que une la Calle de Moreras con el puente de Astilleros (la zona norte de Nazaret). Los dos barrios permanecen recogidos por la línea de ferrocarril Valencia-Castellón y el Puerto de Valencia. Partiendo del análisis extraído de la memoria "PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA ACTUACION INTEGRADA MORERAS II" obtenemos estos datos:

- **Área:** Suelo Urbanizable No Programado NPR-5 Moreras II con un ámbito de 317.429 m².
- **Tipología:** Edificación abierta en parcela privada ajardinada, con una parcelación poco definida y bloques lineales.
- **Usos:** Residencial, compatible con uso comercial y terciario.
- **Densidad:** Índice de edificabilidad Residencial 0,78 m²t/m²s, índice de edificabilidad Terciaria 0,16 m²t/m²s. Con una edificabilidad total de 0,94 m²t/m²s.



FIGURA 5 Ordenación pormenorizada, P.D.A.I Moreras II, Zonificación y estructura urbana.2003. Fuente: Ayuntamiento de Valencia

En su contexto histórico, el barrio de Nazaret nace siendo principalmente uno de los lazaretos de Valencia en el Siglo XVII durante la peste, para la revisión de

personas o mercancías sospechosas⁷. Formaba parte de los poblados marítimos de Valencia convirtiéndose en un asentamiento para los pescadores, llegó a adquirir protagonismo dando paso a un crecimiento singular como el Cabañal. Conjuntamente al barrio de Nazaret, el Camí de Moreres formaba parte del tejido histórico de Valencia siguiendo las acequias que servían a los campos de cultivo y la huerta.

Más tarde en el Siglo XIX se construye el Puente de Astilleros, y más tarde se conecta Nazaret con Jesús a través de un ferrocarril de vía estrecha, esto se produce por el crecimiento de la población que se va ensanchando tanto en el centro de la ciudad como en los poblados marítimos que precisan de medios de transporte para las mercancías del puerto.

El auge del crecimiento económico y comercial hace que la expansión de la industria se vea reflejada en la parte norte del Jardín del Río Túria llegando a asentar infraestructuras en el barrio de moreras y como consecuencia Nazaret acaba envuelto de industria, privado de la playa y del río del Túria. Con ello las consecuencias de esta evolución son las de un estado de degradación por la contaminación de los residuos de estas industrias portuarias, un tejido urbano residual, y una zona encajonada por el ferrocarril y la autopista.

Se barajan una serie de objetivos para poner en valor el barrio de Moreras como son; construir un área que permita la construcción de grandes piezas urbanas de carácter recreativo, hacer que la función social del suelo quede garantizada en beneficio del interés público y resolver el acabado de la trama viaria afectada por un crecimiento desordenado que dificulta la comunicación entre los distintos barrios colindantes.

El Plan Moreras II es una ordenación propuesta por Nazaret y Desarrollo S.A, está acotada entre las vías del ferrocarril y el límite oeste del barrio de Nazaret consistente en un sector residencial que continúe con el barrio adyacente hasta el mar. Tiene un ámbito de 317.19 m² con los que se reparten entre un área con una superficie computable del sector 259.129 m² sumándolo con 58.300 m² de la superficie del Jardín del río Túria.

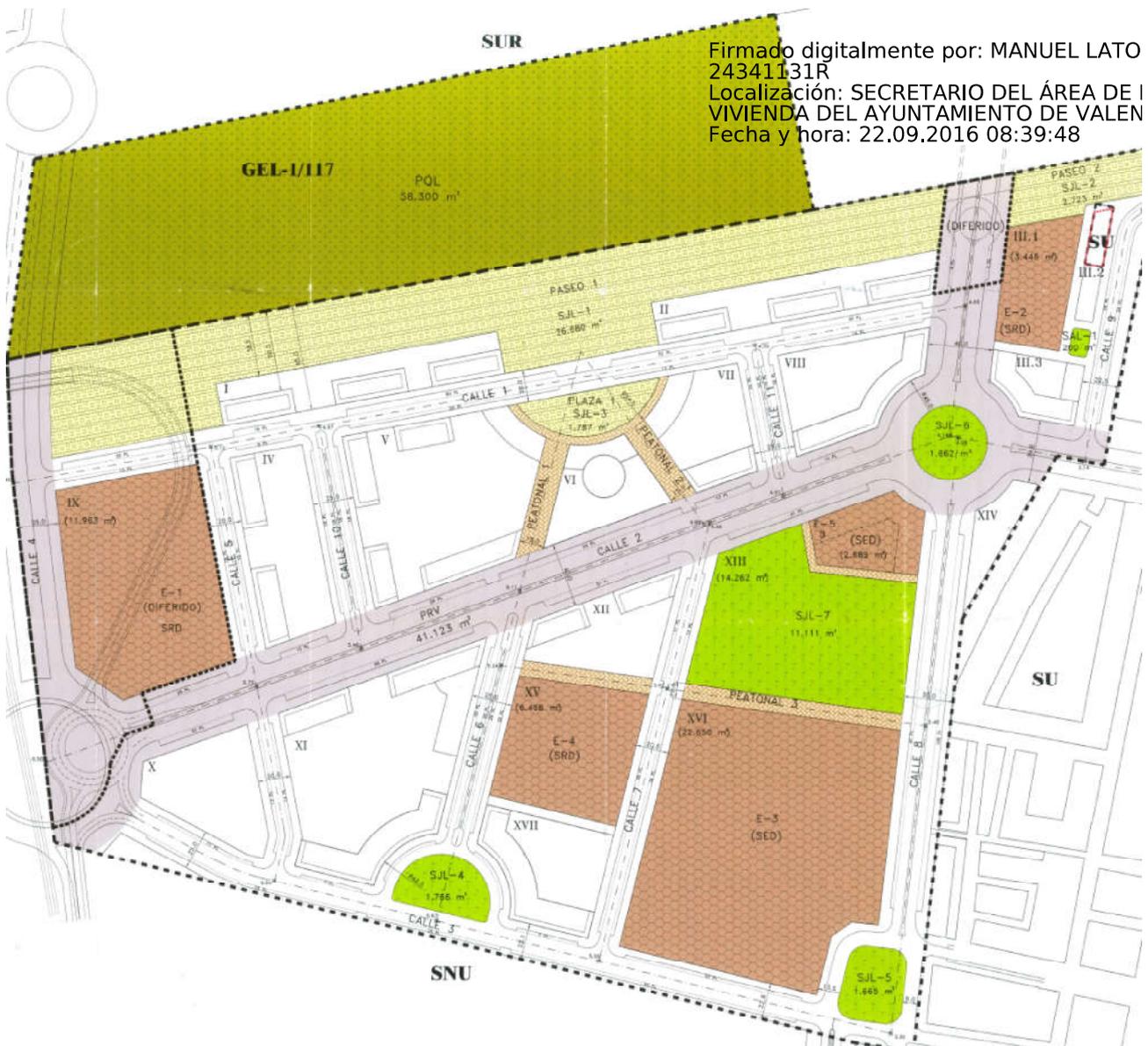
Los cuatro límites con los que cuenta son; al Norte para la resolución del penúltimo tramo del Jardín del Túria, al Sur con terreno de Suelo urbanizable, al Oeste Suelo urbanizable junto con el desarrollo del Plan de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, y al Este el barrio de Nazaret.

Se trata de un sector residencial estructurado por tres ejes principales que recorren de Este a Oeste toda la superficie:⁸

- El primer eje corresponde a una vía peatonal ancha con arbolado que linda con el viejo cauce del Turia y tiene una anchura de 38,5 y

7 Definición de Lazareto. Museo Historia de Valencia .Disponible en :<http://mhv.valencia.es/es/lazaretos>

8 NAZARET Y DESARROLLO. S.A, "Programa para el desarrollo de la actuación integrada Moreras II",2003, Ayuntamiento de Valencia.



65 metros con áreas de descanso.

- El segundo eje corresponde a la vía a la Calle Moreras, con una anchura de metros una las dos rotondas que conectan el vial sur de la Ciudad de las Artes y las Ciencias y la rotonda norte de la conexión con Nazaret y el puente de Astilleros.
- El eje sur situado en el perímetro del Plan Parcial recoge la continuación del Plan Parcial de la Ciudad de las Ciencias.

FIGURA 6. Ordenación pormenorizada, P.D.A.I Moreras II, Alineaciones y espacios libres.2003 Fuente: Ayuntamiento de Valencia

Los tres no son paralelos entre sí, en cambio el eje central y el eje del sur convergen en el perímetro oeste del Plan rozando el límite de la línea del ferrocarril. El resto de los viales tienen unas dimensiones menores que configuran las manzanas para la edificación residencial, cruzan de norte a sur los tres ejes importantes, algunos paralelos a la vía del ferrocarril. La conexión entre el Plan Parcial del Grau (situado al norte del viejo cauce del río Túria) con el Plan Moreras II se produce por dos puentes, uno de ellos es una pasarela existente que se accede por el bulvar peatonal hasta el circuito de Formula I

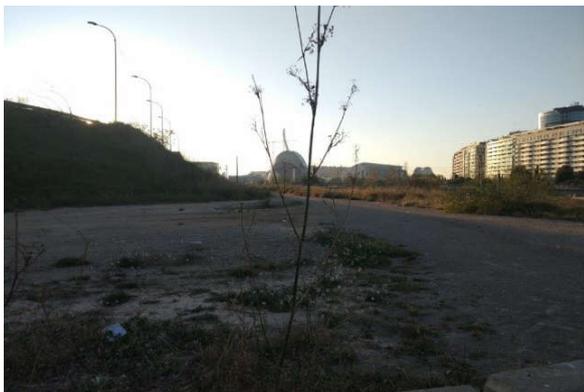


FIGURA 7 y 8. Fotos del antiguo cauce del río Túria en el límite norte del Plan Moreras II y el límite del circuito de Fórmula 1. Elaboración propia.

y por otra parte en Plan Moreras II propone una conexión con un puente con tráfico rodado para la conexión norte.

El sector del Plan Parcial se fundamenta con una edificabilidad residencial prominente que se combina con la edificación de uso terciario del Plan Ciudad de las Artes y las Ciencias adyacente otorgando el uso terciario a las plantas bajas de los edificios que se construyan. Se compone de tres tipologías de edificios dispuestos en el perímetro de cada manzana generando unos espacios libres privados. Los tipos de edificaciones son:⁹

- Edificación en bloque. Las manzanas están configuradas con este tipo de edificación en el perímetro formando espacios libres, con alturas de hasta 12 plantas.
- Edificación en Torre. El edificio principal está situado en la parcela VI de la parte Norte con una forma circular en planta, converge con uno de los edificios en una plaza semicircular que apuntan al bulevar peatonal adyacente al viejo cauce y tiene una altura de 22 plantas.
- Edificación abierta a definir en estudio de detalle. Se hace referencia a la parcela nº X donde se sitúa una torre de viviendas dentro de una única manzana y juntamente con un uso comercial.

En cuanto a la singularidad arquitectónica, los edificios más notables son las torres de viviendas, la primera en construirse es la Torre Oceanis que cuenta con un uso residencial/comercial y que propone unas vistas hacia la Ciudad de las Artes y las Ciencias, el río y el puerto, luego la torre de viviendas que se realizará en la plaza semicircular que facilitará esas vistas y que conectará dos bloques de viviendas. El resto de los edificios tienen un aspecto similar con unas fachada blancas y vistas a sus cuatro frentes y situados en parcelas privadas ajardinadas.

9 NAZARET Y DESARROLLO. S.A, "Programa para el desarrollo de la actuación integrada Moreras II",2003, Ayuntamiento de Valencia, pp.



Por tanto, en el Plan Parcial Moreras II se elimina el antiguo Camino de las Moreras para suprimir el tráfico rodado en la parte norte y así configurar el espacio con el bulevar arbolado peatonal para bordear el río dando pie a un río-jardín. El paseo conlleva a una plaza con la torre central circular, como un hito, junto con los edificios reforzando y delimitando las esquinas de las manzanas. De esta manera se logra potenciar con un carácter residencial y dar valor al viejo cauce. En definitiva, configura un barrio para aproximar el sector del barrio de Moreras con la Ciudad de las Artes y las ciencias con el barrio de Nazaret siguiendo el transcurso recibido por el viejo cauce del Río Túria lográndolo con el soterramiento de la línea de ferrocarril Valencia Tarragona.

FIGURA 9. Edificio de Viviendas Torre Oceanis, Fuente: lasprovincias.es. FIGURA 10. El Edificio Parcela XIII, Fuente: laurasanchis.es.

II.II.CIUDAD DE LAS ARTES Y LAS CIENCIAS

La Ciudad de las Artes y Ciencias es un complejo cultural, recreativo y de ocio que se sitúa en la parte sur del Jardín del Río Túria junto a este en uno de sus tramos finales. Partiendo del análisis obtenemos estos datos:

- **Área:** Suelo Urbanizable No Programado de uso dominante terciario. (SUNP-NPT 6) con un ámbito de 351.380 m²
- **Tipología:** Equipamientos de gran singularidad arquitectónica sobre un espacio verde público.
- **Usos:** Dotacional, cultural y recreativo. Compatible con uso residencial.
- **Densidad:** 1/3 de uso residencial y 2/3 de uso dominante dotacional, cultural y recreativo. Edificabilidad total: 0,64 m²/m².



FIGURA 11. Fotografía Aérea 1983. Fuente: icv.gva.es

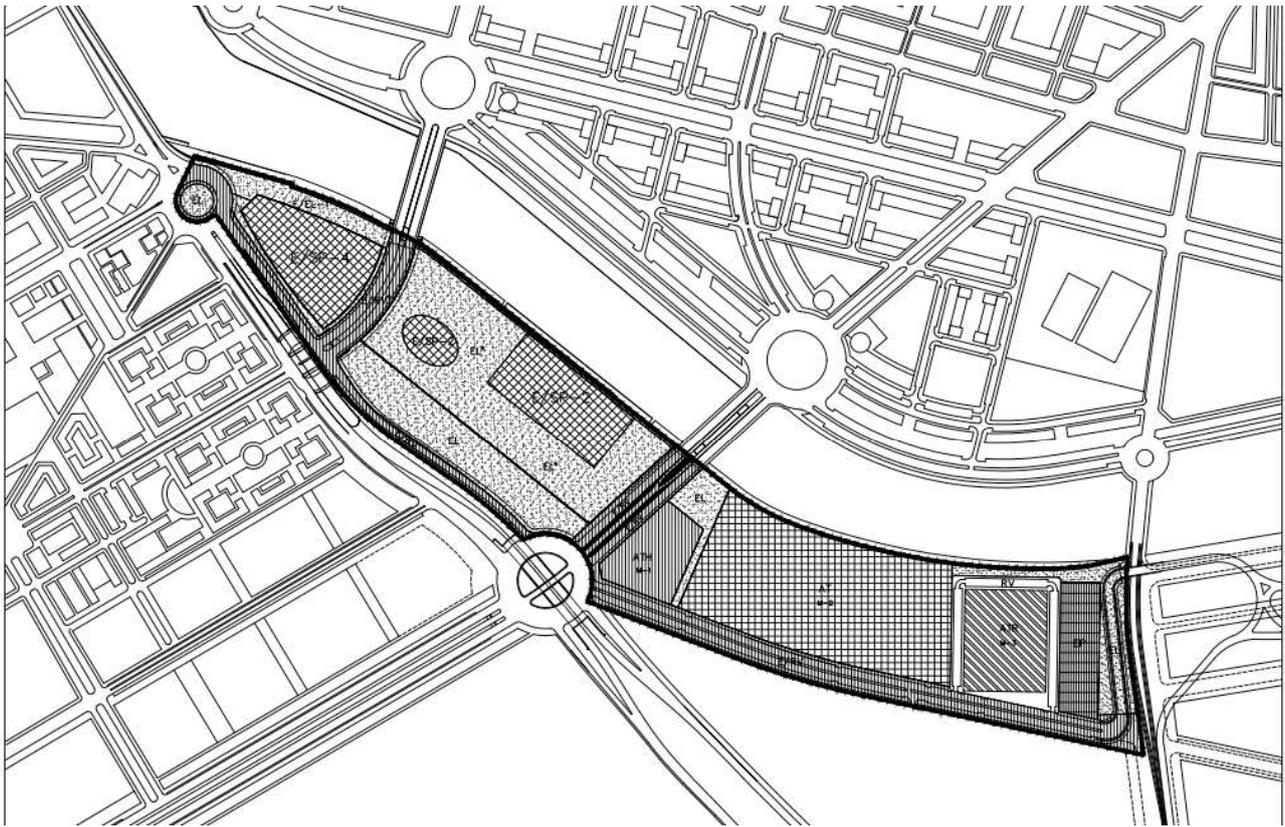
FIGURA 12. Fotografía solar posteriormente edificado la Ciudad de las artes y las ciencias. Fuente: cac.es



Anteriormente era una zona dedicada a la huerta donde se instalaron almacenes procedentes del puerto que fueron extendiéndose desde el litoral hacia el interior. El vertido de residuos al río y la contaminación indujo a la revalorización del terreno con la propuesta del Plan Parcial de la Ciudad de las Artes y las Ciencias. La propuesta se entiende como una ampliación del viejo cauce del río Túria con unos edificios emblemáticos envueltos de láminas de agua. Es un gran equipamiento de ciudad que ha dado un vuelco a su imagen hasta tal punto de ser icónico, creando una nueva zona urbana importante para la ciudad. El planeamiento fue realizado por José María Tomás Llavador con una topografía llana, abarcando un ámbito de 351.380 m² y cuyos edificios fueron diseñados por Santiago Calatrava excepto el del Oceanográfico por el arquitecto Félix Candela y José María Tomás Llavador.

El gran complejo de la Ciudad de las Artes y las Ciencias queda atravesado por dos puentes; El puente de Monteolivete y L'assut D'or, y termina en la línea de ferrocarril Valencia-Tarragona. A su extremo Este se ubica el Plan Parcial Moreras II, a la parte Norte el Jardín del Río Túria y el Plan Parcial de la Avenida Francia, y a su extremo Oeste se ubican edificios como La Ciudad de la Justicia y el Centro comercial Aqua, y al Sur zona de huerta.

