

2.0 ARQUITECTURA Y LUGAR

- 2.1 ANÁLISIS DEL TERRITORIO
- 2.2 IDEA, MODELO E IMPLANTACIÓN
- 2.3 ENTORNO. COTA 0

2.1- ANÁLISIS DEL TERRITORIO

ORÍGENES DEL BARRIO

La parcela se encuentra en el barrio de EL CABANYAL-CANYAMELAR. Es un barrio de la ciudad de Valencia, perteneciente al distrito de Poblados Marítimos. Está situado al ESTE de la ciudad y limita al Norte con la Malvarrosa, al Sur con el Grao, al Este con el Mar Mediterráneo y al Oeste con Ayora. A pesar de tener una localización estratégica dentro del tejido de la ciudad, el barrio del Cabanyal se encuentra en una situación de importante deterioro.

Es precisamente por su localización privilegiada, en primera línea de playa y muy cercano al Puerto, por lo que es una zona muy expuesta a continuas especulaciones inmobiliarias. Antes de 1897 el barrio del Cabanyal pertenecía a un conjunto de municipios independientes de la ciudad y se llamaba Poble Nou de la Mar.

Eran unos municipios formado principalmente por pescadores y que componían la fachada marítima al Norte de la desembocadura del río Túria, con una extensión de playa de más de 2500m y que albergaban el puerto de Valencia, que había empezado a desarrollarse a finales del siglo XIX. Con el cambio de siglo estos municipios se anexionaron a la ciudad de Valencia debido a su gran interés turístico. Este hecho fue un gran cambio para el barrio, ya que, pasó de albergar barracas de los pescadores a construirse en él lujosos chalets y palacetes pertenecientes a la alta burguesía.

La relación de Valencia con el mar siempre ha sido problemática, esto se debe a la ausencia de una planificación de conjunto y a la anexión de los municipios marítimos con la ciudad cuando estos ya estaban consolidados. La trama del barrio está muy desorganizada y no se sigue ninguna tipología concreta. En la actualidad la peculiar trama del Cabanyal se debe a las alineaciones de las antiguas barracas, que se disponían paralelas al mar.

La idea de Paseo al Mar (la actual avenida Blasco Ibáñez) ha condicionado especialmente la vida de los vecinos del Cabañal. El PGOU de 1988 (vigente actualmente) reconoce un valor histórico incuestionable para el barrio y se refiere a él como Conjunto Histórico Protegido. También fija como objetivo la regeneración y revitalización del barrio. En 1993, el núcleo original del ensanche del Cabañal es declarado BIC, entre otras cosas por la peculiar trama urbana del barrio.



Paseo Valencia al Cabañal, de Miguel Cortina. 1899.

El Plan General de ordenación Urbana de Valencia y su comarca de 1966 reforzó esta disposición general: residencial al norte, e industrial y portuaria al sur. Desapareció el residencial extensivo de la primera línea del Cabañal y la Malva-Rosa, y todos los barrios de la fachada marítima pasaron a ser intensivos.

Se mantuvo la consideración industrial para la periferia del Grao y Nazaret, y la progresión de las infraestructuras portuarias hacia el sur, hacia el nuevo cauce del Turia. El acceso norte se planteó con rotundidad, sobrevolando la dársena histórica y continuando hacia el sur.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1988 no cambió el reparto general de usos. Al contrario, amparó la diferenciación de una zona norte residencial contra otra sur portuaria,



