



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Valencia Ucrónica: Relato de la ciudad que pudo haber
sido

Trabajo Fin de Grado

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

AUTOR/A: Martínez Valle, Mario

Tutor/a: Martínez Pérez, Francisco Juan

Cotutor/a: Blasco Sánchez, María del Carmen

CURSO ACADÉMICO: 2022/2023

VALENCIA UCRÓNICA

Relato de la ciudad que pudo haber sido

Autor: Mario Martínez Valle

Tutores: Francisco Juan Martínez Pérez
María del Carmen Blasco Sánchez

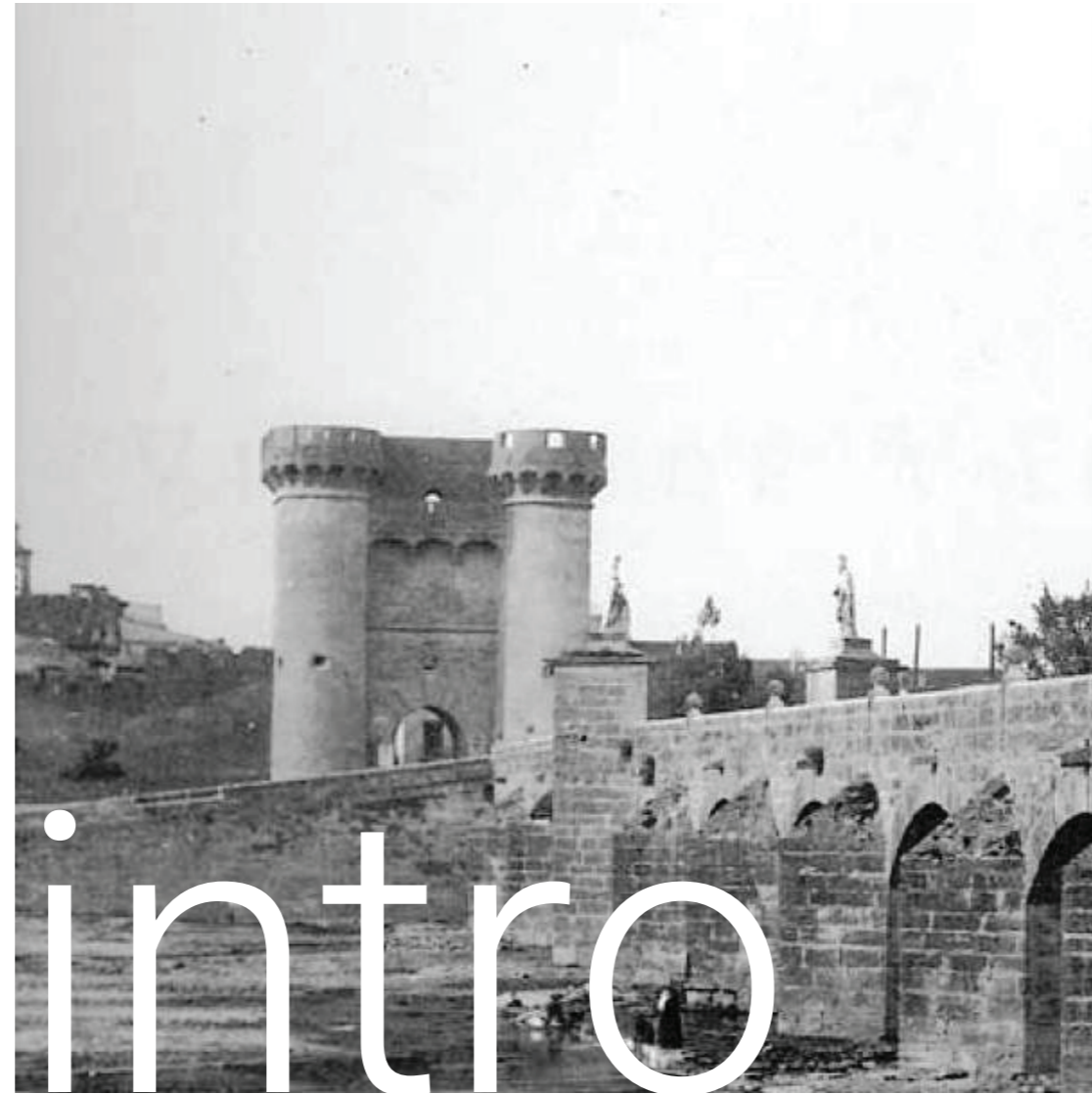


Muchas gracias a todos los que me han ayudado a crear este trabajo y que me han acompañado durante estos cinco años:

A mis amigos, a mis tutores, a la gente del foro, a mi familia, a mis hermanos, pero sobre todo a mi madre a la que admiro profundamente y a la cual nunca podré agradecerle lo suficiente todo lo que ha hecho por mí.