Este sector tiene una geometría basada en el lugar que está ocupando, es



parte del antiguo cauce y mantiene un surco poco pronunciado siguiendo el transcurso del Jardín. Los puentes que atraviesan la Ciudad de las Artes y las Ciencias conectan la red viaria de la Avenida Francia con los edificios de la zona suroeste. Es importante destacar el primer puente que conecta la Plaza Europa con la Avenida Instituto Obrero de Valencia que da paso a la Ciudad de la Justicia y el Pont de L'Assut D'or que conecta el complejo comercial de la Avenida Francia con el centro comercial Aqua al otro extremo del río. Estas conexiones facilitan el paso peatonal y rodado a dos zonas de Valencia.

FIGURA 13. Plan Parcial de La ciudad de las artes y las ciencias, Camino Moreras. Fuente: Archivo Municipal.

El eje Este-Oeste pertenece a la dirección que toma el Jardín del río Túria, paralelamente a ello lo sigue en la parte norte el Paseo de la Alameda, que es una vía urbana importante que conectaba antiguamente el Palacio del Real de Valencia y el mar, y a la parte sur la Avenida del Profesor López Piñero que bordea el límite del Plan hasta llegar al muro de las vías del ferrocarril.

Dentro del Plan Parcial y el Jardín del río Túria se aprecia un eje compositivo que va articulando los diferentes tramos de zonas y edificaciones integrando las piezas con el río y la red viaria proyectada, la urbanización del cauce se adapta al diseño de la arquitectura y se obtiene un equipamiento a escala de interés supramunicipal. Los trazados del río Túria surcan por los espacios libres y zonas verdes mientras que la Ciudad de las Artes y las Ciencias se diferencia por un pavimento distinto con un suelo blanco y láminas de agua. Estas láminas de agua recogen los edificios de gran envergadura, creando un espacio tranquilo y apacible. Los tramos del jardín del río Turia empiezan a variar cuando queda atravesado por el Puente de L'assut D'or (puente más alto de la ciudad), ya que en el tramo Este del jardín aparece un río junto

con las zonas verdes que se van atenuando conforme se avanza y se puede atravesar por una pasarela alcanzando el jardín desde el otro lado. Al otro lado del oceanográfico nos encontramos con una tierra descuidada con algunos trazos del Jardín del río Túria que se van repitiendo poco a poco hasta llegar al muro del ferrocarril.



FIGURA 14. Perspectiva de la -ciudad de las Artes y las ciencias hacia el mar. Fuente: enateneo.blogspot.com.

La Singularidad arquitectónica, es un complejo cultural y turístico que tuvo por objetivo hacer de Valencia un lugar emblemático. Los edificios, que combinan el color blanco de su estructura y el trencadís del recubrimiento exterior, junto con el reflejo azul de las láminas de agua son los siguientes:

- **El Palacio de las Artes Reina Sofía**, obra del arquitecto Santiago Calatrava se trata del teatro de la ópera de Valencia con un auditorio, una sala principal, aula magistral, salas exposiciones, teatro Martín y Soler, servicio de restaurante, es un edificio dedicado a la música y artes escénicas. Es un edificio ostentoso de planta con forma ovalada que surge en el punto de acceso y se encuentra entre dos láminas de agua, encabezando el acceso del complejo cultural. Desde el exterior se puede apreciar en algunas de las aberturas del casco la vegetación y toda la estructura.
- **El Hemisfèric**, es el segundo edificio cuya forma en planta es ovalada, dispuesto en una superficie de 13.000 m², cuenta con proyecciones digitales, planetario, etc. El edificio parece surgir del suelo entre las dos láminas de agua, formando una simetría de parte a parte y por el que atraviesa una línea una serie de adoquines.
- **El museo de las Ciencias Príncipe Felipe**, es la representación del esqueleto de una ballena con una superficie ocupada de 40.000m² en tres alturas, sirve para exposiciones y otras actividades.
- **El Umbracle**, un jardín compuesto por unas arcadas paralelas, donde alberga algunas especies autóctonas de la Comunidad Valenciana, contiene el paseo de las esculturas, una galería de arte y también sirve para otras

actividades.

- **El oceanográfico**, cuenta con 110.000 m² y sus edificios fueron diseñados por Félix Candela y José María Tomás Llavador, se congregan excursiones de colegios, actividades tanto diurnas como nocturnas para todas las edades.
- **Puente de l'Assut de L'or**, es un puente que queda integrado en la ordenación, está comunicando la ronda sur con la calle Menorca, es el punto más alto de la ciudad.
- **El Ágora**, es una plaza cubierta que se celebraban conciertos y eventos deportivos. Este edificio que contiene un espacio amplio en su interior rompe la vista desde el puente L'assut D'or hacia el oceanográfico. Las vistas más especiales nos enfocan a la otra parte del puente que hay una cierta distancia entre el conductor o el peatón que circula por el puente hasta los grandes edificios de este gran complejo.¹⁰

La Ciudad de las Artes y las Ciencias es un gran complejo recreativo, cultural y de ocio que amplía el Jardín del río Turia y lo diferencia por un pavimento distinto y por edificios grandes y escultóricos. A pesar de que la última parcela, la M3, se encuentra abandonada pronto permitirá incorporarse al corredor verde provisto por el PAI de la huerta. El conjunto ha logrado convertirse en uno de los iconos, siendo un equipamiento de ciudad que atrae a muchos visitantes y que ha sido uno de los proyectos de Valencia que ha permitido crear una singularidad arquitectónica, una permeabilidad dentro de un espacio público que influenciaría al Plan Parcial del Grao.

10 información de los edificios de la Ciudad de las Artes y las ciencias. Disponible en: <https://www.cac.es>

II.III.PLAN DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA DE LA AVENIDA FRANCIA

El Plan Parcial de la Avenida Francia, cuya avenida se conocía como el antiguo Camí Fondo, está situado en la margen izquierda del río Túria, y frente a la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Es un proyecto liderado por Vetges Tú i Mediterránea en 1990 y cuenta con unas 84 hectáreas y unas 22 hectáreas de Jardín del Túria. Fue ejecutado en el año 1997 y finalizado con una superficie total de 834.000 m² de suelo urbano nuevo, contando el sistema general de viario y el Jardín del Río Túria, dejando atrás un pasado degradado por un área marginal con zonas vacías y con uso industrial.

- **Área:** Suelo Urbanizable No Programado de uso dominante residencial. (SUNP-NPR 3) Con una superficie de 431.200 m²
- **Tipología:** Edificación abierta en manzanas de ensanche .
- **Usos:** Residencial con uso compatible terciario y dotaciones.
- **Densidad:** Edificabilidad Residencial: 74,70%, Edificabilidad No residencial: 23,71%. Edificabilidad total: 1,2 m²/m²

La Avenida del Puerto fue una de las calles donde se produjo mayor crecimiento, al principio eran terrenos de huerta, después empezaron a instalarse los complejos industriales que degradaron la zona (entre ellas, fábricas de ácido sulfúrico), pero al trasladar la zona industrial a Sagunto se pudo recalificar los terrenos desarrollando la estrategia urbana al mar. Esto supuso una oportunidad para transformar la estructura de la ciudad. La Avenida Francia se relaciona con la Avenida del Antiguo Reino, ya que son un trazo recto que juntas formaban el paso del ferrocarril tiempo atrás. El área correspondía a un suelo urbanizable no programado, se construyeron nuevos viarios con equipamientos deportivos y educativos, así como zonas verdes. Esta operación persigue la conexión con los poblados marítimos acercando el puerto cada vez más a la ciudad, dotando una nueva área de centralidad polarizando el crecimiento hacia el mar.

En el tejido urbano se muestra la presencia de manzanas rectangulares con poca organización y una superposición arbitraria. La ordenación del P.A.I regulariza las parcelas con tamaños uniformes, un desarrollo de viviendas impregnada del Movimiento Moderno que se colmatan entorno a la Avenida principal y dando frente al Jardín del Río Turia. Los objetivos en este proyecto han sido:

- Contribuir en la mejora de los espacios, con presencia de equipamientos y espacios libres que puedan generar un nuevo núcleo de interés a escala metropolitana que sea compatible con un barrio residencial nuevo.

- Dotar de importancia a los ejes principales y simbólicos con una potencia espacial y paisajística.
- Jerarquía entre las calles y plazas con una adecuada articulación de estas.
- Modelo original de los ensanches, configurando las manzanas con esta tipología urbana de estilo modernista.¹¹

Esta clase de ordenación recuerda a proyectos como el Plan Especial de Reforma Interior de Palomeras Bajas en Madrid en los años 80. En el planeamiento se incide con los ejes compositivos y ortogonales que siguen una trayectoria visual hasta el parque lineal. Estas vías definen las manzanas con tamaños discretos y formas muy variadas, consagran una edificación abierta con bloques exentos con espacios libres intermedios, se configuran con una edificación perimetral situada en calles bien definidas permitiendo un acceso en sus portales a través de ellas.¹²

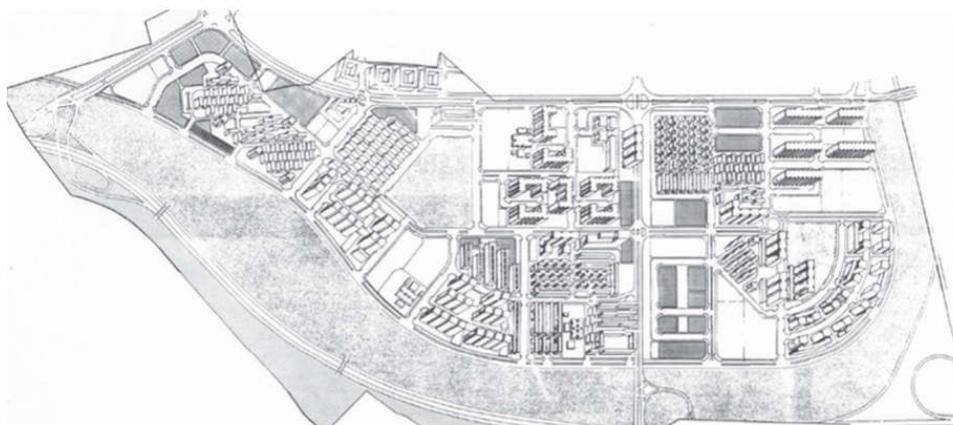


FIGURA 15. Barrio de Palomeras Sureste en Madrid, axonometría de la edificación Fuente: LOPEZ DE LUCIO, Ricardo, El programa de "Barrios en Remodelación" Madrid, 1976-1988. pg.183.

En el estudio del entorno existe un contraste entre edificación abierta y cerrada con patios de manzana en los límites del plan. La presencia del Parque Lineal es un elemento que recoge el conjunto como lo hace el Jardín del Río Túrria en el PAI de la Avenida de Francia. La estructura del Plan Parcial de la Avenida Francia consiste en la articulación de dos ejes compositivos, dos calles de gran relevancia: la Avenida Francia y el Paseo de la Alameda junto con un tercer eje de carácter simbólico, el Jardín del Río Túrria. Los dos ejes principales se juntan en el inicio junto con la Plaza de Europa y se extienden hasta llegar a la barrera del ferrocarril que impide su expansión hacia el mar. La Avenida Francia representa la calle donde efectuaba su paso ferrocarril desde la Estación del Norte que conectaba la ciudad hasta la estación del Grao. El segundo eje, el Paseo de la Alameda, es representado como un importante

¹¹ Disponible en: <http://www.es-gestion.com/proyectos/ordenacion-pau-avda-de-francia-valencia/>

¹² Disponible en: http://oa.upm.es/40092/8/VIVIENDA_COLECTIVA_ESPACIO_PUBLICO_CIUADAD_03_173-242.pdf

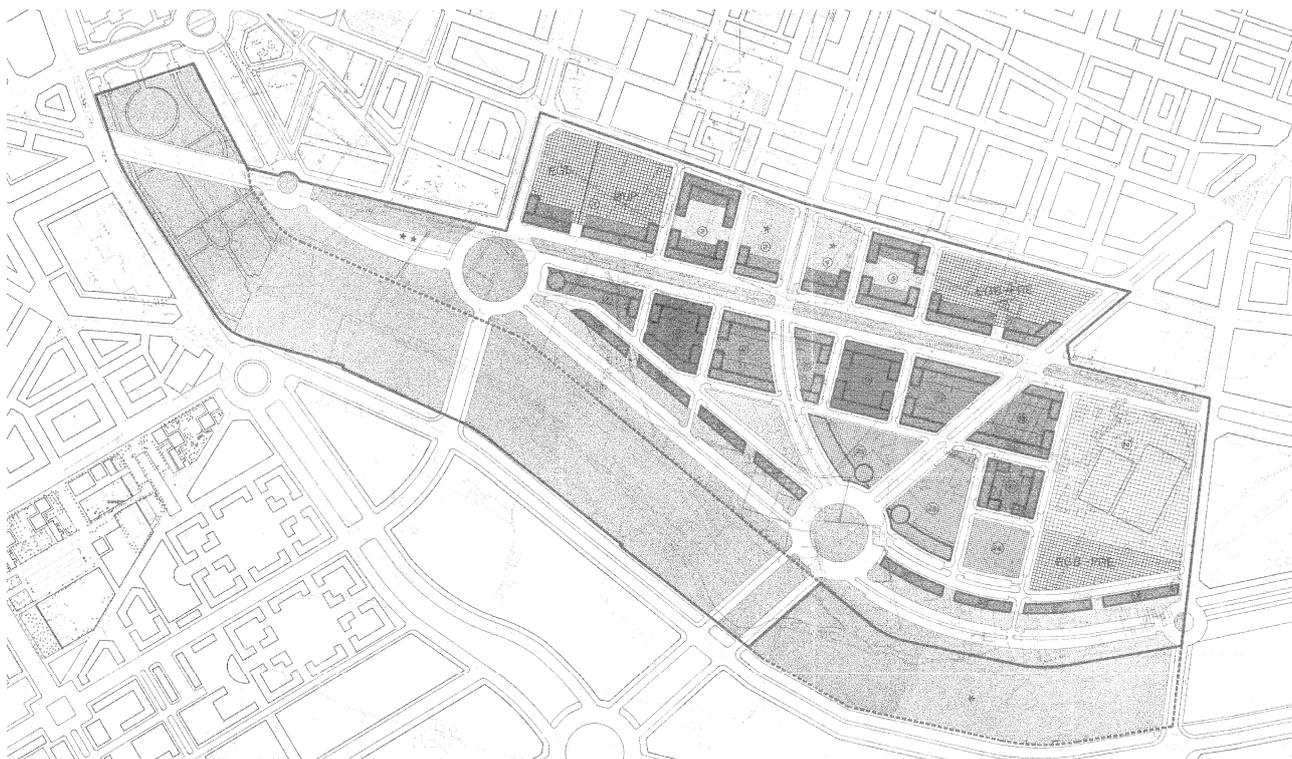


FIGURA 16: P.A.U Avenida Francia 1990. Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

recorrido del Siglo XVII que conducía al Palacio Real de Valencia desde la mar con una gran amplitud.

Actualmente cuenta con 80 metros de amplitud y la Avenida Francia de 60 metros. El plan se ajusta con otras calles perimetrales como son la Avenida Baleares, y el Calle de Eivissa. La Calle de Menorca atraviesa diagonalmente el plan y junto con la Calle Pintor Maella de 40 metros de anchura se encuentran en una de las rotondas del plan junto con una congregación de edificios de carácter comercial de especial interés urbano. Con longitud de viarios de 8.626 m², se alude a un exceso de amplitud de las calles, principalmente la Avenida Francia, ya que ésta acaba finalizando en las vías del tren Valencia-Tarragona.

Los edificios se ajustan a las parcelas por todo el perímetro siendo bloques de tipología abierta de uso residencial con 12 plantas mayoritariamente, con alturas de 8 y 10 metros en edificios situados en calles más estrechas, algunos de ellos muestran actividades de ocio o servicios hoteleros. Las calles conforman las manzanas de forma rectangular convirtiendo algunas de forma poligonal con el trazado, incluyendo espacios libres en su interior. En el proyecto se incluye edificios cuya singularidad arquitectónica hace notable la importancia de la zona, el primero de ellos es la Torre Francia. Este edificio está situado en la Plaza Europa, dando pie a la entrada de la Avenida Francia, pertenece a Julio Gómez-Perretta destaca por su interés arquitectónico, es un edificio residencial de planta cuadrada de dimensiones no muy grandes, siendo el segundo edificio más alto de toda Valencia con un total de 30 plantas. La zona más significativa es la del complejo comercial y administrativo del Aqua Multiespacio y el Corte Inglés donde concurren en la Calle de Menorca en vistas a la Ciudad de las Artes y la Ciencias, dos edificios de uso terciario que formaban



parte del plan para mejorar la calidad del espacio. El Aqua Multiespacio es el segundo edificio más alto del Plan Parcial de la Avenida Francia, y el tercero más alto si lo comparamos con la Torre Hilton. Este complejo fue diseñado por E. Escribano Arquitectos y L-35 Arquitectos, está situado enfrente de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, se construyeron en 2002 hasta finalizarse en 2006. Está conformado por dos torres, el más alto tiene una forma ovalada en planta y el otro tiene una planta rectangular que está anexado, cuenta con aparcamientos de hasta cinco plantas de profundidad, se trata de un conjunto que aglutina espacios compartidos dedicados al comercio, al turismo, ocio y negocios, con 35.000 m² de uso comercial, 20.000 m² hotelero y 20.000 m² para las oficinas.¹³ Los edificios tienen un perfil vanguardista y contemporáneo que juegan con espacios abiertos y cerrados al público.

Este proyecto es el resultado de la evolución de un terreno que ha sufrido un proceso de suburbanización, con una estructura procedente del uso agrícola que además estaba castigado por las industrias químicas que se situaban al borde del río. El resultado ha sido dotar de un uso residencial a la zona, así como terciaria oxigenando el espacio y respetando los ejes más influyentes en el territorio permitiendo un espacio de mejor calidad.

FIGURA 17. (Izquierda) Torre de Francia Fuente: Wikipedia,
FIGURA 18. (medio) El corte Inglés de la Avenida Francia Fuente: el corteingles.es
FIGURA 19. (Derecha) Centro Comercial Aqua Multiespacio Fuente: Revista vía hotel.