1. Estado del Puerto de Valencia y sus alrededores en 1946.



2. Maqueta de la propuesta viaria de Valencia en 1966.

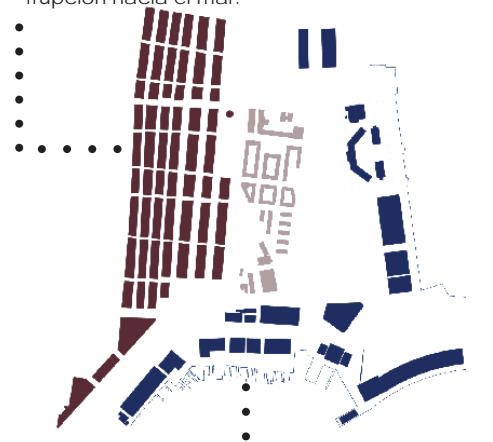


3. Fotografía de la zona de Valencia en 1988.

aunque introdujo medidas correctoras respecto al Plan anterior en la trama viaria diseñada y en la densificación de los barrios de la Malva-Rosa y del Cabañal. Se lleva a cabo a su vez el acceso sur, sustituyendo el tradicional por la Avda. del Puerto, y se plantea la desaparición de la estación de ferrocarriles del Grao, y más recientemente, la apertura de la dársena interior a todos los ciudadanos.

La zona del puerto ha sufrido un crecimiento y cambio importante en los últimos años. La celebración de eventos como la Copa América o la Fórmula 1 entre otros ha dado lugar a un gran espacio adaptable a distintos usos según las necesidades, el cual podemos encontrar a rebosar durante un fin de semana de verano, y sin embargo hay días que es un espacio inmenso sin casi vida.

El Barrio del Cabañal, con su denso caserío y trama reticular paralela sufre una brusca interrupción hacia el mar.



El centro marítimo junto con la dársena interior del puerto, zona potencial de ocio para la ciudad.

Dos realidades que conviven



ANÁLISIS MORFOLÓGICO

Aunque al ser un límite de la ciudad parece un poco caótico, los viales están claramente marcados. Hay unas vías principales que concentran y recogen el tráfico denso en determinadas horas punta según los eventos que se realicen en la zona. También hay viales secundarios, de escala de barrio dentro de cada núcleo que hemos comentado anteriormente. Estos son más de uso de vecinos.

Al tratarse de una zona que últimamente ha sido potenciada a diferentes niveles, realización de eventos, turismo, disfrute de la costa valenciana... ha sido dotada de una red potente de transporte público. Hasta este punto se puede acceder por **bus**, **tranvía**, e incluso usando el **carril bici**.

Es una zona dominada mayoritariamente por viviendas, que frenan en seco creando un vacío urbano antes de pasar al eje del paseo marítimo, que cuenta con una franja de restaurantes para dar servicio a la zona de playa, además de la zona de ocio de la dársena del puerto. Sin embargo, en la zona de vivienda hay mucha carencia de zona verde, hecho que vamos a intentar solucionar en la intervención.



- Bici
- Viales rodadas
- Viales peatonales
- Transporte público-tranvía



En cuanto a la topografía de la zona, cabe destacar que se trata de un área mayoritariamente plana, sin casi desniveles, y a la hora de proyectar podemos aprovechar todas las **orientaciones** según nos interese, pues los edificios colindantes a la parcela no afectan en ella en cuanto a crear sombras o invadir sus espacios.

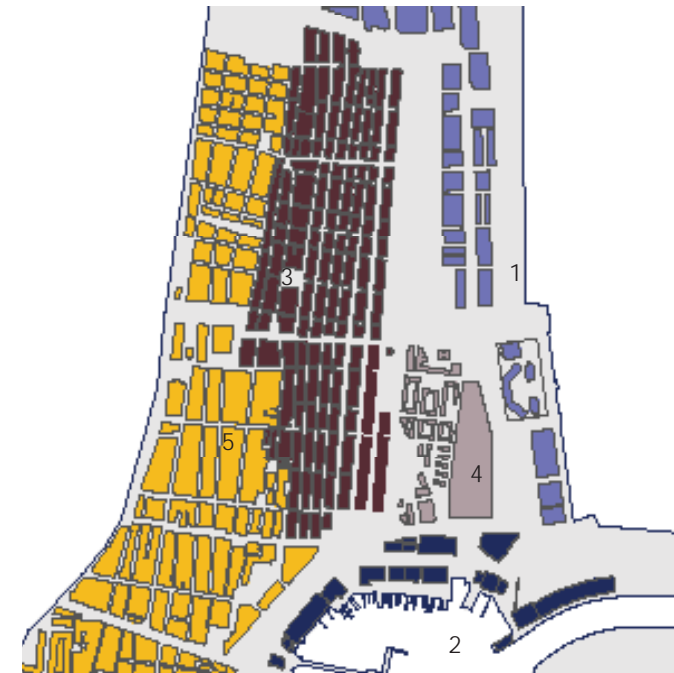
Respecto al tema **equipamientos**, es un área formada en su mayoría por viviendas, en las que únicamente se ubican pequeños comercios. Además es un barrio que durante el día si puede que tenga mucha actividad, pero de noche durante la semana puede parecer una zona un poco insegura, al contrario que los fines de semana, cuando se transforma en un lugar de gran movimiento.