¹³ Revista vía hotel, Arquitectura hotelera Diciembre 2006, Disponible en: https://www.l35.com/default/documentos/206_es-via-hotel.pdf

II.IV.JARDÍN DEL RÍO TURIA

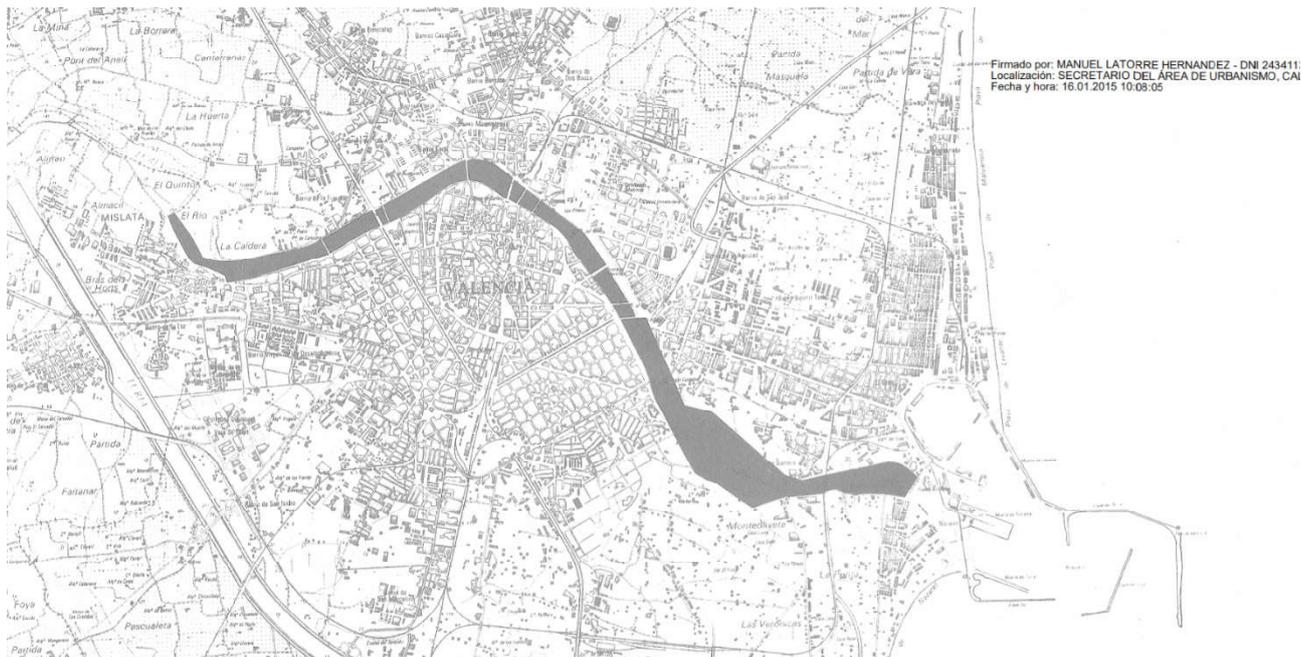


FIGURA 20. Emplazamiento Diciembre 1983 Plan Especial de Reforma interior del viejo cauce del Río Túria. Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

El Jardín del Río Túria es un elemento articulador que cruza la ciudad, arbitrando las conexiones con el litoral desde Oeste a Este, estos son los datos recopilados en el análisis:

- **Área:** (GEL-1) Zona de espacios libres, parque metropolitano.
- **Tipología:** Parque lineal.
- **Dimensiones:** 110 ha y 8 km de longitud.

El jardín sustituye lo que fue un río de régimen torrencial, donde la ciudad se acoplaba a la curvatura del río ¹⁴ constituía un elemento importante reflejado en los escudos de Valencia, como origen de una ciudad fluvial y no marítima. Con la riada de 1957 se planteó de manera inmediata a proceder con una intervención urbanística de gran escala para desviar el río, se propusieron soluciones para evitar de nuevo los desastres ocasionados y finalmente optando por la Solución Sur. La primera propuesta fue incluir líneas de ferrocarriles en su interior, una autovía de conexión entre la autopista de Castilla que acometía a la ciudad por el oeste, y la autopista del Mediterráneo, pieza clave en el rango metropolitano. Con la reivindicación de los ciudadanos bajo el lema “El llit es nostre i el volem verd” se propuso tratar conjuntamente el viejo cauce y sus márgenes para recalificar la zona como un jardín, así fue como se aprobó modificar el Plan Urbano de Regeneración urbana.

Se realizó un concurso de ideas con el fin de tener una participación de los habitantes y dar una respuesta al proyecto realizando un parque urbano que marcaría la ciudad.

Para el desarrollo de un Plan Especial de Reforma Interior en el que aparecen varias propuestas, se contrata al Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill para redactar el avance del Plan Especial de Reforma Interior. El Plan recoge la conexión con el Paseo Marítimo y propone que el Parque del Túria penetre en la vieja Dársena del puerto. Contando con la opinión de arquitectos e ingenieros y políticos que algunos calificaban el proyecto de Bofill como “versallesco y electoralista, impersonal y prefabricado”¹⁵. Por tanto, el nuevo cauce iba a ser un nuevo parque urbano para la ciudad, en sus bocetos se ve la inserción de estanques en sus puentes así como una gran densidad de vegetación utilizando criterios geométricos como estructura. Fue criticado por diseñar formas excesivamente geométricas y ser poco funcional, con dibujos artísticos con detalles en sus construcciones de inspiración griega.

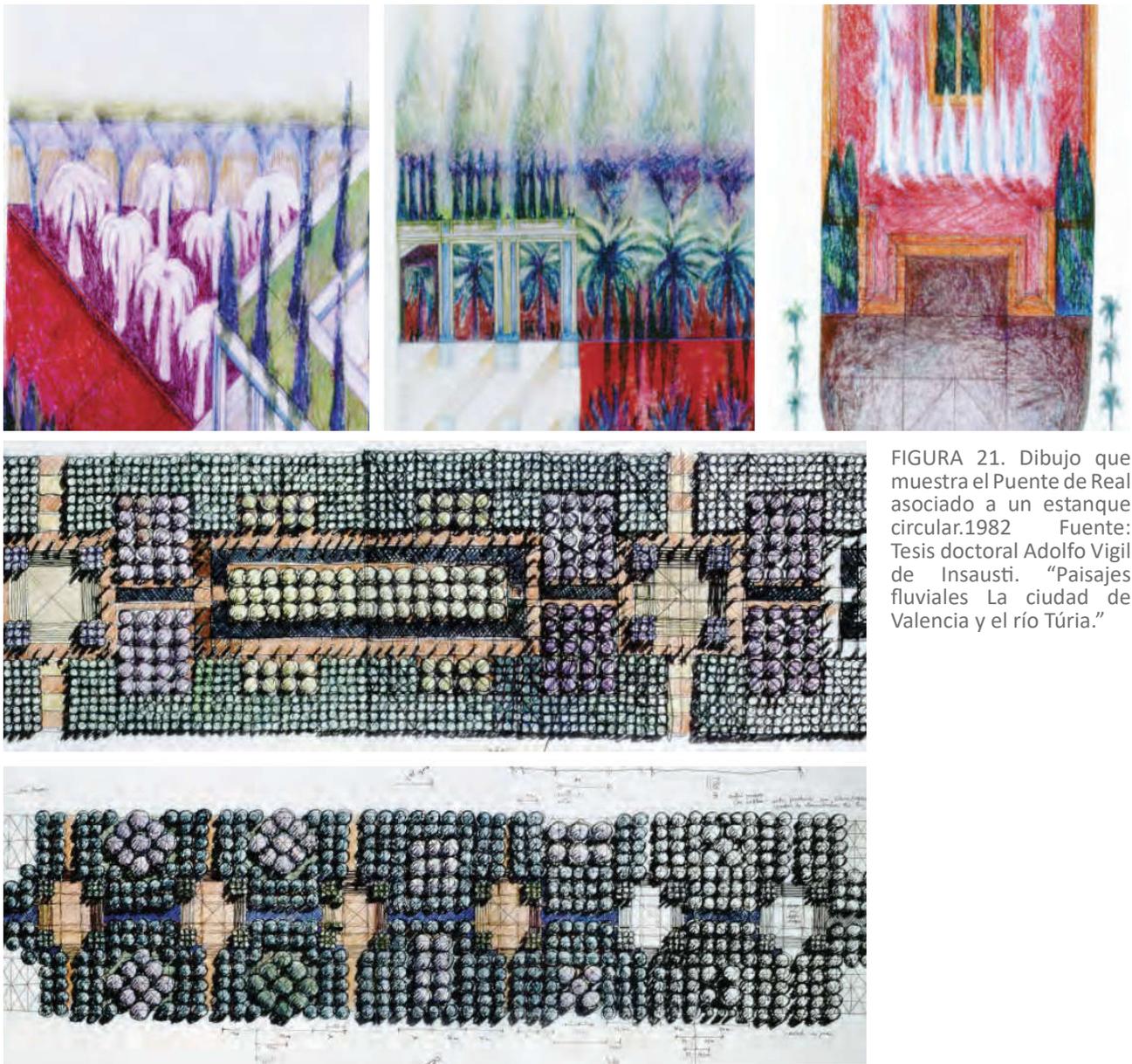


FIGURA 21. Dibujo que muestra el Puente de Real asociado a un estanque circular.1982 Fuente: Tesis doctoral Adolfo Vigil de Insausti. “Paisajes fluviales La ciudad de Valencia y el río Túria.”

Por las protestas sucedidas entre el taller de Bofill y los vecinos, el jardín del río Túria acaba siendo dividido en 18 tramos, algunos de los cuales ya han sido proyectados y ejecutados a través de los correspondientes Proyectos de Urbanización. Estos no han respetado en su integridad el Avance de Bofill, con lo cual, al margen de la polémica inicial, el jardín ha terminado por perder el carácter unitario y global que se pretendía.

“El ajardinamiento del viejo cauce se ajusta a las necesidades de la ciudad, pero su ejecución ha estado envuelta en polémicas.”¹⁶

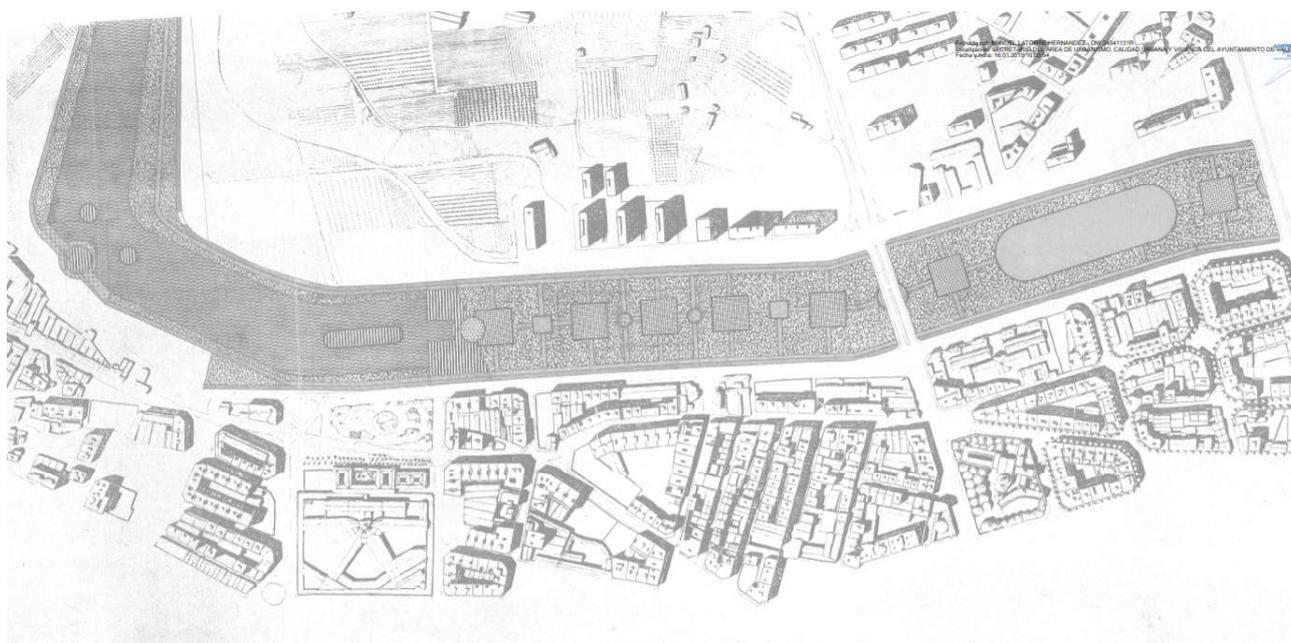


FIGURA 22. PERI TURIA, Zonificación. Diciembre 1984. Fuente: Ayuntamiento Valencia.

Este proyecto se ha realizado por Ricardo Bofill principalmente, por Vetges tu i mediterrànea y la Conselleria de agricultura, la comisión pro cauce. Para la intervención en el proyecto en base a las necesidades de los valencianos según las reuniones de trabajo para ajustarse a la resolución del mismo eran siguiendo estas pautas:

- La adaptación de la geometría propia de viejo cauce del río conectando con los tejidos urbanos colindantes, manteniendo los puentes y los petriles.
- Obtener un diseño unitario evitando una imagen confusa y disgregada.
- El jardín como un elemento ordenador y armonizador y sin perder la memoria de lo que fue utilizando el agua como un elemento más que se materializaría en los estanques.¹⁷

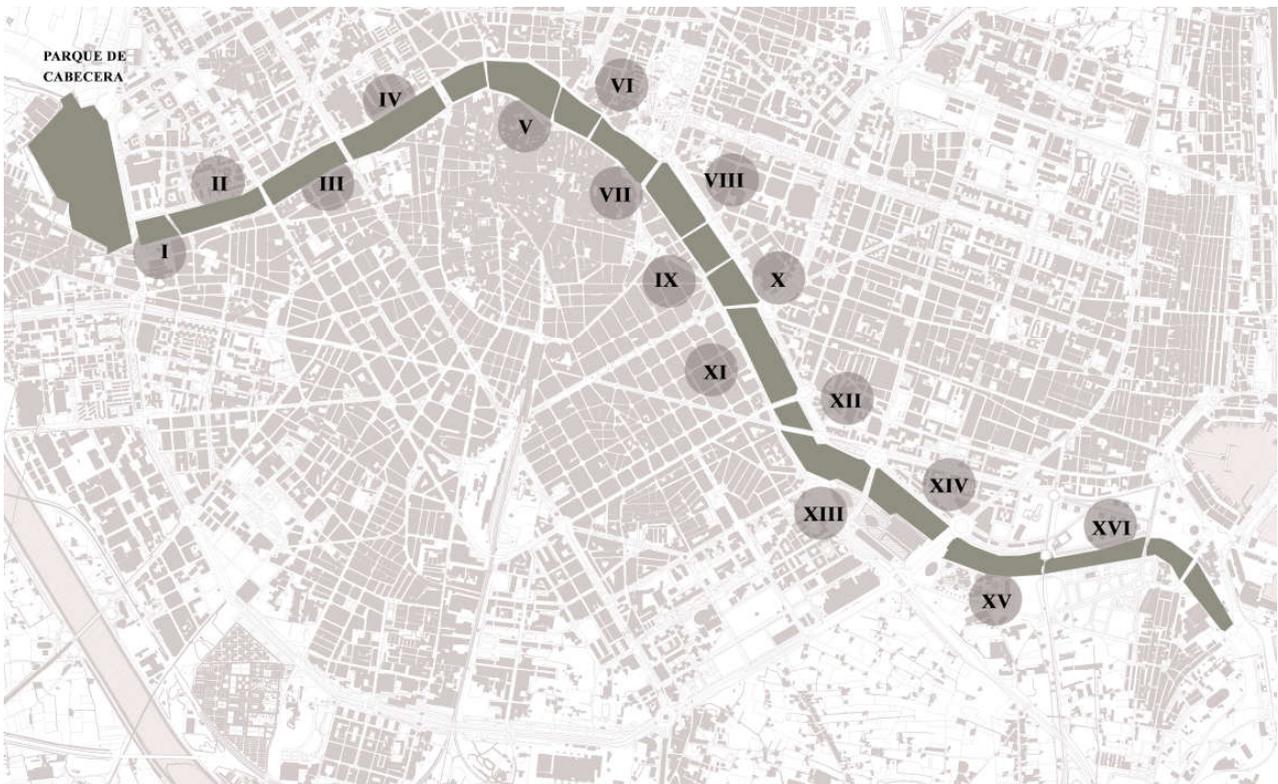
16 GAJA DÍAZ. Fernando, “La Transformación de Valencia (II). Plan General de 1988. La última gran propuesta urbanística que ha dibujado el paisaje de la capital levantina” COAM,p.77. (Insausti 2012)

17 VIGIL de INSAUSTI. A. “Paisajes fluviales La ciudad de Valencia y el río Túria.” 2012.pp 349

II.IV.I. Análisis de los tramos del Jardín Túria

El Jardín del río Túria consta de 18 tramos, siguiendo las líneas de un jardín mediterráneo, las funciones que tiene el programa de desarrollo del jardín son el recreativo, cultural, lúdico, deportivo, social de relación, y restauración y servicios.

FIGURA 23. Tramos del Jardín del Río Túria
Fuente: Elaboración propia.



PARQUE DE CABECERA

AUTOR: Arantxa Muñoz

SITUACIÓN: Al oeste del núcleo urbano.

Fue concebido como un parque con un extenso espacio forestal, una homogeneidad compositiva paisajista, con una continuidad visual y espacio del conjunto, ofreciendo un recorrido por el agua en barca siendo el agua como un elemento integrador, con un recorrido perimetral sin perder las visuales de los espacios perspectivas equipamientos. El agua es el elemento recuperador de la memoria histórica de lo que fue aquel lugar.

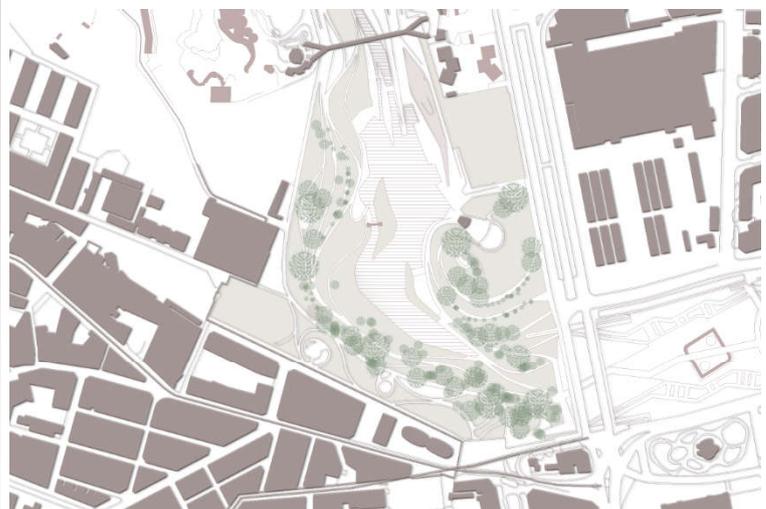


FIGURA 24. Parque de cabecera. Fuente: Elaboración propia

TRAMO I

AUTOR: Ángel Zurilla.

SITUACIÓN: Entre el Puente 9 de Octubre y el Azud de Robella.

Con una longitud de 360 metros y una anchura de 145 metros, superficie de 52.500m². Se divide en dos zonas, la primera formada por dos rectángulos con unos viales, en el centro aparece un cuadrado de 72 metros de lado donde se ubican los juegos infantiles. La intención en este proyecto era que apareciera agua desde el lago de Cabecera hasta la casa del agua.

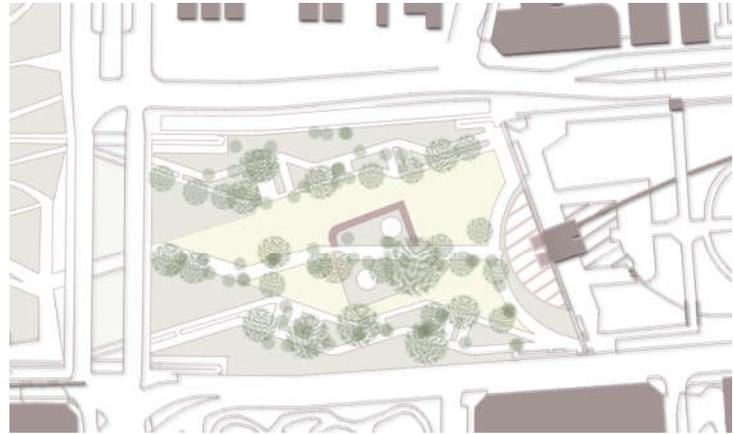


FIGURA 25. Tramo I. Fuente: Elaboración propia

TRAMO II

AUTOR: Vetges Tú i Mediterrànea.

SITUACIÓN: Entre el Azud de Robella y el Puente de Campanar.

Está compuesto por un eje central formando una simetría en ambas partes. La vegetación aparece como un elemento arquitectónico envolviendo los caminos rectilíneos. La pasarela traza una diagonal distinta al resto de caminos, que recoge la Casa del Agua. es un elemento que recogería el agua del lago del parque de Cabecera.



FIGURA 26. Tramo II. Fuente: Elaboración propia

TRAMO III

AUTOR: OTEGUI et al.

SITUACIÓN: Está comprendido entre el puente de Campanar y el puente Ademúz.

En el PERI estaba provisto de situar una piscina olímpica, en medio del tercer tramo, finalmente se optó por un campo de futbol con sus instalaciones

necesarias acorde con el presupuesto obtenido. El campo de fútbol tiene una capacidad de 4.000 espectadores, siguiendo una línea de simetría con el edificio de la piscina se optó por un campo de fútbol.

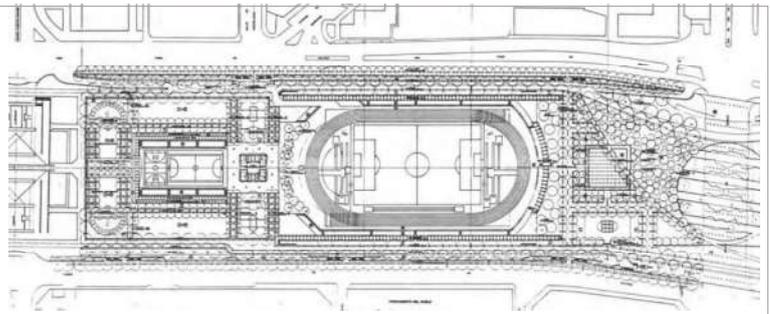


FIGURA 27. Tramo III. Fuente: Vetges Tu Mediterrània SLP y Pilar de Insausti "El Turia y la ciudad de Valencia..."pg 132

TRAMO IV

AUTOR: Por la Conselleria de Agricultura

SITUACIÓN: Entre el Puente de Ademuúz y Puente de San José

Tiene una longitud de 940 metros y una anchura de 152 metros con una extensión 143.688 m². En este tramo se deja atrás los tramos rectos a formar caminos más serpenteantes siguiendo la misma dirección, asemejándose a un bosque. La idea era que fuese compatible con la ampliación del Jardín Botánico que linda con la parte norte, reproduciendo un bosque mediterráneo con la vegetación regional. En contraposición del bosque forestal, se añade un campo de rugby a uno de los extremos sin romper la continuidad de la vegetación.

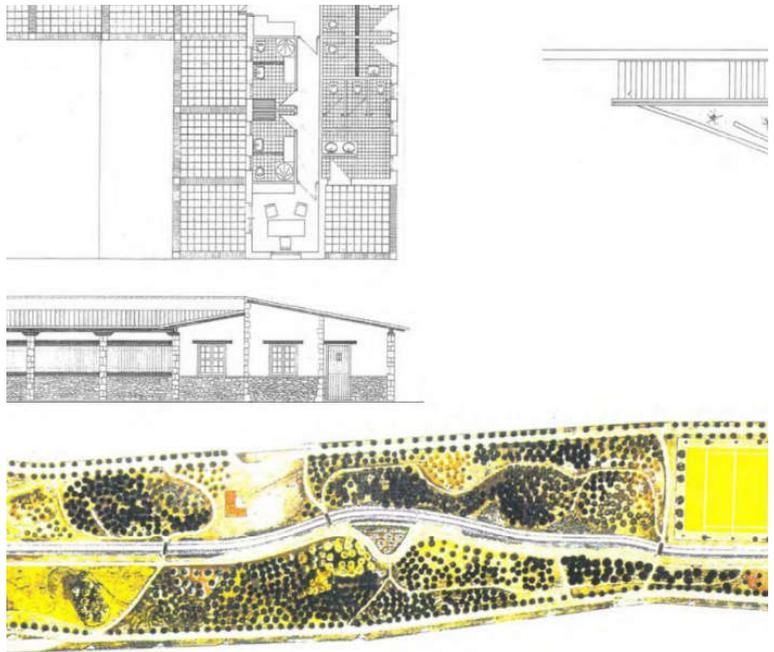


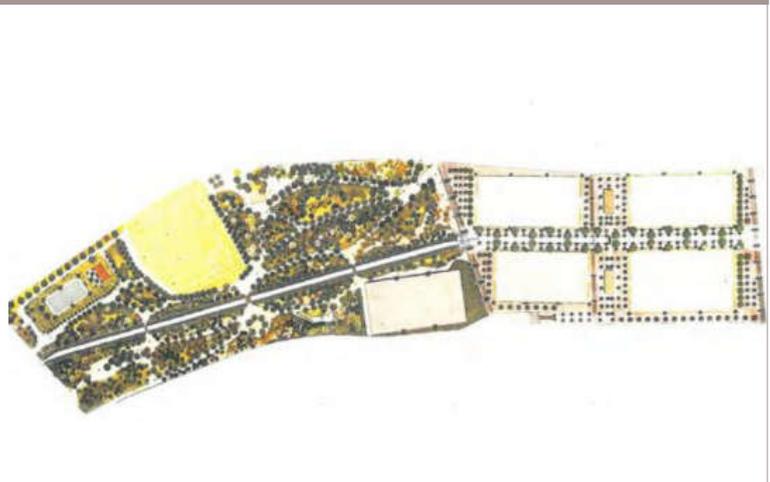
FIGURA 28. Tramo III. Fuente: Vetges Tu Mediterrània SLP y Pilar de Insausti "El Turia y la ciudad de Valencia..."pg 137

TRAMO V, VI, VII, IX

AUTOR: Angel Zurilla

SITUACIÓN: Entre el Puente de San José y el de Serranos.

Los siguientes tramos no se ajustan en lo establecido al Proyecto del Taller de Bofill, ni al documento urbanístico del Plan Especial de Reforma Interior del cauce del Túria. Simplemente se han mejorado sus condiciones aportando



viales de arena abatida, campos de fútbol e hileras de vegetación, sin ningún tipo de singularidad arquitectónica. Se asemejan solamente por mantener un camino central que conecta con todas las partes, pero a los dos lados del eje en algunas ocasiones aparece un bosque mediterráneo y campos de fútbol.

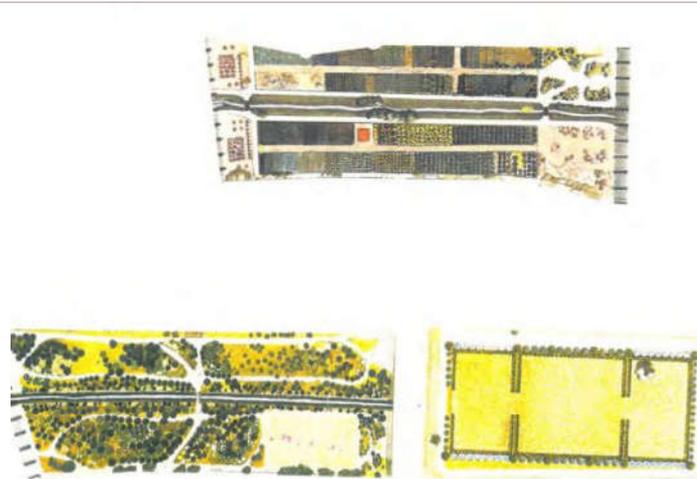


FIGURA 29. Tramo V,VI,VII,IX. Fuente: Vetges Tu Mediterrània SLP y Pilar de Insausti "El Turia y la ciudad de Valencia..." pg 140

TRAMO X y XI

AUTOR: Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill.

SITUACIÓN: Entre el Puente del Mar y el Puente del Ángel Custodio.

Se trata de una geometría compuesta por un eje central que divide un bosque mediterráneo y por el que pasa por delante de un estanque dividido por una pasarela elevada, jerarquizando la composición y uniendo espacios con formas geométricas.



FIGURA 30. Fotografía de la maqueta de R. Bofill. Fuente: Vigil de Insausti, Adolfo, "Tesis doctoral Paisajes fluviales..." UPV, 2012, pg 449.

TRAMO XII

AUTOR: Rafael Rivera.

SITUACIÓN: comprende el Puente del Ángel Custodio y Puente del Regne.

La composición sigue los ejes principales vertebradores y la vegetación de la zona, se caracteriza por el gran círculo situado en el inicio del tramo representando la figura del Gulliver como un parque infantil con toboganes que permiten jugar a su alrededor.

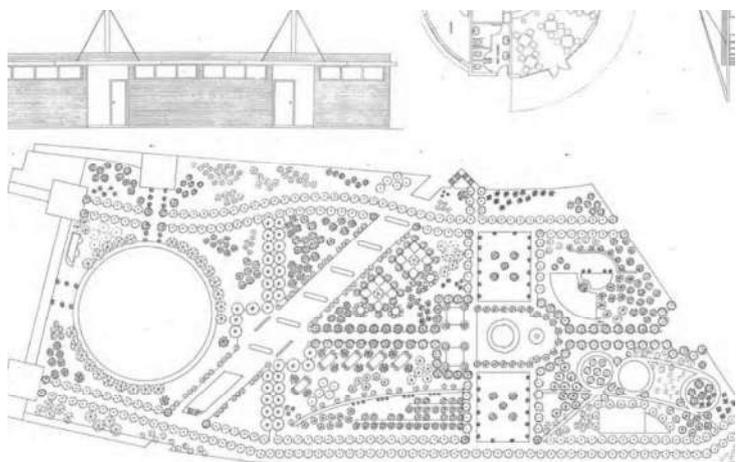


FIGURA 31. Tramo XII. Fuente: Vetges Tu Mediterrània SLP y Pilar de Insausti "El Turia y la ciudad de Valencia..." pg 153

TRAMO XIII, XIV, XV, XVI

AUTOR: Jacobo Ríos Capapé.

SITUACIÓN: comprendidos en el entorno del Hemisfèric y el Puente del Ferrocarril.

Resultan ser unos paseos que evocan meandros fluviales similares a los que discurrían en la cartografía histórica del río Túria, sin seguir el “bosque forestal” empleado en tramos anteriores por Ricardo Bofill. El eje central sigue el transcurso por estos tramos, dividiendo la Ciudad de las Artes y las Ciencias, de la parte norte con un trazado irregular opuesto al gran equipamiento de ciudad, con un estilo paisajista. Los últimos tramos siguen una repetición constante hasta el inicio del tramo XVII en el que el Jardín no está finalizado.



FIGURA 32. Fotografía de la maqueta de R. Bofill Tramos XIII, XVI, XV, XVI. Fuente: Vigil de Insausti, Adolfo, “Tesis doctoral Paisajes fluviales...” UPV, 2012, pg 458.

El proyecto del Jardín del río Túria es indispensable para la ciudad aportando una gran cantidad de zonas verdes, que se compara con otros jardines que dan una aportación a sus ciudades como son el Hyde Park de Londres y el Central Park de Nueva York pero con unas formas distintas. Es un proyecto que dió voz a los ciudadanos para oponerse a un proyecto de grandes infraestructuras urbanas de conexión que no tenían referencia ninguna al propio río, y que conllevó muchas disputas para la realización de todos los tramos. Así pues, se espera la resolución de los últimos tramos del jardín que quedarían resueltos con el Plan Parcial del Grao y el Plan Especial de Nazaret Este con el futuro parque de la desembocadura.

II.V.LA DÁRSENA

- **Área:** (GTR-3) Área portuaria.
- **Tipología:** Puerto con actividades de transporte de mercancías y con servicios de carácter educativo, deporivo, recreativo y de ocio.
- **Dimensiones:** 5.603.186. m²

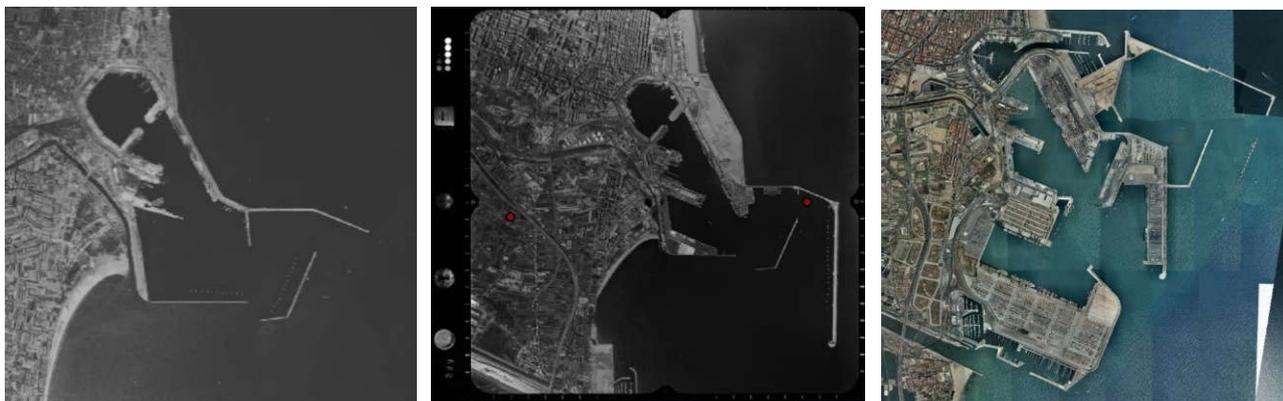
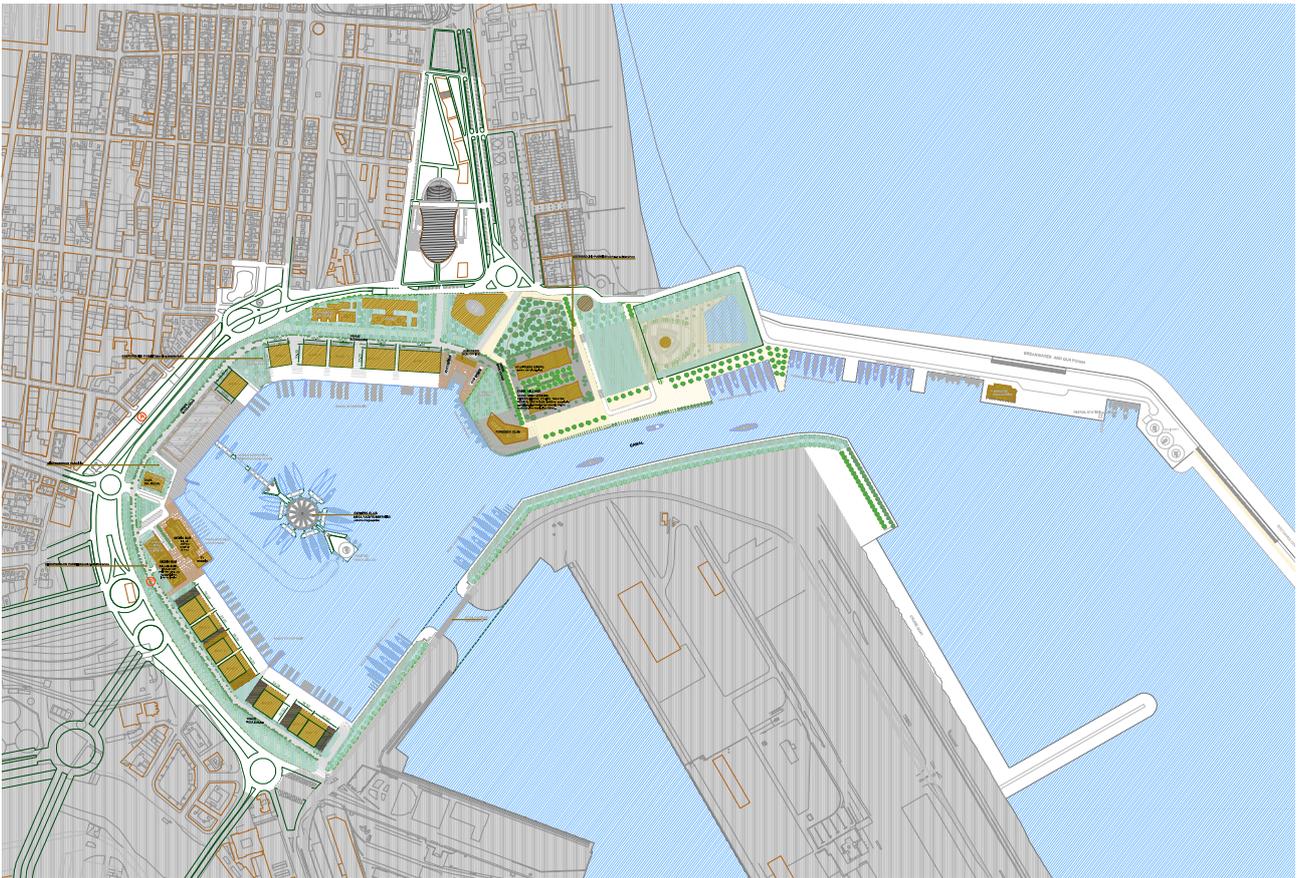


FIGURA 33. (Izquierda).
Fotograma Vuelo. Centro
cartográfico y fotográfico
del ejército (CECAF)
Instituto cartográfico
valenciano 1945-1946
FIGURA 34. (Medio).
Fotograma Vuelo.
Instituto cartográfico
valenciano 1983
FIGURA 35. (Derecha)
Fotograma Vuelo.
FUENTE: Instituto
cartográfico valenciano
2012.