Y como ya hemos dicho, al volverse últimamente zona de interés turístico se han incorporado más dotaciones, como hoteles, restaurantes o el balneario de las Arenas. Es por tanto un punto donde se fusionan muchos elementos, lo cual contribuye más si cabe a su aspecto tan caótico.

TEJIDO URBANO

Analizando un poco más a fondo los alrededores inmediatos a la parcela, se pueden actualmente distinguir 5 tramas diferentes:

1. El paseo marítimo, a lo largo de toda la costa mediterránea.
2. La zona del puerto, con sus nuevos equipamientos, dotaciones y zonas verdes.
3. La trama del Poblet Nou del mar, con su marcada trama reticular.
4. El área de la intervención y sus edificios colindantes que parecen surgir de forma arbitraria.
5. La zona creada por la expansión de Valencia hasta su unión con el barrio del Cabañal.



Tejido Urbano.



Ejes Principales de la zona urbana.

EJES PRINCIPALES DE LA ZONA URBANA

Los ejes urbanos de aproximación, creados en muy diferentes etapas del desarrollo de la ciudad, tienen como denominador común la voluntad de acercamiento de la ciudad hacia su frente litoral. Si bien en un principio este acercamiento era de carácter estratégico, como simple vía de servicio para el transporte de mercancías entre el puerto y la ciudad amurallada, la progresiva puesta en valor del frente litoral como zona de gran atractivo y calidad ambiental y espacial, supuso la aspiración cada vez mayor de dar un vuelco al carácter "no marítimo" de la urbe, vinculando las diferentes zonas de ensanche creadas entre los siglos XIX y XX con un litoral que hasta entonces vivía ajeno a cuanto acontecía más allá de sus límites.

Fue por lo tanto el antiguo Camino al Grao, actual Avda. del Puerto, el primer vínculo establecido, destacando con posterioridad el Paseo de Valencia al Mar, actual Avda. de Blasco Ibañez, el cual nunca llegó a materializar su conexión con el litoral. Más recientemente cabe destacar por el norte la Avda. de Los Naranjos, eje vertebrador del Campus de la Universidad Politécnica y los nuevos aularios de la Universitat de Valencia, y al sur la Avenida de Francia, de marcado carácter urbano. Además de todos estos ejes urbanos de sentido este-oeste, la misma franja litoral se puede entender como un eje de acercamiento al puerto y el propio espacio del anillo de la Dársena Interior que recorre el espacio portuario.

1. Eje litoral y Playas urbanas.
2. Paseo Marítimo
3. Prolongación Avenida Blasco Ibañez
4. Fachada Marítima Urbana
5. Avenida del Puerto
6. Avenida de los Naranjos
7. Avenida de Francia