El puerto empezó a construirse en 1792 permitiendo el amplio crecimiento de los núcleos urbanos del Grao y Pueblo nuevo del Mar (El Cabañal), los primeros asentamientos costeros. La primera conexión entre estos pueblos y Valencia fue a través de la Avenida del Puerto, proyectada por Vicente Gascó en 1788 dando nombre a esta vía como La Avenida de los Aliados. El puerto se va mejorando debido a la comunicación entre otros países como Inglaterra para la exportación de cultivos de la zona de Valencia y alrededores. Por tanto, la Avenida del puerto se sitúa como una de las calles que iniciaron una importante conexión con el mar dando lugar en sus márgenes a pequeñas localizaciones industriales que irían desarrollándose con el progreso de la expansión del comercio. Durante este proceso, surge un Plan General de Ordenación Urbana con un nuevo diseño de la Dársena fomentando el transporte y facilitando el acercamiento al mar por medio de una autopista elevada que atravesaba la propia Dársena. En 1980 el puerto empieza a crecer más y a tomar forma, contaba con el funcionamiento de los astilleros que ocupaban la parte central, el tráfico de contenedores empieza a augurar un buen futuro, aumentando su superficie y creándose una pequeña terminal con productos químicos y petrolíferos. Por aquel entonces aún estaba la playa de Nazaret, en la zona sur del puerto, así como la desembocadura del río Túria. Con el crecimiento del puerto, la playa de Nazaret acaba por desaparecer, como consecuencia la actividad portuaria fue una amenaza que afectó negativamente a este barrio y acabó siendo engullida.

Más tarde se aprueba el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia en 1988 en el que se rompe con la idea inicial del anterior plan con una nueva



actuación. La historia del puerto empieza a modificarse otorgando a la Dársena nuevas funciones que permitan la aproximación de los ciudadanos a la zona portuaria dando cabida a actividades ciudadanas, así como una nueva fachada marítima. Surge así el Masterplan “Balcon al Mar” que serviría para la incorporación de nuevas dotaciones y servicios de carácter educativo, cultural, recreativo y de ocio. Con esta propuesta se pretende relacionar las nuevas dotaciones con los edificios históricos a rehabilitar: los Tinglados, el Edificio del reloj, el Varadero y el Edificio de Aduanas.

La elección de La American’s Cup en 2003 en Valencia fue un punto determinante para el cambio que se quiso realizar en la Dársena vieja. Con la creación de esta sede fue clave para concienciar del progreso que experimentaba el puerto hacia una oportunidad de conectar la ciudad con el puerto y dotar de una nueva imagen atractiva hacia los habitantes. Surgen estos proyectos ganadores que redactan el masterplan para poder proceder a su intervención José María Tomás Llavador y arquitectos realizaron este proyecto para 2004-2007. El objetivo principal era la transformación a un gran equipamiento de ciudad de uso educacional cultural y de ocio, con una superficie de 214.553 m², tratamiento de espacios libres, con 1500 nuevos amarres y un nuevo dique para los yates.

Se creó el Consorcio Valencia 2007, un instrumento administrativo de gestión de la celebración de la 32 American’s Cup, una institución que lanzó un concurso internacional para el desarrollo de la “Marina Real Juan Carlos I” con ideas de ordenación del territorio para facilitar una buena adecuación

FIGURA 36. Plano de la Dársena de Valencia, Plan Especial de la American’s Cup. Fuente: Archivo de José Marías Tomás Llavador Arquitectos+Ingenieros

y conexión con la Dársena interior del puerto y el nuevo canal de acceso. Todo ello para arquitectos y urbanistas que se sumaban a este concurso, un total de 1,3 millones de metros cuadrados de suelo y 565.000 de agua. El 1 de marzo de 2007, el jurado decidió otorgar un primer premio a las propuestas del equipo alemán GMP International Architects, encabezada por Meinhard von Gerkan, y a la de los arquitectos Jean Nouvel y José María Tomás Llavador. La solución otorgada era la de proponer una fachada de la ciudad con un espacio verde con grandes áreas portuarias creando una nueva funcionalidad con actividades culturales tecnológicas de ocio y terciario, así como uso residencial. El proyecto se define con un Delta Verde formando un bosque mediterráneo, con espacios verdes y canales de agua, desdibujando el límite de la ciudad y del puerto. El delta verde se convierte en el elemento organizador y articulador de la trama urbana frente marítimo de Valencia, con una superficie de 1.354.903 m² incorporando la Marina Real Juan Carlos I, se persigue unir la ciudad con el mar mejorando el puerto y sus áreas para impulsar los nuevos usos. Forma parte de la finalización de los espacios del Jardín del Turia y las conexiones con los poblados marítimos.

El puerto está dividido en dos partes fundamentalmente; la primera constituye este plan de conservación y preservación de los edificios existentes de protección patrimonial, así como la integración de nuevos edificios y espacios con usos múltiples, y la segunda parte es la propia zona comercial de transporte de contenedores, mercancía, muelles y amarradores. La Dársena interior destaca como una bahía ya que solo tiene una entrada de mar, está rodeada por la Calle Marina Real Juan Carlos y se junta con la Avenida de L'Enginyer Manuel Soto una zona que se puede acceder bien por tráfico rodado, por la Estación de autobuses o la Línea 8 del tranvía. La calle Moll de Ponent cierra esa bahía cerrando con un parque y un restaurante.

Es una propuesta que rellena los espacios de forma atractiva para su uso,



FIGURA 37. Plano ordenación pormenorizada. 2014. Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

creando un espacio propicio para las actividades. En este entorno se localizan puntos de observación específicos que dan a entender su valor paisajístico y visual.¹⁸

- Punto de observación desde la Playa.
- Punto de observación desde la Calle Eugenia Viñes (correspondiente a la parte norte).
- Punto de observación desde la Avenida del Puerto.
- Punto de observación desde el Puente de Astilleros.
- Punto de observación desde el interior del Canal.



La Singularidad arquitectónica se compone del Edificio del reloj del Puerto de Valencia, los tinglados, y el antiguo varadero Público de Valencia como los edificios con un interés histórico y de protección patrimonial, en contraste con el resto de los edificios propios del Plan de la Marina Real Juan Carlos I que son; EDEM Escuela de empresarios, Veles E Vents (Foredeck club), edificio para la prensa, cafeterías y clubs. El edificio del Reloj realizado por Federico Gómez de Membrillera es de arquitectura ecléctica, era un edificio de viviendas para la burguesía valenciana, es sobrio y clásico. Los tinglados con decoración modernista diseñados por el mismo autor, solo quedan en pie el 2,4,5, se tratan de tres edificios industriales de estilo modernista valenciano construidos por la mejora del puerto de valencia, para revitalizar el puerto como potencia exportadora. Destaca su estructura metálica y la ornamentación con motivos marinos, han perdido el uso para lo que fueron concebidos, son escenario de actividades culturales y de ocio. Por último, el edificio del Veles e Vents, es la sede del Club Foredeck, fue obra de los arquitectos David Chipperfield y Fermín Vázquez en 2006, con el objetivo de

FIGURA 38. Plano de zonas de calificación urbanística. 2014. Fuente: Ayuntamiento de Valencia.



FIGURA 39. (Izquierda) Fotografía de los Tinglados. Fuente: eldiario.es,

FIGURA 40 (centro) Fotografía del Edificio del Reloj. Fuente: jdiezarnal.com.

FIGURA 41 (Derecha) Edificio Veles E Vents. Fuente: ev-eventos.com

albergar a los invitados de la 32 America's Cup que fue un icono de Valencia. Es un edificio que ha albergado otros usos como el de un mirador para la ciudad en los eventos y las competiciones tanto en las regatas en el mar como en las competiciones de Fórmula 1. Este edificio está compuesto por plataformas con amplias terrazas en voladizo sobre la Dársena y el canal interior del Puerto que se mimetiza con el mar y el resto de los espacios libres de su entorno.¹⁹

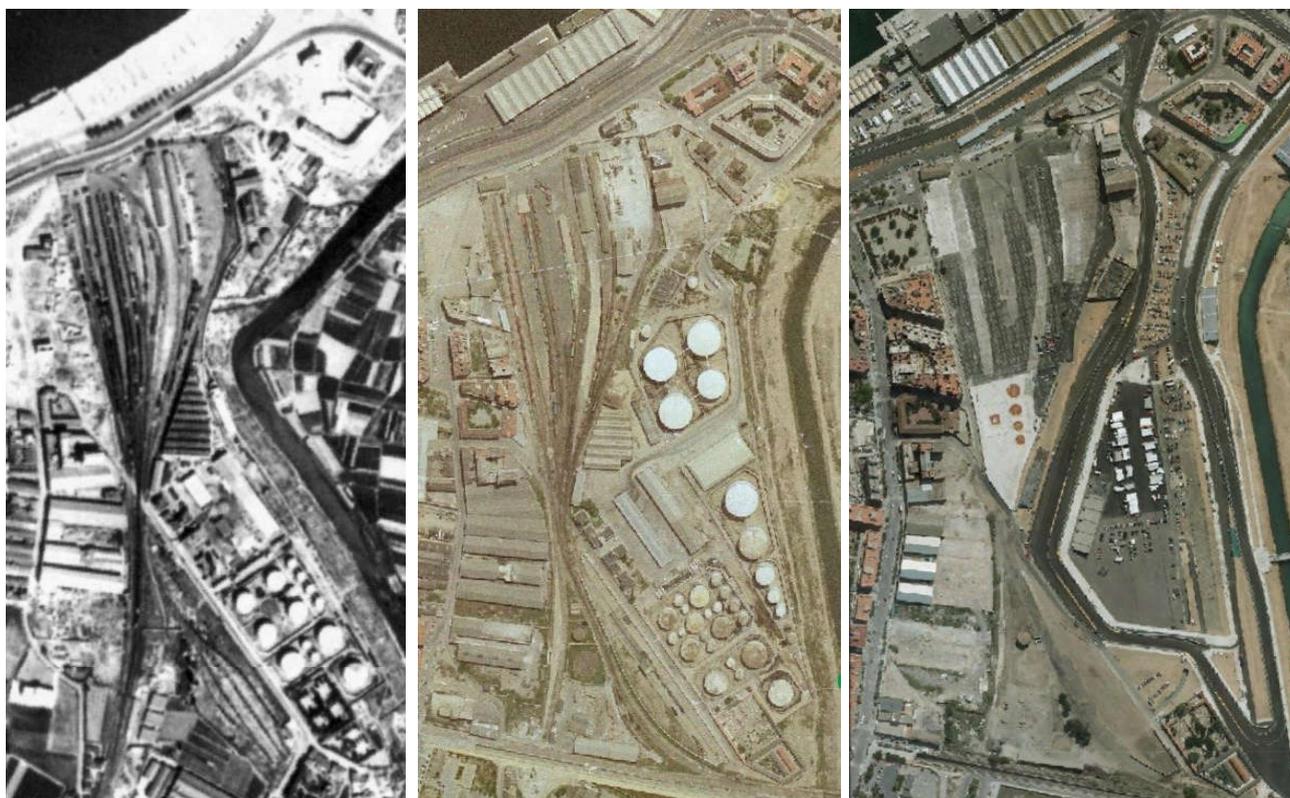
En definitiva, es la culminación de un recorrido paisajístico acompañado del Jardín del Río Túria que acabará en la desembocadura teniendo como misión la conexión entre la zona norte- Playa de la Malvarrosa y el Cabañal- y la zona de uso agrícola del sur. El puerto es un gran equipamiento de ciudad metropolitana, que se ofreció como base para la candidatura de Madrid en los Juegos Olímpicos como sub sede de deportes del mar. Es uno de los puntos clave para la conexión del mar con la ciudad y los poblados marítimos, el proyecto de la Marina Real Juan Carlos I fue el primer paso en el acercamiento de los ciudadanos a la costa y posteriormente lo es el Plan Parcial del Grao que contempla el Delta verde.

¹⁹ Revista promateriales nº 3 Arquitectura y edificación. "Veles e vents complejidad minimalista". Diciembre 2011. Disponible en: <https://www.promateriales.com/pdf/pm0302.pdf>

III. ANÁLISIS DEL PLAN PARCIAL DEL GRAO

El barrio del Grao que pertenece a los poblados marítimos de Valencia que abarca el puerto, el área sur del Cabañal y el área residencial con el límite Oeste del trazado del ferrocarril Valencia-Tarragona. En este último punto se sitúa el Plan Parcial del Grao que tiene estas características:

- **Área:** Suelo Urbanizable No Programado de uso dominante residencial. (SUNP-NPR 4) con superficie de 450.000 m².
- **Tipología:** Edificación abierta en altura.
- **Usos:** Residencial con uso compatible terciario y comercial.
- **Densidad:** Edificabilidad total: 1,20 m² t/m² s, Índice de Edificabilidad residencial del sector: 0,90 m² t/m² s, Índice de Edificabilidad terciaria del sector: 0,30 m² t/m² s.



En un contexto histórico donde la ciudad de Valencia mantenía una conexión con el Puerto era a través del Edificio de la Estación del Grao que recogía viajeros día tras día. La estación fue construida en 1852, la más antigua de España, formaba parte a su vez de un proyecto que uniría el Grao con la ciudad de Xàtiva, pero el servicio de la estación del Grao se cerró una vez se aprueba la solución sur del desvío del Río Túria. El entorno del Grao se componía por barracas del poblado marítimo de Nazaret, terrenos de huerta y el cementerio del Grao inaugurado en 1930. En los años 90 la zona del Grao estaba formado por industria que causaba un impacto ambiental, junto al

FIGURA 42. Fotografía Aérea 1956. Fuente: icv.gva.es.

FIGURA 43. Fotografía Aérea 1992. Fuente: icv.gva.es.

FIGURA 44. Fotografía Aérea 2008 Circuito Fórmula I Fuente: icv.gva.es.

cementerio del Grao y las vías del tren de la Estación del Grao.

Con la inclusión de los nuevos planes parciales que desarrollarían gran parte del territorio sur, una operación que se ve favorecida por el estado de las zonas industriales de la zona del Grao que se encontraban degradadas con almacenes obsoletos y abandonados. Con ello se aprovecha para la recalificación de esos espacios e impulsar la conexión con el frente marítimo, se trata de un proceso de desindustrialización transformando la estructura de la ciudad. Posteriormente en 2008 empezó a tener una nueva función como el nuevo circuito urbano de Formula 1 que transcurría por las calles de la ciudad, los boxes en el Tinglado nº4 del puerto, circulando por las bases de la America's Cup, la Marina norte. Fue diseñado por Hermann Tilke y Typsa, su clausura fue después del campeonato de Europa en 2012.