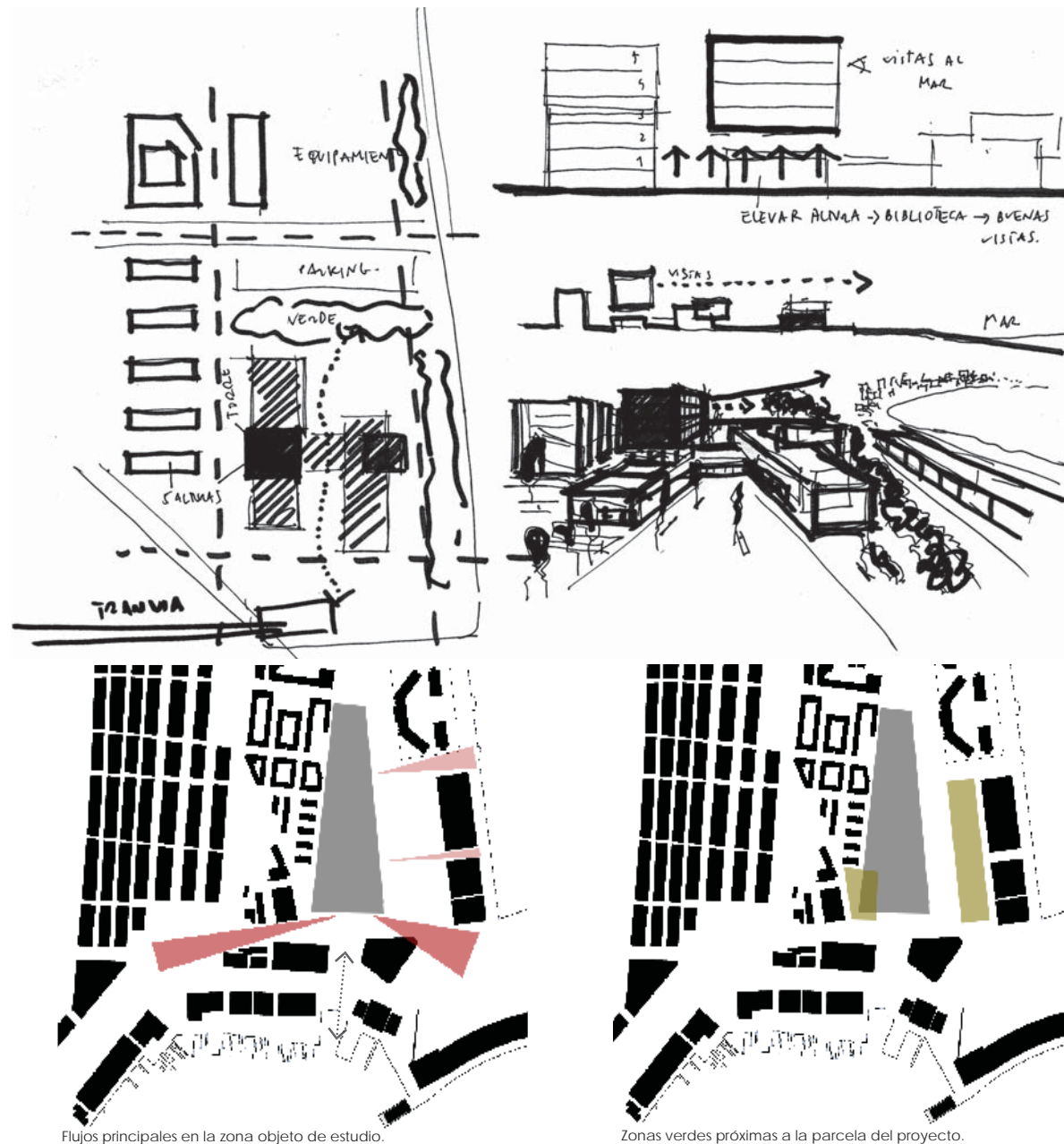


2.2-IDEA, MEDIO E IMPLANTACIÓN

La parcela propuesta es actualmente un vacío urbano, la cual puede pasar por distintas situaciones extremas en un periodo muy corto de tiempo. Es posible que se use de parking para un evento nocturno, siendo invadida por cientos de personas, y quedar totalmente desierta un lunes por la mañana, incluso podría considerarse insegura en los días tranquilos sin actividades por la zona, debido a que está en un extremo de la ciudad, y que tampoco está muy iluminada.

Como se trata de una parcela muy extensa, no está condicionada a priori por ninguna orientación, así que como en este caso se puede escoger, se ha tratado de dar la **orientación** idónea a cada uso. En vez de cerrarse radicalmente a una orientación mala, como podría considerarse la Oeste, se ha intentado aprovechar todos los espacios, para que al acceder a la parcela desde la cualquier dirección, sea una aproximación gradual, en la que el espacio exterior siempre forma parte del interior, para pasar en algún momento dado a ser parte del edificio.

Las **vistas** más interesantes sin lugar a duda se encuentran en el Sur y Este. A cota 0 simplemente se intuye que allí está el mar, y aún estando en la planta primera sólo se podría disfrutar las vistas en los pocos espacios libres que hay entre los edificios de primera línea del mar y puerto, a modo de grietas que nos marcan el camino al mar. Por esta razón se proyecta el volumen de la Biblioteca en altura, buscando las mejores vistas.



Se ha optado por fragmentar la parcela en dos partes, aprovechando la extensión de uno de los viales preexistentes. Cada una de las dos partes tiene un uso diferente, así la subparcela Norte albergará un Centro deportivo con sus respectivas instalaciones; y la subparcela Sur contendrá el Centro Socio-Cultural. Las dos partes quedan conectadas por un gran espacio fluido y continuo, en el que los volúmenes del proyecto aparecen a la par que grandes o pequeñas zonas verdes, a la vez que se alternan con espacios semipúblicos que crean una trama dinámica y con infinitud de posibilidades.

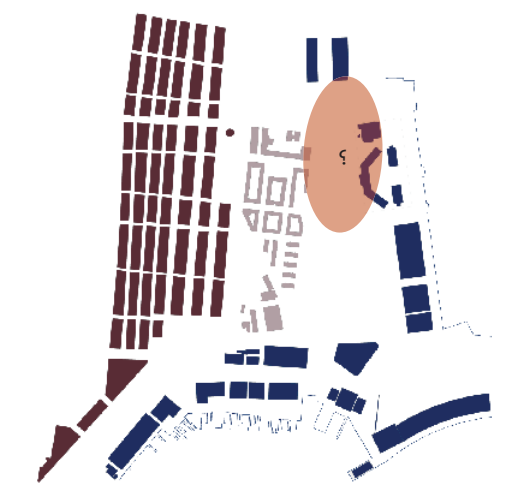
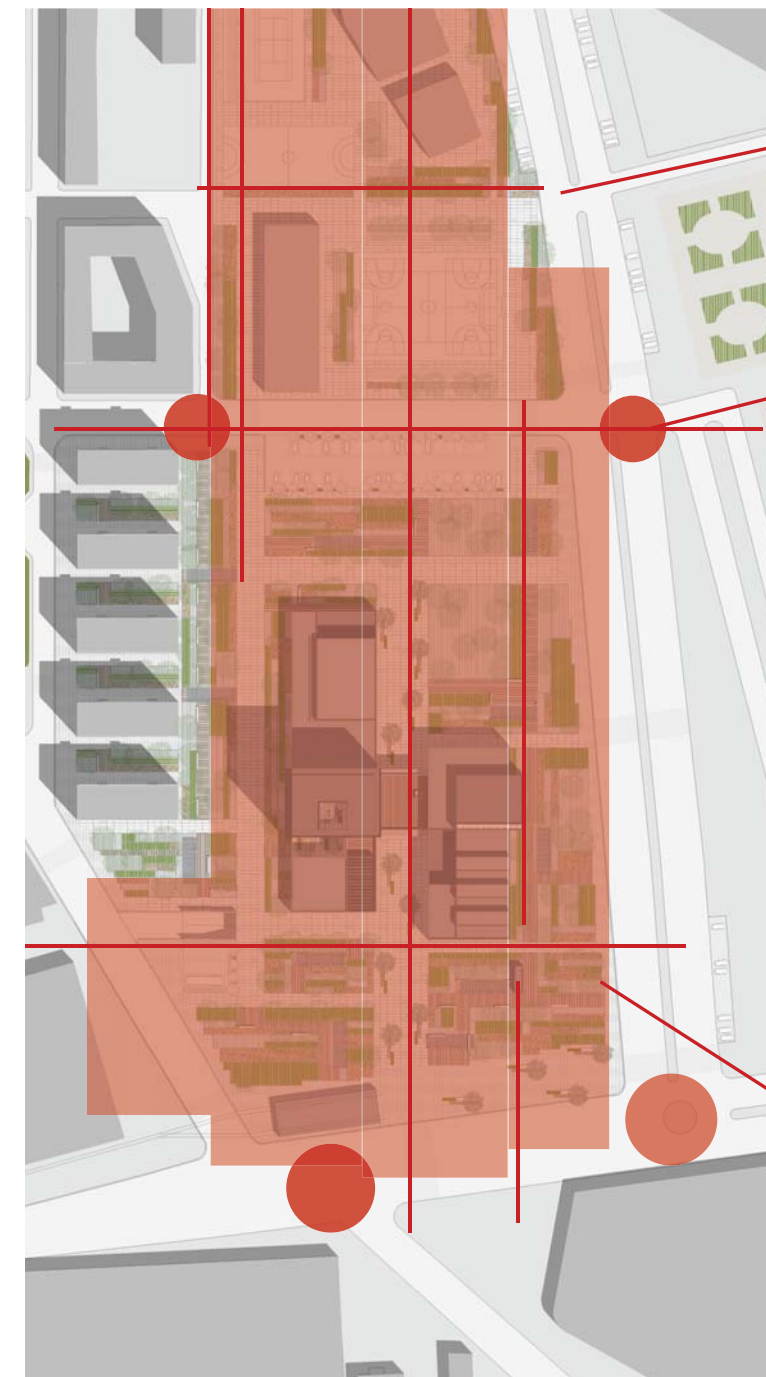
Se toma como punto de partida el **estudio de los flujos**, pues vendrá una gran cantidad de gente tanto por medio del **transporte público**, con la importancia del punto de la llegada del tranvía, como viandantes a escala de barrio, que se acercarán a la zona desde el Oeste, teniendo que atravesar nuestra intervención necesariamente para llegar a la zona de costa.