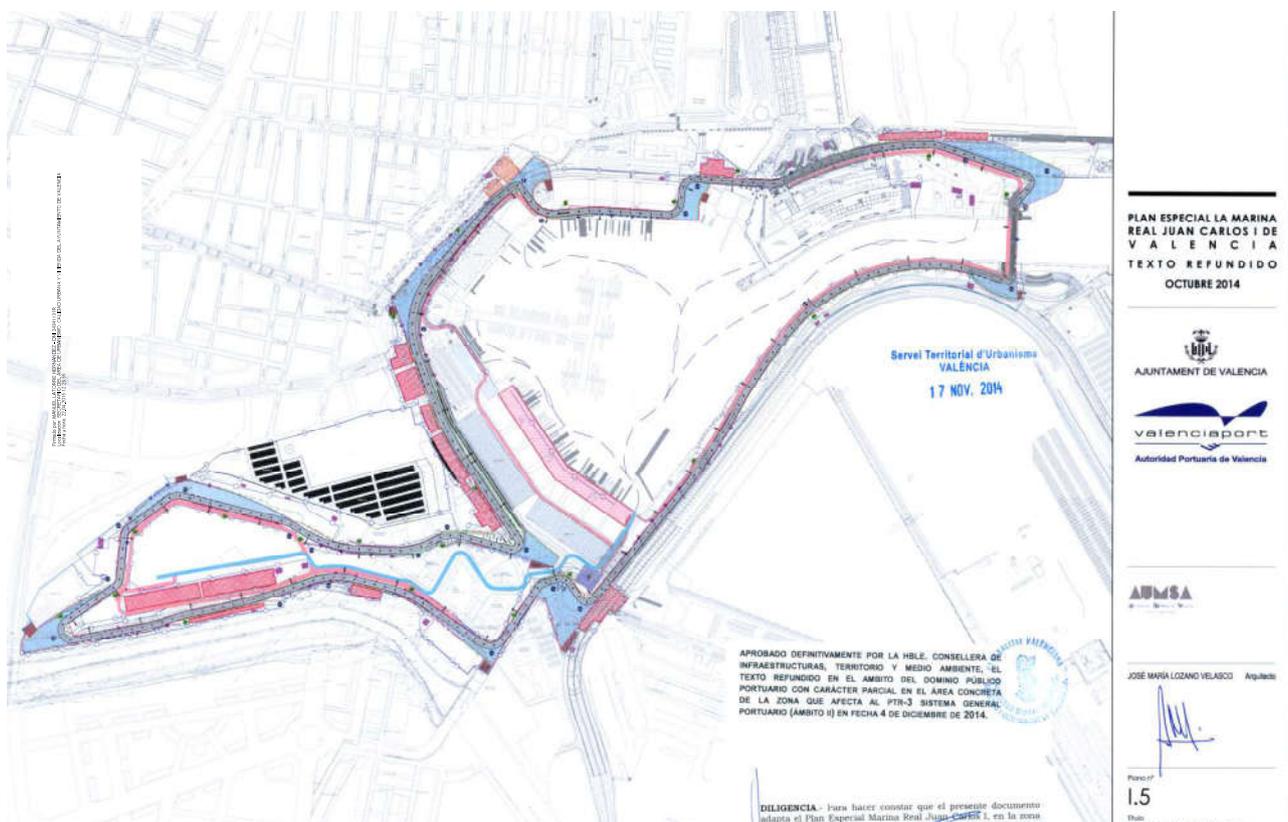


FIGURA 45. Plano Circuito Fórmula I.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

Finalmente, con la situación de abandono del circuito, se impugna por el nuevo Plan Parcial del Grao que se ubicará entre la Dársena y la Avenida Francia, que supondrá el establecimiento de una zona residencial como un gran proyecto con un modelo de ciudad diferente, junto con una ruptura tipológica y una estrategia de conexión con el frente marítimo.

El primer paso para transformar la fachada marítima fue la 32 Edición de la Copa América celebrada en Valencia, con este resultado el Consorcio Valencia 2007 convocó el concurso internacional de ideas "Valencia del Mar-Marina Real Juan Carlos I" para reordenación de la fachada litoral integrando su entono incluido el Sector del Grao. Con el Plan Especial de la American's Cup se abre un nuevo canal en el puerto que supuso la integración de nuevos usos

y poder separarlo de la actividad portuaria.

El “Delta Verde” era la idea principal para el concurso internacional de ideas, supondría la finalización del Jardín del río Túria enlazando con la Dársena, integrando espacios libres al frente litoral con una nueva morfología urbana diferente al resto de la estructura de la ciudad, adaptándose a las nuevas necesidades urbanas. Este proyecto fue realizado y dirigido por José María Tomás Llavador y Remedios Vicens Salort, como resultado del acuerdo de colaboración se realizó junto a Gerkan, Marg and partners y el Taller de Jean Nouvel.

El sector del Grao está delimitado por:

- En la zona Norte, la Avenida Francia, Sector de Camino Hondo y C/ Navarvera.
- En la zona sur, La Avenida Ingeniero Manuel Soto, perteneciente al área portuaria; el Antiguo Cauce del Río Túria y barrio de cocoteros.
- En la zona oeste, Calle Juan José Sister, calle Ibiza y vías de ferrocarril Valencia-Tarragona.
- En la zona Este, el Distrito marítimo.

Entre los edificios existentes, en la zona conocida como Cantarranas situada en el tramo final del antiguo cauce, encontramos un grupo de viviendas de una a tres plantas que se encuentran fuera de ordenación, pues el PGOU de 1.988 preveía la construcción de una zona verde perteneciente a la Red Primaria en ese área.

Junto a estas viviendas encontramos la antigua casa-cuartel de la Guardia Civil, un edificio destinado a albergar la Comandancia de Marina, un edificio perteneciente a la Conselleria de Agricultura, Pesca y Alimentación y un Instituto de Enseñanza secundaria, que ha sido demolido recientemente, todos ellos pertenecientes a la Red Primaria de dotaciones públicas (Sistemas



Generales según el PGOU de 1.988).

Dentro del Sector podemos encontrar dos edificios protegidos por el PGOU de 1.988, se tratan de la antigua estación de RENFE del Grao y la subestación eléctrica de Iberdrola que se sitúan en la parte Este frente a la calle Avinguda de L'Enginyer Manuel Soto.

FIGURA 46. Plano de ordenación. Fuente: Archivo de José María Tomás Llavador Arquitectos + Ingenieros.



FIGURA 47. Plano de ordenación Plan Parcial del Grao aprobado en 2008. Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

Está compuesto de edificabilidad vertical para proporcionar permeabilidad al espacio y evitar un efecto pantalla al frente litoral desde el Este, se sitúan desde la parte Este los edificios y se van dispersando, desdibujando los límites entre la ciudad y el sector del Grao, aprovechando amplios espacios libres por esta área con unas 20 torres con un uso residencia, hotelero y comercial, con unas 45 plantas siendo el nuevo skyline de la ciudad convirtiéndose en una nueva centralidad urbana de la ciudad de Valencia.

Se estima unas 2.550 viviendas en torno a 161.000 metros² de zona verde que supondrá la conclusión del Jardín del Turia para finalizar los tramos restantes que quedan, conectando la fachada marítima y el delta verde con el mar. La edificación de uso terciario estará más concentrada en la zona más próxima al puerto. Supone una nueva morfología dentro de la ciudad muy diferente al resto y cumple con los objetivos de una prioridad peatonal y una movilidad sostenible.

Se toman estos tres aspectos para su desarrollo:

- **Funcionalmente**, esta ordenación representa para la ciudad de Valencia la culminación de su conexión con el mar, que finalizará con la incorporación de la Dársena Interior.
- **Estructuralmente**, finaliza los sistemas de ejes viarios y de comunicación, lo que permitirá la implantación del transporte público cerrando los anillos de comunicación previstos por el PGOU de 1988.

- **Compositivamente**, significa una aportación a la modernización de la ciudad creando espacios con una fuerte significación y con identidad propia, generando una imagen nueva abierta al mar e integrándola conceptualmente, a través de los espacios libres y sus conexiones, con todo el suelo colindante.²⁰

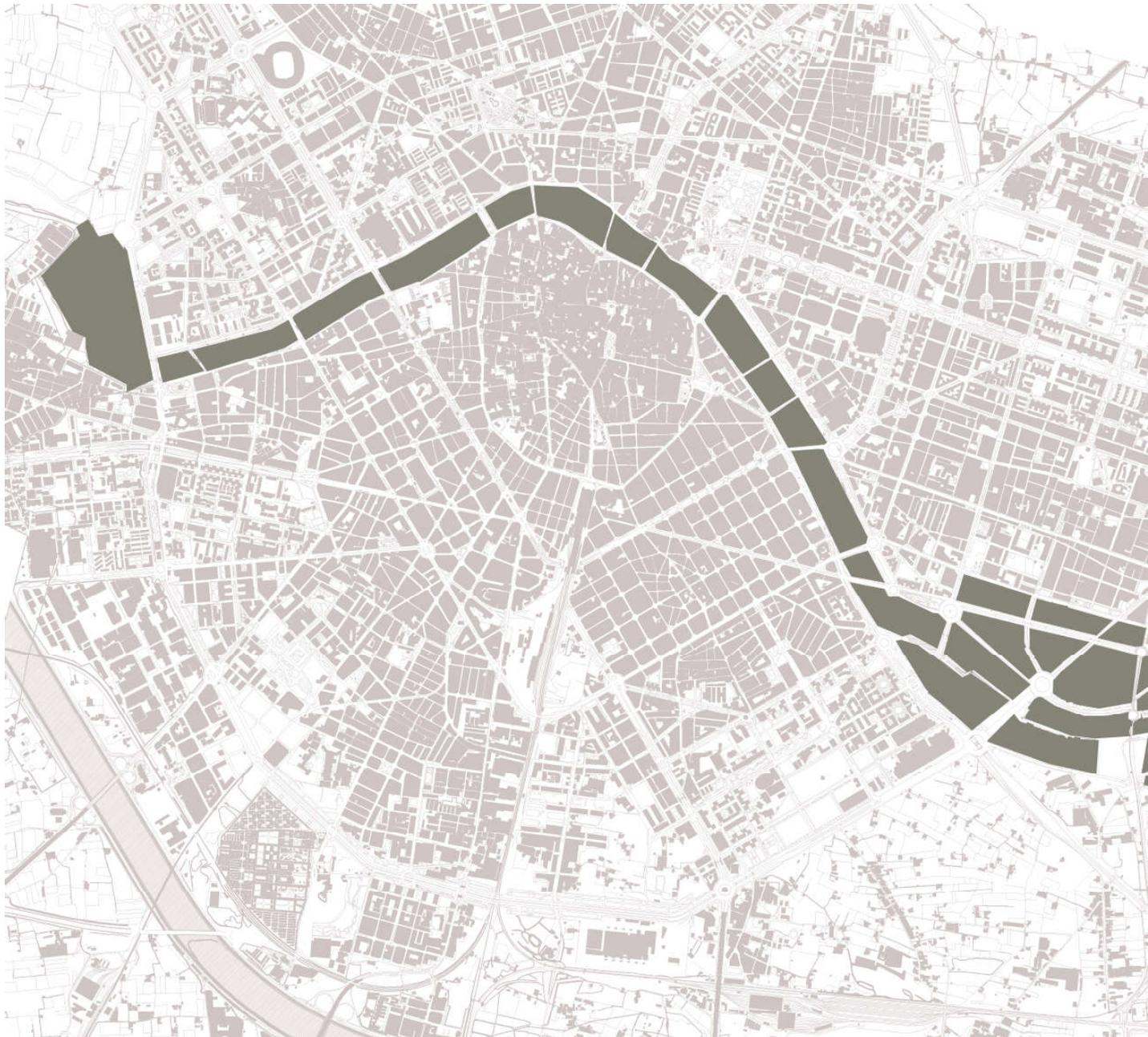
En cuanto al viario, se estima una reducción de los flujos de tráfico que confluyen en este ámbito: tráfico pesado, tráfico de paso hacia las playas y el puerto etc. Con la segregación de este espacio se consigue que el peatón gane protagonismo, con la prolongación de la avenida de Francia y del paseo de la Alameda reduciendo el tráfico rodado, de tal forma que el paseo de la Alameda se enlaza con la calle del Doctor Juan José Dómine, y la Avenida de Francia se prolonga en línea recta en dirección al mar.

Esta última facilita que se abra un potente eje visual junto con las torres de viviendas y los espacios libres de la zona, que hasta ahora carece por verse interrumpido por el muro de las vías del ferrocarril. El uso de pasarelas y mantos verdes elevados será una solución provisional.

En definitiva, el Plan Parcial del Grao permite ser un gran parque surcado por canales para los poblados marítimos y los proyectos restantes, dando protagonismo al agua y los espacios verdes en el antiguo cauce del Túria. Se basará en recorridos peatonales entre la vegetación y permitirá la prolongación de la Avenida de Francia y los poblados marítimos con un alta calidad ambiental y dotacional unificándose con la ciudad.

²⁰ Tomás Llavador, José María: "Modificación del PGOU de Valencia en el ámbito Grao-Cocoteros" Valencia, Memoria justificativa Diciembre 2008. Pg.5.

La conexión de Valencia con el mar. Plan Parcial del Grao como articulación entre el Grao y el barrio de Nazaret. Paisaje de continuidad y complejidad.



IV.CONCLUSIÓN

Para concluir con el análisis de los planes parciales y los elementos estructurantes, expondremos las aportaciones de cada uno de ellos, los elementos que han impedido la conexión con los poblados marítimos y los puntos positivos del Plan Parcial del Grao como pieza clave para el crecimiento hacia el litoral y de cara a un futuro sostenible.

Centrándonos en los proyectos analizados, el Jardín del Río Túria tiene una valiosa complejidad que marca una secuencia lineal y ondulante, es un centralizador potencial que consigue entrelazar las actividades de los barrios en sus dos extremos como un gran parque urbano, y con el casco histórico y el mar, ha pasado de ser un elemento de linde a ser un distribuidor urbano. Forma un esqueleto que es atravesado por puentes que permiten las conexiones norte y sur y que han segregado por partes el parque. Es el principal espacio verde de la ciudad garantizando una gran calidad de espacio y que precisa de la finalización de los últimos tramos con el Plan Parcial del Grao y el Parque de la Desembocaruda del barrio de Nazaret para su conexión definitiva con la Dársena y permitir un tránsito de personas hasta el puerto eliminando la barrera actual existente. Su conexión permitirá que la ciudad conecte también con el mar, ya que son elementos ligados: Ciudad y el cauce del río Túria. Es el único elemento que ofrece muchas conexiones por todo el territorio que transcurre. Enlaza espacios verdes, pero también elementos singulares que caracterizan la ciudad referente a edificios históricos, culturales sociales y comerciales que dotan de una gran calidad al espacio urbano y facilitan la aparición de una nueva centralidad urbana.

La Dársena del puerto ha conseguido segregarse en dos por sus nuevas funciones otorgadas a principios de Siglo XXI en el que han proporcionado un

FIGURA 48. Plano de Valencia con los elementos de enlace desde el Jardín del Río Túria hasta el Paseo marítimo. Fuente: Elaboración propia.



paso importante para poder vincular la ciudad al puerto desde que se produjo la 32 Edición de la American's Cup. Es la rótula principal que une el Jardín del río Túria con el paseo marítimo de Valencia, hacia el norte. Se consigue una **continuidad de los elementos estructurantes**, convirtiéndose en la primera vez que juntos se abren a la ciudad.

En cuanto a los planes parciales, recogen una serie de edificios que otorgan calidad al paisaje urbano como por ejemplo en la Avenida Francia se ubica La Torre de Francia como edificio singular, también un tejido comercial moderno como el centro comercial Aqua y El Corte Inglés, hoteles modernos y al otro lado del viejo cauce se encuentra el Centro Comercial El Saler y la ciudad de la Justicia. Este último un equipamiento administrativo de escala de ciudad como la Nueva Agencia Tributaria. Estos elementos propician un interés en la zona ayudando a propiciar una nueva centralidad urbana. La propia Avenida Francia y el Paseo de la Alameda forman parte del tejido histórico de Valencia que dirigen su trayectoria hasta la Dársena y la construcción de los últimos tramos del Jardín del río Turia y el soterramiento de las vías del tren facilitará esta conexión.

Especial mención a La Ciudad de las Artes y la Ciencias cuenta con equipamientos como: la Ópera, el Hemisféric, el Museo Príncipe Felipe, el Ágora, el Umbracle y el Oceanográfico. Son elementos museísticos, recreativos y de ocio que están próximos a los elementos de la Avenida Francia de tal forma que el visitante no solo pasea por estos edificios, sino que puede aproximarse a los centros comerciales de la zona. La construcción de este complejo ha supuesto la ampliación del ancho del jardín en este sector diferenciándolo por pavimento y sin ser un obstáculo sino aportando otras actividades. Entre el Jardín del río Túria, la Avenida Francia, la Ciudad de las Artes y las Ciencias y los edificios comerciales al otro lado del viejo cauce componen un tamaño considerable dotando de una mejora de la calidad urbana y características que aportan un interés en la zona.

Al otro lado, el Barrio de Moreras es un proyecto con una morfología de barrio de ensanche ecléctico y un tanto desordenado que mezcla una edificación abierta y ordinaria. La organización de un bulevar que está en contacto con el antiguo cauce del río Turia favorece la homogeneización de las futuras obras de los últimos tramos del Jardín del Río Túria y ayuda a mezclarse con el propio barrio de Moreras. Existe un puente peatonal que enlaza el sector del Grao con este barrio y permite la visión del agua que pasa por el antiguo cauce. El barrio de Nazaret por el contrario responde a una tipología muy diferente al resto, es propia de los poblados marítimos de Valencia, precisa de una conexión con Valencia que no sea solo por el Puente de Astilleros.

Otro que ha tenido un impacto para la transformación de la ciudad es la

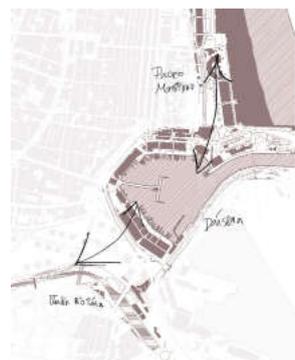


FIGURA 49. La Dársena como articulación del Jardín del Río Túria y el Paseo marítimo. Fuente: Elaboración propia.

prolongación del Paseo al Mar, la Avenida Blasco Ibáñez, un proyecto que inicialmente se realizó para que pudiera llegar hasta el mar pero que se encuentra en una situación difícil al oponerse El Cabañal. Una vía y un barrio que estuvo muy vinculado a la actividad portuaria y marítima cuya geometría en planta mantiene la forma de las antiguas barracas, por tanto tiene una historia compleja que hace difícil que una vía como la Avenida Blasco Ibáñez se prolongue hasta el mar a pesar de haber adquirido un gran potencial por albergar las universidades, edificios residenciales de clase media-alta, la Agencia tributaria, el estadio de fútbol del Mestalla, colegios, lugares de ocio, hasta la estación apeadero Cabañal en la línea Valencia-Barcelona.

Otro proyecto que impulsó la conexión con el litoral fue el Paseo Marítimo, realizado por los arquitectos M. Colomina Barberá y Jose Luis Piñon Pallares y dirigido por Jose María Tomás Llavador y Jose Manuel Izquierdo Silla. En las playas de verano- la Malvarrosa, la playa del Cabañal y Cap de França-, empezaron a entremezclarse varios usos en esa zona entre actividades lúdicas e instalaciones industriales por las actividades portuarias, la zona necesitaba una regeneración. La posibilidad de crear el paseo marítimo ayudó a impulsar un frente marítimo de mejor calidad, pero insuficiente para ligar con la parte sur correspondiente a la Dársena.