Es importante crear transiciones a lo largo de la parcela, ofrecer espacios ricos y variados, saber captar a tantos diferentes usuarios, revalorizar el espacio aportando muchas **zonas verdes**, y la posibilidad de canalizar el tráfico rodado tan fuerte que existe actualmente en la zona.

IDEAS Y PRINCIPIOS GENERADORES

Es por tanto una tarea difícil, y parece inevitable fijarse en esta serie de **objetivos** para llevarla a cabo:

- Proponer un edificio y ordenación que una dos tramas completamente distintas: NEXO.
- Compatibilizar la escala de barrio con la de una dotación importante para la ciudad, y dar servicio a ambas partes: CONVIVENCIA.
- El programa es amplio y diverso, que los espacios puedan adaptarse a todo tipo de situaciones: FLEXIBILIDAD.
- El respeto urbano del territorio en las diferentes escalas: INTEGRACIÓN.
- Presencia y Legibilidad Formal del conjunto en el territorio: AUTONOMÍA FORMAL.



DOS lugares-DOS dilemas-MUCHAS posibilidades

2.3-EL ENTORNO. CONSTRUCCIÓN DE LA COTA 0

IDEA DEL ESPACIO EXTERIOR

La parcela donde se ubica el edificio del Centro Cultural es de unas dimensiones muy grandes, y el control de las diferentes piezas, tanto los espacios urbanos como las construcciones, requiere de un estudio detallado del entorno urbano que rodea la parcela, ya que un conocimiento exhaustivo de éste, condicionará el diseño final del proyecto, con sus proporciones, tanto en planta como en volumen, intentando buscar siempre el equilibrio visual y volumétrico más acorde y respetuoso.

La parcela dispone de una geometría poligonal en forma de trapecio. La geometría del Centro Cultural responde a la forma de la parcela, dos brazos que se deslizan entre sí creando espacios urbanos a modo de plazas. Estos brazos están unidos por el hall principal del edificio, enfocado directamente con el eje vertical que atraviesa el edificio de sur a norte desde la parada del tranvía hasta el otro lado de la parcela.