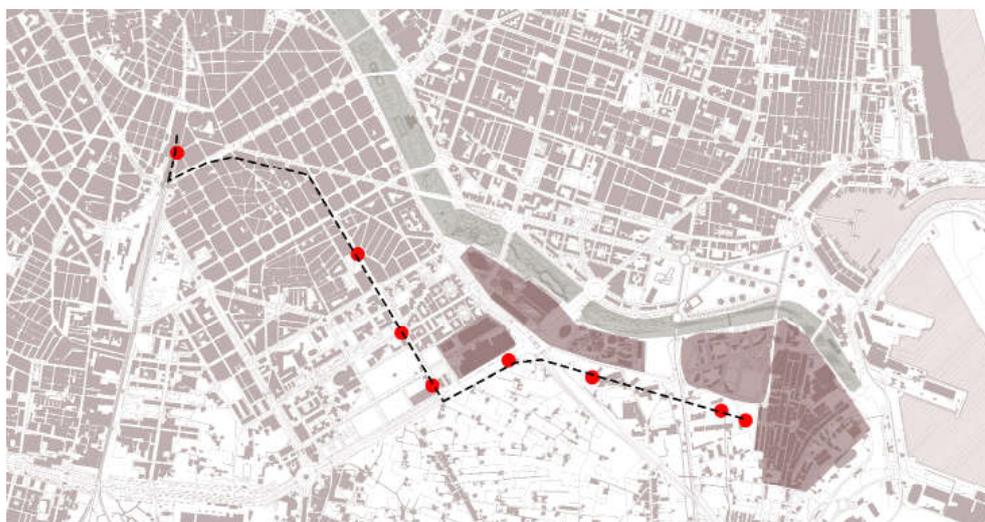


FIGURA 50. Línea 10 de metrovalencia.
Fuente: Elaboración propia.

Por último, la red de transporte público, en principio existe una comunicación entre el casco histórico de Valencia y el barrio de Nazaret muy escasa de tal forma que Nazaret es un poblado del entorno de la ciudad que parece ser el más desvinculado de todos por carecer de conexiones, simplemente por el puente de Astilleros y la red de autobús EMT Valencia. Por ello, debe mejorarse con la inclusión de la línea 10 de metrovalencia cuya fecha prevista es en 2012 y que servirá desde la Estación del Norte, el barrio de Ruzafa dará su paso por la Ciudad de las Artes y las Ciencias, el barrio de Moreras y el barrio de Nazaret.

IV.I.FACTORES QUE HAN IMPEDIDO LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD.



LAS VÍAS DEL FERROCARRIL VALENCIA-TARRAGONA.

Es el factor más influyente de todos y el más costoso de resolver. Valencia siempre ha tenido buenos resultados en la implantación de una línea de ferrocarril que pudiera desplazar las mercancías desde el centro de la ciudad hasta el litoral y viceversa. El gran auge de expansión económica y crecimiento de la población ha dado sus frutos en la expansión de las líneas de ferrocarril para obtener una mejor movilidad y conexión con otras ciudades de la Comunidad Valenciana. Durante unos años se desplazaron algunas vías fuera del territorio de la ciudad para no impedir el paso del tráfico rodado y de los peatones para su seguridad, pero inevitablemente la línea Valencia Tarragona debe cruzar de Norte a Sur pasando por la estación apeadero del Cabañal. En cualquier caso, se exige medidas de soterramiento ya que esta pieza del proyecto del Corredor Mediterráneo corta la Avenida de Francia además de otras calles y supone una gran barrera que separa la ciudad de sus poblados marítimos.

LA INDUSTRIALIZACIÓN.

El urbanismo que se desarrolló en Valencia a principios de Siglo XX fue el de la era industrial que ha prescindido de su entorno sin importar cual iba a ser el propósito de expansión de la ciudad. A pesar de tener una importancia vital para el sector de la industria portuaria, se ha situado en un entorno de huerta a los pies del antiguo cauce del Río Turia generando contaminación e insostenibilidad. En un intento de expansión de la ciudad por su crecimiento económico y social, Valencia se ha visto con un deterioro en la zona Este de la ciudad por las industrias que quedaban al límite del río, pero no han impedido su desplazamiento a otras zonas para la urbanización y regeneración de la zona.

FIGURA 51. Esquema de la ubicación de las industrias portuarias.

FIGURA 52. Esquema de los tramos del Jardín del río Túria que no están finalizados.

FIGURA 53. Esquema de la barrera que genera las vías del ferrocarril Valencia - Tarragona.

Fuente: Elaboración propia.

LOS ÚLTIMOS TRAMOS DEL JARDÍN DEL RIO TÚRIA.

Con la segregación del Jardín del Río Túria no fue posible la finalización de los últimos dos tramos próximos a la desembocadura del río. La falta de reacondicionar este terreno impide que se pueda integrar con el resto. Si el Jardín hubiera estado finalizado la gente podría recorrerlo desde el Parque de Cabecera hasta el puerto sin ningún problema y las ventajas que lleva consigo el Jardín se extenderían por este territorio homogeneizando las zonas, aumentando la superficie de zonas verdes y generando otros espacios a su alrededor.

EL ABANDONO DEL CIRCUITO DE FÓRMULA I.

La mayor parte de espacio ocupado donde irá ubicado el Plan Parcial del Grao es el circuito de Fórmula I. El tamaño de este sector es tan grande que genera una barrera propia para la conexión de la Avenida Francia con la Dársena, así como un aspecto deteriorado y desolador para el futuro del Cementerio del Grao. Es frecuentado por personas a realizar actividades de deporte como por ejemplo el críquet, aparcar en la zona asfaltada etc

Como está en deuso se ha generado una zona pobre y deshabitada de muy poca calidad con algunos edificios aislados como el propio cementerio o la antigua Estación del Grao.

IV.II.LA INSERCIÓN DEL PLAN PARCIAL DEL GRAO

Para llevar a cabo la implantación del Plan Parcial del Grao como pieza de unión es necesario cuestionarse como va a ser y qué forma va a adoptar para integrarse dentro del resto de elementos sin generar ningún tipo de barrera. En este planteamiento se tiene en cuenta el tipo de morfología que lo envuelve, por un lado, el crecimiento de un barrio de ensanche con una tipología de edificación abierta de estilo ecléctico y modernista; La Avenida Francia. Por otro lado, tenemos los poblados marítimos del Cabañal y Nazaret con una morfología de un estilo singular con unas manzanas alargadas propias de las antiguas cabañas. En este caso hay que cuestionarse qué trama hay que seguir:

- Si el crecimiento fuera con una morfología ensanche hacia el litoral, tendríamos una contradicción con los poblados marítimos.
- Si el crecimiento fuera con una morfología semejante a la de los poblados marítimos tendríamos una contradicción con el crecimiento hacia el mar.

Finalmente se opta por una morfología distinta a esas dos que complementa a los dos tipos de morfología permitiendo su unión. A continuación expondremos las características que aporta este nuevo proyecto.

RELACIÓN DE ESPACIOS

En sus cuatro límites tenemos:

- Norte, la zona residencial del barrio del Grao, seguirá dividida por la Calle Juan Verdeguer pero le aportará un límite muy distinto al que hay actualmente con algunos edificios de viviendas en altura y el inicio de un gran parque.
- Sur, la relación entre espacios se extiende desde el Jardín del Río Túria, el barrio de Moreras y el barrio de Nazaret por el transcurso del antiguo cauce. Utiliza espacios verdes y el agua para crear un gran parque dando continuidad a estos barrios.
- Oeste, proporciona un frente verde para el barrio de la Avenida Francia, permite la extensión de esta Avenida hacia el otro extremo con la incorporación de una nueva rotonda.
También se extiende el Paseo de la Alameda al otro extremos de las vías del ferrocarril, en principio por una pasarela que cruza de un sitio a otro y por la extensión del Jardín del río Túria finalizando los últimos tramos.
- Este, en relación con la Dársena, permite buenas visuales desde el propio parque y desde el puerto por la edificación en altura y la extensión verde del parque, dando continuidad a la zona, eliminando las zonas valladas, regenerando el entorno de la antigua Estación del Grao como edificio protegido.

RECUPERAR EL CONTACTO CON LA NATURALEZA

El Plan Parcial del Grao se compone de zona verde en toda su extensión, por ello se denomina "Delta Verde". El estado actual del terreno se sitúa en un grado de degradación bastante elevado, por eso se propone la creación de una nueva cubrición vegetal en esta zona.

La vegetación es autóctona que tiene como función ser una pantalla visual y acústica en todos sus límites para generar un gran parque.

Debido a la situación del Grao tienen un efecto positivo sobre la erosión y provoca que aumente la filtración de agua almacenada en el subsuelo. Permite también la evacuación del agua que tiende a acumularse de forma natural en la zona por el Jardín del río Túria.

EL ÁMBITO DEL SECTOR

Cuanto más grande es el tamaño de un sector, más posibilidades tiene de albergar grandes espacios y edificios con el objetivo de evitar un vacío urbano y obtener resultados negativos en cuanto a sostenibilidad social y económica.

El Plan Parcial del Grao abarca unas dimensiones de 450.000 m², comparado con el Plan de Actuación urbanística de la Avenida Francia o el Plan Moreras II tiene una superficie que supera por poco estos proyectos. El tamaño es una parte importante en este proyecto para poder destacar y conectar con todas sus partes, debe abarcar todo el territorio posible y recoger el mayor tramo del Jardín del Río Turia para facilitar su finalización y generar un gran parque. Por otro lado, este proyecto realmente no solo se destaca por su tamaño en planta, sino por su edificación en altura, ya que alberga los edificios más altos de la ciudad y recoge las mejores visuales.

El conjunto de los planes parciales analizados junto con los elementos estructurantes forma un tamaño muy extenso de calidad, con una importancia que se iguala con el centro histórico de Valencia, con una forma distinta.

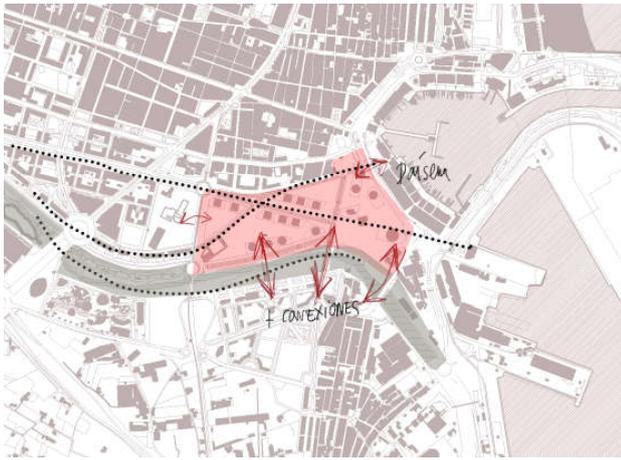
CRECIMIENTO TRANSVERSAL Y LONGITUDINAL DE LA CIUDAD

La unión con el Jardín del río Túria supone un gran avance a lo que se ha ido persiguiendo, un crecimiento hacia el litoral Valenciano, que hasta ahora se ha producido poco a poco con los proyectos analizados y que faltaba la pieza del Plan Parcial del Grao para completarlo, así se podrá avanzar desde el Parque de Cabecera hasta la Dársena sin obstáculos.

También se produce un crecimiento transversal que une por primera vez a los poblados marítimos del Cabañal con el barrio de Nazaret que siempre ha estado más desconectado, proporcionándoles continuidad con un gran parque que sirva a estos barrios.

NUEVO EQUIPAMIENTO DE CIUDAD

Se considera un nuevo equipamiento de ciudad porque es un proyecto de gran envergadura, con una calidad paisajística y urbanística con edificación en altura que puede adquirir una importancia equiparable a otros sectores como la Ciudad de las Artes y las Ciencias o el puerto de Valencia. Todo él en conjunto es capaz de contener y dotar a la ciudad de Valencia de nuevas funcionalidades y convertirse en otro gran parque que sirva a los barrios del entorno y a los poblados marítimos que carecen de espacios verdes.



NUEVAS CONEXIONES Y MEJORA EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD

El Grao es una zona donde confluyen muchos tipos de tráfico por la cercanía del puerto, hay tráfico pesado, tráfico rodado que proviene de las playas, el que proviene del Camino de las Moreras etc. En el Plan Parcial del Grao gana el protagonismo el peatón puesto que la intención no es facilitar al conductor que pueda atravesar cualquier tipo de vehículo por la zona, por tanto, se reduce considerablemente el tráfico rodado y se aprovechan las vías ya existentes que han sido cortadas por el ferrocarril para el tráfico rodado y añadiendo otras nuevas.

La calidad de las conexiones en la ciudad se mejora, favoreciendo la movilidad de las personas, conectando el paisaje con la huerta. La unión de los espacios verdes con corredores transversales, por el norte; la Playa de la Malvarrosa, el Cabañal, y al Sur; La Albufera, el barrio de Nazaret.

En cuanto al problema de desconexión que genera el tramo del ferrocarril se soluciona con los nuevos carriles del proyecto y la pasarela que cruza de la Avenida Francia al sector del Grao.

Se permitirá la prolongación de la Avenida del Puerto del paseo de la Alameda con una sección que ganará protagonismo el peatón. El paseo de la Alameda podrá enlazarse con la calle del Doctor Juan José Dómine, mientras que la Avenida Francia se prolonga de forma recta hasta el Delta. Y finalmente habrá una apertura de un nuevo vial que une el final de la Avenida del puerto con el nuevo puente que comunica con el barrio de Moreras II.

En este proyecto los viales no forman la estructura de este sector, sino el propio espacio verde, permite que el tráfico rodado tenga más poder que el propio peatón. Estas nuevas conexiones son una mejora favorable de las que hay actualmente para reducir la contaminación acústica del parque y facilitando al conductor el acceso al puerto y al barrio de Nazaret.

FIGURA 54. Relación entre espacios y continuidad de las vías en el Plan Parcial del Grao.

FIGURA 55. Congregación de equipamientos importantes en este sector
Fuente: Elaboración propia.



FIGURA 56. Esquema de las diferentes morfologías que existen en Valencia, comparadas con el Plan Parcial del Grao.

Fuente: Elaboración propia.

IMPULSA LA TERMINACIÓN DEL JARDÍN DEL RÍO TÚRIA

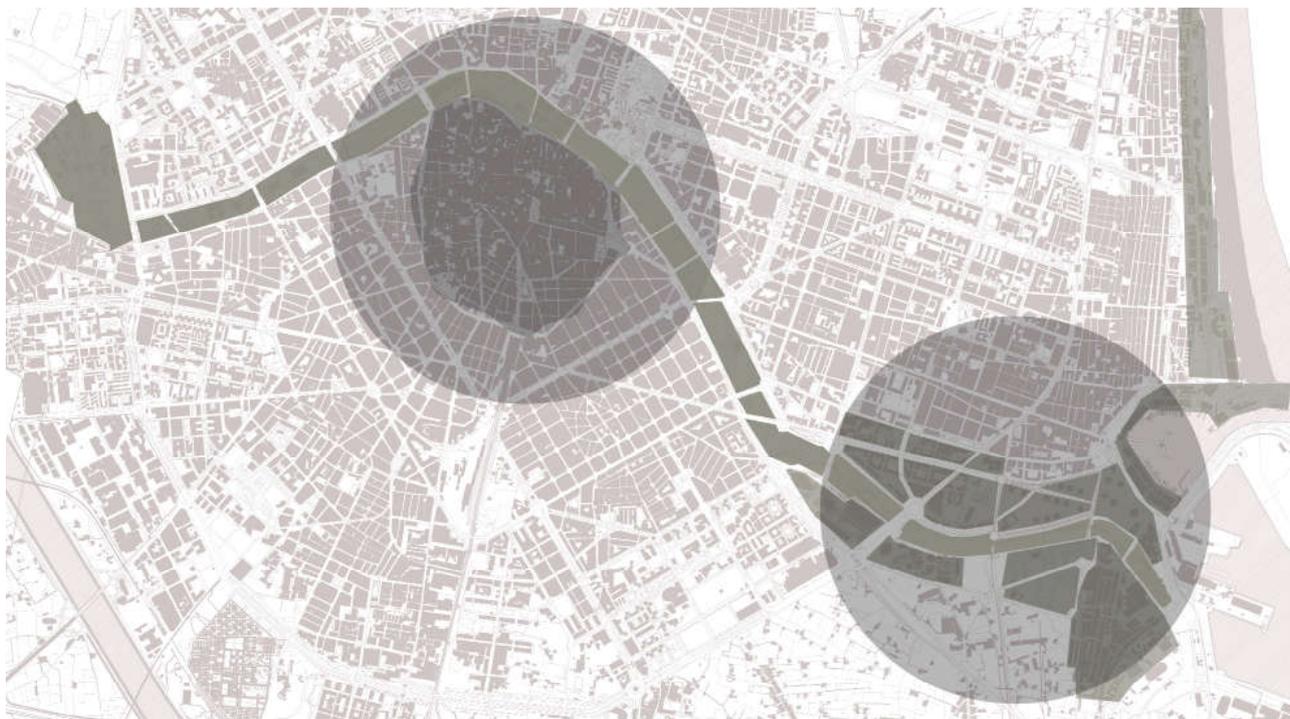
Durante años el Jardín del Río Túria ha estado inacabado en sus dos últimos tramos. Todos los tramos del Jardín que están poblados de arbolado, estanques, mobiliario urbano, espacios para actividades que dan vida al entorno que les rodea etc, son un complemento para relacionar ambas partes del río que se ven enfrentadas, ayuda a la generación de nuevos espacios verdes y aportar calidad a aquellas áreas residenciales que carecen de ellas.

Los nuevos espacios estarán dotados de espacios similares al resto del jardín con mobiliario adaptado a personas de todas las edades y se pretende hacer uso del agua como otro elemento circulante del jardín que solo transcurriría por estos últimos tramos hasta llegar al mar.

Posteriormente se requerirá del proyecto del Parque de la desembocadura en el barrio de Nazaret para poder darse por finalizado.

NUEVA MORFOLOGÍA URBANA

La ciudad de Valencia primero surge de forma radiocéntrica, con un tejido compacto y disperso dentro de unas murallas, después se establece un orden marcado por los viales, perpendicular al eje del Jardín del Río Túria, utilizando una morfología propia de ensanche. Por otra parte, los poblados marítimos crecieron con una forma alargada en sus manzanas por las antiguas cabañas de los pescadores y finalmente se ha evolucionado a una edificación en altura donde, donde se respira una permeabilidad, se desprende de la compacidad del resto de proyectos haciéndolo único y diferente.



FACHADA MODERNA PARA LA CIUDAD LITORAL

Desde el inicio del concurso de la Marina Real Juan Carlos I se habló de un nuevo cambio en el frente litoral en la que se añadiría nuevas funcionalidades al puerto. Con esos cambios y la idea del “Delta Verde” ha favorecido que la ciudad pueda obtener una fachada moderna en el puerto como un lugar de recogida de viajeros y turistas que se animen a visitar esta zona.

FIGURA 57. Esquema de la nueva centralidad urbana y La Ciutat Vella.

Fuente: Elaboración propia.

EDIFICACIÓN EN ALTURA

En este proyecto lo que más se aprecia son las visuales que se generan tanto dentro de las torres de viviendas como desde fuera y eso es por lo que se ha optado por realizar una tipología de edificación en altura para aprovechar al máximo el suelo con vegetación y utilizar la altura para poder tener buenas vistas hacia el puerto hasta la Albufera de Valencia.

NUEVA CENTRALIDAD URBANA Y UN FUTURO PARA LA SOSTENIBILIDAD

Con este proyecto se implanta una pieza que une varios sectores que tienen capacidad suficiente como para crear una nueva centralidad ubicada al litoral sur.

Este conjunto compite con el centro histórico, desplazando la importancia de Valencia dando lugar a una transformación de un modelo diferente a una ciudad bicentralizada.

Además, responde a una transformación de la ciudad de forma sostenible con las necesidades actuales:

- **MODERAR** de consumo de energía y contaminación, con ello se ha conseguido por la implantación de espacios verdes para evitar que

- Valencia sea un espacio altamente vulnerable al cambio climático.
- **PROXIMIDAD** de edificios de servicios municipales, para todos los ciudadanos que no vivan cerca del casco histórico de Valencia. El desplazamiento de edificios como el Edificio de Hacienda o el Edificio de los Juzgados que se traslada fuera del casco histórico ya no pertenecerán a la Ciutat Vella, esto supone un avance en cuanto a la cercanía facilitada por la expansión de la ciudad.
- **CREAR** patrones sostenibles de movilidad urbana y accesibilidad para todos los ciudadanos sin crear barreras arquitectónicas.
- **CUIDAR** y mejorar la biodiversidad y el ecosistema.
- **REDUCIR** el uso de terreno no urbanizado o con un aspecto degradado.
- **PROTECCIÓN** de los recursos hídricos, la calidad del agua y del aire.
- **PONER EN VALOR** las preexistencias, aquellas que tienen un valor histórico en memoria de la ciudad de Valencia como son los Tinglados que rodean el puerto, y el edificio de la Estación de ferrocarril del Grao.
- **AUMENTAR** los espacios públicos para crear entornos de convivencia, seguros y dinámicos.
- **REFORZAR** la resiliencia urbana de la ciudad para evitar los impactos socioeconómicos provocados por desastres naturales como ocurrió con el desbordamiento del río Túria en varias ocasiones.
- **CONSEGUIR** viviendas suficientes y adecuadas para toda la ciudadanía.
- **GARANTIZAR** la inclusión e integración social de grupos marginados de barrios como la zona norte de Nazaret y la de Moreras que precisan de reacondicionar esos espacios para su integración con la ciudad, con nuevas empresas y zonas residenciales.
- **CONVIVENCIA** social dedicada para todas las edades desde los más pequeños a los más mayores, sin distinción de culturas, rentas, ni las actividades que puedan albergar.

Con este análisis concluimos que el Plan Parcial del Grao es una pieza clave para completar la conexión entre los proyectos analizados y contribuye a la creación de una nueva centralidad por cumplirse los atributos de centralidad necesarios para darse el caso.

Se crea así un centro direccional a escala metropolitana que caracteriza la imagen de la ciudad hacia el litoral y que permite la unión con los poblados marítimos a través de un gran parque. Las consecuencias de este fenómeno se ven reflejados en el incremento de valor de los terrenos que se reflejará en

la calidad del precio final de las viviendas, en los hoteles de primer nivel, en la necesidad de implantar nuevas redes de transporte público como la nueva línea de metro y otros servicios e infraestructuras urbanas.

Finalmente esto supondrá una transformación tecnológica, ya que este nuevo proyecto propicia a que Valencia pueda ser **“smart city”** partiendo de una urbe sostenible, ayudando a ser mucho más eficiente, reduciendo la contaminación y socialmente integradora. Siempre que se tenga a acceso a servicios de información y digitales es importante adaptarse a las nuevas tecnologías en desarrollo que se están llevando a cabo para tener recorridos más interesantes y de mayor calidad para el ciudadano y esto solo se puede lograr creando una ciudad para el futuro.

V. BIBLIOGRAFIA

- BOFILL, Ricardo: Taller de Arquitectura. Editorial Gustavo Gili, 1984.
- BONET CORREA, Antonio: José María Tomás Llavador, El Arquitecto y su obra. Iseebooks, 2009.
- BUSQUETS, Joan: "Centralitat i implantació urbana" en Àrees de nova centralitat. Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona, 1987.
- CAPEL, Horacio: "El paisaje urbano", en Geografía Ilustrada Labor. Barcelona, Editorial Labor, 1970, vol II, pp78-112.
- DOMINGUEZ, Javier: La ciudad de Valencia y el Mar: De Tosca a Sorolla: metáfora o ficción. General de Ediciones de Arquitectura, 2012.
- FONT, Antonio: Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación. Barcelona, Diputació de Barcelona, 2003.
- GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia. Valencia, Universidad Politécnica de Valencia, 1996.
- GRAVAGNUOLO, Benedetto: Historia del urbanismo en Europa 1750-1960. Madrid, Akal, ed. 1998.
- HÉNARD, Eugène: Alle origini dell'urbanistica. La costruzione della metrópoli, (a cargo de Donatella CALABI y Mario FOLIN). Padua, Marsilio, 1972, pp. 260.
- LLOPIS ALONSO, Amando y PERDIGÓN, Luis (2016) Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia: (1608-1944). Valencia: Universitat Politècnica de València.
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón, y Agustín HERNÁNDEZ-AJA: Los nuevos ensanches de Madrid. La morfología residencial de la periferia reciente. 1985-1993. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, 1995, pp.271.
- PANERAI, PHILLIPE, Jean CASTEX, Jean-Charles DEPAULE: Formas urbanas: de la manzana al bloque. Barcelona, Gustavo Gili, 1986, pp. 209.
- PÉREZ IGUALADA, Javier: Elementos del proyecto urbano. Editorial Universitat Politècnica de València, 2007.
- SAINZ GUTIÉRREZ, Victoriano: El proyecto urbano en España. Genesis y desarrollo de un urbanismo de los arquitectos. Universidad de Sevilla : Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006.
- SECCHI, Bernardo: "The transformation of the urban habitat". Architecture & behaviour (en línea). Vol.9, núm 3, 1993, pp 344. Disponible en: http://lasur.epfl.ch/images/stories/editions_du_

lasur_pdf/AC/AC%20Vol%209%20No.3/SECCHI_en.pdf

- SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel: Ciutat funcional i morfología urbana. Barcelona, Edicions UPC, 1994, pp.200.
- _____: La estructura del espacio urbano. Barcelona, Gustavo Gili, ed. 1975.
- _____: Las formas de crecimiento urbano. Barcelona, Edicions UPC, 1996, pp. 196.
- TOMÁS LLAVADOR, José María: Ferrocarril y ciudad, historia de una contradicción. La implantación del ferrocarril como elemento determinante del desarrollo urbano de Valencia. Trabajo de investigación inédito. Universidad Politécnica de Valencia, Julio 2011.
- _____: Geometrías de ciudad. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Valencia, Diciembre 2015.
- TOMÁS LLAVADOR, José María y VICENS SALORT, Remedios: Historia de la Ciudad. Valencia marítima. De ciudad soñada a realidad conquistada. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia. Universidad Politécnica de Valencia, Febrero 2010. pp. 214-227.

OTRAS FUENTES:

- *50 años de la Riada de Valencia*. Disponible en: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=531993> [Acceso 6 Octubre 2007]
- *El Turia y la ciudad de Valencia*. Disponible en: <https://issuu.com/faximil/docs/elturiaylaciudaddevalencia>
- Herrera Avila, Marlen (2013) *Estudio del Espacio Público Vecinal del Grao de Valencia*. Valencia: Departamento de Urbanismo de la ETSAV
- LATORRE HERNANDES, *Plan Especial de Reforma Interior del viejo cauce del Rio Turia*. pp.4-6.
- Llopis Alonso, Amando (2012) *El jardín del Túria: otros tiempos, otros proyectos, otras imágenes, Historia de la Ciudad VI, Proyecto y Complejidad*. Valencia: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.
- HAL9000 (2005) 1957 – 2007.
- LOZANO VELASCO, José María(2014) *Estudio de integración paisajística, Plan especial La Marina Real Juan Carlos I*. Ayuntamiento de Valencia.
- Pecourt, Juan + Piñón, Juan Luis (2002) *La Valencia Marítima del 2000* COACV Selva Royo, Juan Ramón (2014) *Antecedentes*

y *Formación del Plan General de Valencia de 1966*. Madrid: Instituto Juan Herrera.

- Peñín, Alberto (2013) *Un parque encajonado: el Jardín del Turia*. Disponible en: <http://www.levante-emv.com/valencia/2013/11/16/parque-encajonado-jardin-turia/1051674.html> [Acceso 17 Noviembre 2013]
- *PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA 1988. PLANOS PGOU. SERIE B. CALIFICACIÓN DEL SUELO. B-06G*. ENERO 1992. Ayuntamiento de Valencia.
- *Planificación urbanística y ciudad* [Eugenio L. Burriel de Orueta – uveg–] Disponible en: <http://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/28662/144-171.pdf?sequence=1>
- TOMÁS LLAVADOR, José María. *Valencia y el mar, un idilio hecho realidad*. 2010. Revista Portus nº 20, Disponible en: retedigital.com
- _____: *Plan de reordenación de la ciudad de Valencia. Proyecto Balcón al Mar*. 2004. Revista Portus nº 8, Disponible en: retedigital.com
- VIGIL DE INSAUSTI, Aldofo. *Tesis doctoral_ Paisajes fluviales La ciudad de Valencia y el Río Túria*. Julio 2012. Universitat Politècnica de Valencia.

DERECHOS Y AUTORÍA DE LAS IMÁGENES:

- **Imagen de la portada:** Elaboración propia.
- **FIGURA 1:** Plano de la Ciudad de Valencia al ser atacada por el Mariscal Moncey en 1808.
Fuente: DOMINGUEZ, Javier: *La ciudad de Valencia y el Mar: De Tosca a Sorolla*.
- **FIGURA 2:** Plano de Valencia de 1899 del arquitecto José Manuel Cortina Pérez
Fuente: DOMINGUEZ, Javier: *La ciudad de Valencia y el Mar: De Tosca a Sorolla*.
- **FIGURA 3:** Evolución histórica del ferrocarril en Valencia desde 1852 hasta 1957.
Fuente: <https://parquecentral.es>
- **FIGURA 4:** Plan general de ordenación urbana/Calificación del suelo, Plano 6G.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.
- **FIGURA 5:** Ordenación pormenorizada, P.D.A.I Moreras II, Zonificación y estructura urbana.2003
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.

- **FIGURA 6:** Ordenación pormenorizada, P.D.A.I Moreras II, Alineaciones y espacios libres.2003
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.
- **FIGURA 7:** Foto del antiguo cauce del río Túria en el límite norte del Plan Moreras II.
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 8:** Fotos del antiguo cauce del río Túria en el límite del circuito de Formula I
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 9:** Edificio de Viviendas Torre Oceanis.
Fuente:<https://www.lasprovincias.es/valencia/20080331/tema-dia/viviendas-primer-rascacielos-nazaret-20080331.html>
- **FIGURA 10:** El Edificio Parcela XIII.
Fuente: <https://laurasanchis.es/project/moreras-ii/>
- **FIGURA 11:** Fotografía Aérea 1983.
Fuente: <https://www.icv.gva.es>
- **FIGURA 12:** Fotografía solar posteriormente edificado la Ciudad de las artes y las ciencias.
Fuente: <https://www.cac.es>
- **FIGURA 13:** La ciudad de las artes y las ciencias.
Fuente: Archivo municipal.
- **FIGURA 14:** Perspectiva de la-ciudad de las Artes y las ciencias hacia el mar.
Fuente: <http://enateneo.blogspot.com/2012/10/jardines-de-turia.html>.
- **FIGURA 15:** Barrio de Palomeras Sureste en Madrid, axonometría de la edificación.
Fuente: LOPEZ DE LUCIO, Ricardo, El programa de “Barrios en Remodelación” Madrid, 1976-1988. pg.183.
- **FIGURA 16:** P.A.U Avenida Francia 1990
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.
- **FIGURA 17:** Torre de Francia
Fuente:https://es.wikipedia.org/wiki/Torre_de_Francia#/media/Archivo:Valencia_-_Torre_de_Francia_1.jpg
- **FIGURA 18:** El corte Inglés de la Avenida Francia
Fuente:<https://www.elcorteingles.es/centroscomerciales/es/eci/centros/centro-comercial-avenida-de-francia>
- **FIGURA 19:** Centro Comercial Aqua Multiespacio.
Fuente: Revista vía hotel
- **FIGURA 20:** Emplazamiento Diciembre 1983 Plan Especial de

Reforma interior del viejo cauce del Río Túria.

Fuente: Ayuntamiento de Valencia

- **FIGURA 21:** Dibujo que muestra el Puente de Real asociado a un estanque circular.
Fuente: VIGIL de INSAUSTI. A. "Paisajes fluviales La ciudad de Valencia y el río Túria." Tomo 2, capítulo 12, Julio 2012. pp 349
- **FIGURA 22:** PERI-TURIA, Zonificación. Diciembre 1984.
Fuente: Ayuntamiento Valencia.
- **FIGURA 23:** Tramos del Jardín del Río Turia.
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 24:** Parque de cabecera.
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 25:** Tramo I
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 26:** Tramo II
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 27:** Tramo III.
Fuente: Vetges Tu Mediterrànea SLP y Pilar de Insausti "El Turia y la ciudad de Valencia..." pg132
- **FIGURA 28:** Tramo IV
Fuente: Vetges Tu Mediterrànea SLP y Pilar de Insausti "El Turia y la ciudad de Valencia..." pg137
- **FIGURA 29:** Tramos V, VI, VII, IX
Fuente: Vetges Tu Mediterrànea SLP y Pilar de Insausti "El Turia y la ciudad de Valencia..." pg140
- **FIGURA 30:** Fotografía de la maqueta de R. Bofill. Tramos X y XI.
Fuente: VIGIL de INSAUSTI. A. "Paisajes fluviales La ciudad de Valencia y el río Túria." Tomo 2, capítulo 12, Julio 2012. pp 449.
- **FIGURA 31:** Tramo XII
Fuente: Vetges Tu Mediterrànea SLP y Pilar de Insausti "El Turia y la ciudad de Valencia..." pg153
- **FIGURA 32:** Fotografía de la maqueta de R. Bofill Tramos XIII, XVI, XV, XVI.
Fuente: VIGIL de INSAUSTI. A. "Paisajes fluviales La ciudad de Valencia y el río Túria." Tomo 2, capítulo 12, Julio 2012. pp 458.
- **FIGURA 33:** Fotograma Vuelo. Centro cartográfico y fotográfico del ejército 1945-1946
Fuente: <https://www.icv.gva.es>
- **FIGURA 34:** Fotograma Vuelo. Instituto cartográfico valenciano 1983
Fuente: <https://www.icv.gva.es>
- **FIGURA 35:** Fotograma Vuelo. Instituto cartográfico valenciano 2012.

Fuente: <https://www.icv.gva.es>

- **FIGURA 36:** Plano de la Dársena de Valencia, Plan Especial de la American's Cup.
Fuente: Archivo de José Marías Tomás Llavador Arquitectos+Ingenieros
- **FIGURA 37** Plano ordenación pormenorizada.2014.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.
- **FIGURA 38** Plano de zonas de calificación urbanística.2014.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.
- **FIGURA 39** Fotografía de los Tinglados.
Fuente:https://www.eldiario.es/cv/Valencia-recupera-tinglado-espacio-abierto_0_830467629.html
- **FIGURA 40** Fotografía del edificio del reloj.
Fuente: <http://www.jdiezarnal.com/valenciapuertodevalencia.html>
- **FIGURA 41** Edificio Veles e vents
Fuente:<http://www.ev-eventos.com/3-lugares-encanto-organizar-evento-valencia/veles-e-vents/>
- **FIGURA 42** Fotografía Aérea 1956.
Fuente: <https://www.icv.gva.es>.
- **FIGURA 43.** Fotografía Aérea 1992.
Fuente: <https://www.icv.gva.es>.
- **FIGURA 44** Fotografía Aérea 2008 Circuito Formula I
Fuente: <https://www.icv.gva.es>.
- **FIGURA 45** Plano Circuito Fórmula I.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.
- **FIGURA 46** Plano de ordenación del Plan Parcial del Grao.
Fuente: Archivo de José María Tomás Llavador Arquitectos+Ingenieros.
- **FIGURA 47** Plano de ordenación Plan Parcial del Grao aprobado en 2008.
Fuente: Ayuntamiento de Valencia.
- **FIGURA 48** Plano de Valencia con los elementos de enlace desde el Jardín del Río Túria hasta el Paseo marítimo.
Fuente Elaboración propia.
- **FIGURA 49** La Dársena como articulación del Jardín del Río Túria y el Paseo marítimo.
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 50** Línea 10 de metrovalencia.
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 51** Esquema de la ubicación de las industrias portuarias.
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 52.** Esquema de los tramos del Jardín del río Túria que no

están finalizados.

Fuente: Elaboración propia.

- **FIGURA 53** Esquema de la barrera que genera las vías del ferrocarril.
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 54** Relación entre espacios y continuidad de las vías en el Plan Parcial del Grao.
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 55.** Congregación de equipamientos importantes en este sector.
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 56** Esquema de las diferentes morfologías que existen en Valencia comparadas con el Plan Parcial del Grao.
Fuente: Elaboración propia.
- **FIGURA 57** Esquema de la nueva centralidad urbana y La Ciutat Vella.
Fuente: Elaboración propia.