En el lado Norte de la parcela, se prolonga la calle transversal hasta la calle Eugenia Viñes, aunque tendrá un uso semipeatonal. Al otro lado de esta calle, se propone el proyecto de un equipamiento polideportivo, ya que haciendo un estudio del barrio, las instalaciones polideportivas más próximas están a veinte minutos andando. Las viviendas que están a Norte, justo al otro lado de la parcela están en un estado lamentable, se trata de unas viviendas adosadas de baja densidad. Justo al lado de estas viviendas se encuentra una parada de autobús importante, tanto de carácter público, ya que son líneas de transporte público que vienen desde el Centro de Valencia, como de carácter privado, ya que vienen líneas de autobuses escolares al Centro docente que se encuentra en el extremo Oeste.

En el lado Sur la parcela linda con la parada del tranvía, y como se ha dicho anteriormente la ubicación final del proyecto en la parcela ha sido condicionada por la posición de la parada del transporte público. También se encuentra las instalaciones portuarias.

Al Este la parcela linda con una serie de edificios comerciales de baja altura, que tienen uso de restaurantes y hoteles, y están separados de la parcela por la Calle Eugenia Viñes y por una zona verde ajardinada. En los extremos de esta franja se encuentran el Hotel Neptuno de cinco alturas y el Hotel las Arenas en el extremo sur, con tres alturas. Al tratarse de una parcela ubicada en la segunda línea de playa, no existen vistas al mar en cota 0, por eso el proyecto necesita ganar altura para poder disfrutar de esas vistas tan bonitas del Mar Mediterraneo y del puerto de Valencia.

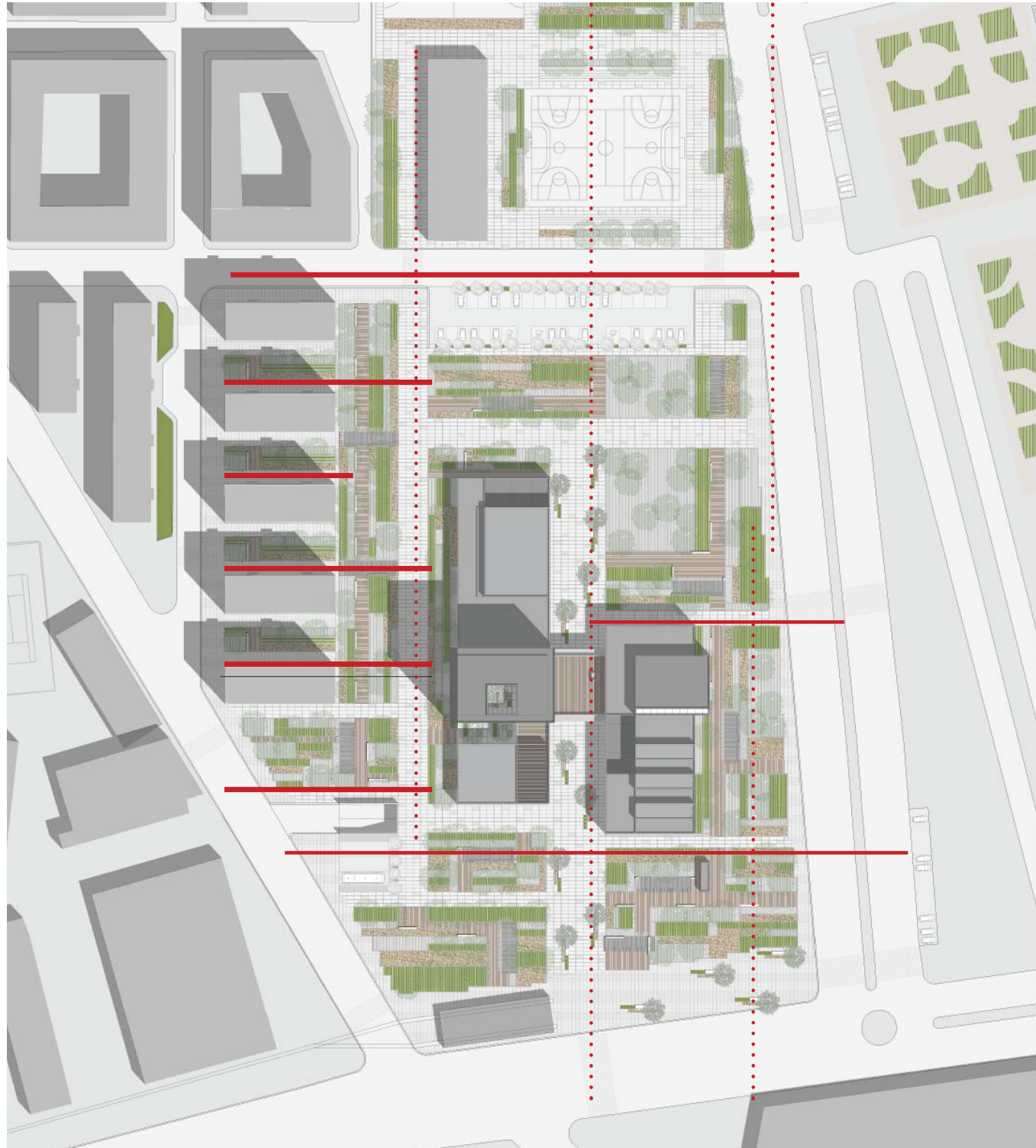
En el lado Oeste la parcela linda con unos edificios residenciales de media densidad, colocados transversalmente a la línea del mar. El diseño de la biblioteca en altura responde no solo a la posibilidad de conseguir las mejores vistas, sino también al equilibrio compositivo y volumétrico que deben existir entre el entorno urbano y el nuevo proyecto. El resto de edificios también son de tipología residencial, y responden a un esquema de manzanas cerradas, tipo el ensanche. Al otro lado de la Calle del Arquitecto Guatavino, se encuentran unas instalaciones militares, en una parcela con una geometría en forma de cuña. Los edificios tienen dos alturas.



- PROPIETA DE CENTRO CULTURAL
- PROPIETA DE EQUIPAMIENTO POLIDEPORTIVO
- PARADA DE TRANSPORTE PÚBLICO. TRANVÍA
- PARADA DE TRANSPORTE PÚBLICO. AUTOBÚS
- EQUIPAMIENTO CENTRO ESCOLAR
- RESTAURANTE Y HOTELES
- HOTEL LAS ARENAS
- INSTALACIONES PORTUARIAS
- EDIFICIOS RESIDENCIALES DE DENSIDAD MEDIA
- INSTALACIONES MILITARES
- VIVIENDAS ADOSADAS DE BAJA DENSIDAD.



Es un punto muy importante del proyecto el ver cómo se ha involucrado el exterior y alrededores al edificio, como una parte que sin la cual el proyecto no se entendería. Al visitar la zona, se aprecia como un gran vacío urbano sin sentido, y además muy extenso. Es por ello que al proyectar se intenta crear diferentes volúmenes los cuales van creando subespacios dentro de esa gigante área. Se busca crear recorridos desde todas las direcciones, aunque claro está que se marcan unos principales, como el eje transversal que cruza el edificio y que se inicia justo desde el punto de llegada del tranvía, pues es donde se recogerá a un número importante de visitantes, este es el eje que atraviesa el edificio por medio del hall principal de entrada, que funciona como una rótula en el proyecto. Paralelos a este existen otros ejes exteriores al edificio que también nos permitirán transitar la zona.



No cabe olvidar que también es igual de importante el flujo de personas Este-Oeste. No queremos que el proyecto sea visto como una barrera, sino como un conjunto de piezas que nos ofrecen múltiples formas de recorrer un mismo espacio. El acceso al parking se recoge por el lado Oeste, desde una vía más secundaria, y es en esa calle donde se disponen de plazas públicas de aparcamiento. Para agrupar transporte público se ubica el estacionamiento de autobuses al lado de la parada del tranvía separando ambos por una franja verde. La zona verde se diseña de la misma forma que se ha proyectado el edificio. Diseñados como recorridos a modo de paseos ajardinados con zonas de descanso donde se proyectan zonas de sombra con pérgolas y mobiliario urbano. El espacio exterior envuelve el edificio creando recorridos lineales muy interesantes.