Gracias por esta segunda oportunidad que me has dado, he intentado aprovecharla lo máximo posible

intro		
THE INCIDENT	5	
INTENCIONES	6	
METODOLOGÍA DE TRABAJO	7	
LAS UCRONÍAS	8	
CONTEXTO HISTÓRICO	9	
01		
MUCHAS HUERTAS, UNA MURALLA Y UN ANILLO	11	
CONTEXTO HISTÓRICO Y REFERENCIAS	12	
<i>Valencia</i>	12	
<i>Viena</i>	13	
VALENCIA UCRÓNICA I	14	
02		
TURIADAM	17	
CONTEXTO HISTÓRICO Y REFERENCIAS	18	
<i>Valencia</i>	18	
<i>Plan de Ensanche para Barcelona de Cerdà</i>	20	
<i>La ciudad lineal de Arturo Soria</i>	21	
<i>Plan Zuid de Amsterdam</i>	22	
<i>La ciudad jardín de Hampstead</i>	22	
<i>Las Siedlungen berlinesas</i>	23	
<i>Las höfen vienesas</i>	23	
VALENCIA UCRÓNICA II	24	
03		
DESARROLLISMO BIEN	29	
NECESARIO PRÓLOGO	30	
CONTEXTO HISTÓRICO Y REFERENCIAS	31	
<i>Valencia</i>	31	
<i>El Madrid de Secundino Zuazo</i>	36	
<i>Plan Macià de Barcelona</i>	36	
<i>Brasilia</i>	37	
<i>Las new towns, Milton Keynes</i>	38	
<i>Ciudad Universitaria de Caracas</i>	38	
VALENCIA UCRÓNICA III	39	
04		
AL MAR!	43	
CONTEXTO HISTÓRICO Y REFERENCIAS	44	
<i>Valencia</i>	44	
<i>Plan Bilbao Ría 2000</i>	47	
<i>Arabianranta</i>	48	
<i>Hammarby</i>	48	
<i>Ørestad</i>	49	
<i>Stratford</i>	49	
VALENCIA UCRÓNICA IV	50	
outro		
2077발렌시아	53	
CONTEXTO HISTÓRICO Y REFERENCIAS	54	
<i>El ejemplo de Singapur, Marina South</i>	54	
<i>La mirada al futuro del Grupo Aranea</i>	58	
VALENCIA UCRÓNICA Z	62	
LA VALENCIA UCRÓNICA Y LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	64	
BIBLIOGRAFÍA	65	
PLANO GENERAL	66	



intro

the incident





*Visualización de las murallas de Valencia a mediados del siglo XVI
Elaboración propia con IA a partir del grabado de Anton van den Wyngaerde*

INTENCIONES

El siguiente trabajo titulado Valencia ucrónica constituye un relato de ficción urbanística sobre el potencial desarrollo territorial de una ciudad, Valencia en este caso, bajo unos acontecimientos posibles, pero no ocurridos realmente, y contruidos sobre una premisa de verosimilitud y rigor académico.

La motivación que impulsa el desarrollo de esta idea surge a partir de la voluntad de querer aunar en un proyecto personal y creativo tanto el conocimiento teórico como práctico que he adquirido en el Grado de Fundamentos de la Arquitectura. Primero, haciendo un repaso de la historia de la disciplina urbanística de los últimos dos siglos para, posteriormente, aplicarlos en un proyecto sobre un territorio que me es familiar y conocido, la huerta del Turia.

Partiendo de 1865, una serie de sucesos permiten que las murallas tardomedievales de la ciudad no sean derribadas. A partir de ahí, los acontecimientos históricos se van desencadenando en un efecto mariposa que finaliza en el diseño de una urbe que se asienta sobre el territorio de la actual Valencia, pero que dista mucho de su fisonomía actual.

El trabajo se estructura alrededor de cinco capítulos, cada uno de los cuales abarca un tercio de siglo de historia de una Valencia alternativa. Esta ciudad comienza siendo muy similar a la original del siglo XIX, pero conforme los sucesos se vayan concatenando, cada vez resultará más difícil reconocerla. En cada capítulo se pretende plasmar cómo podrían haberse implantado en el territorio valenciano algunos de los proyectos urbanísticos más vanguardistas de sus épocas. Cada capítulo cuenta con un apartado de ficción narrativa donde se relatan los hechos que han dado lugar al proyecto y de una parte gráfica donde se plasma por medio de planos e ilustraciones la evolución de la ciudad.

Este trabajo parte de la premisa de no querer ser un documento meramente académico, sino que se presenta también como un producto atractivo para personas no versadas en la materia. Se concibe como un documento con múltiples capas de complejidad, de manera que un erudito sea capaz de apreciar el conocimiento e investigación que lo vertebran y así como de ser disfrutado por cualquier aficionado a la historia y la arquitectura.

Este proyecto pretende ser un espejo en el que mirarse y no reconocerse y, al no reconocerse, provocar en el lector una reflexión sobre todas las oportunidades que la cultura urbanística le brindó a la ciudad a lo largo de su historia, pero que no aprovechó. Lejos de pretender que esta nostalgia por la ciudad que pudo haber sido y no fue nos paralice, el capítulo final es una invitación a aprovechar las oportunidades que a nuestra ciudad actual se le siguen brindando. Solo aprendiendo del pasado podremos construir un mejor futuro, y todavía estamos a tiempo de que una parte de esta ucronía se convierta en nuestra realidad.

METODOLOGÍA DE TRABAJO

El proceso de elaboración de este proyecto se inició con una fase preliminar de investigación, en la cual se procedió a la revisión de diversas tesis doctorales y publicaciones con el propósito de profundizar en el análisis del desarrollo urbano de Valencia durante los últimos 150 años. Esta etapa de documentación y análisis resultó ser de vital importancia, ya que permitió adquirir una comprensión sólida y contextualizada de la evolución histórica de la ciudad hasta su estado actual.

Una vez establecido este marco de conocimiento, se procedió a la formulación de un esquema que sirviese como eje central articulador del crecimiento de la ciudad. Este esquema pivotó entorno a la conceptualización de una gran avenida que conectando el puerto con el aeródromo de Manises atravesase transversalmente la Valencia ucrónica. A lo largo de cada tramo de esta avenida sería posible identificar las diferentes tandas de crecimiento de la ciudad y la huella de las respectivas corrientes arquitectónicas y urbanísticas.

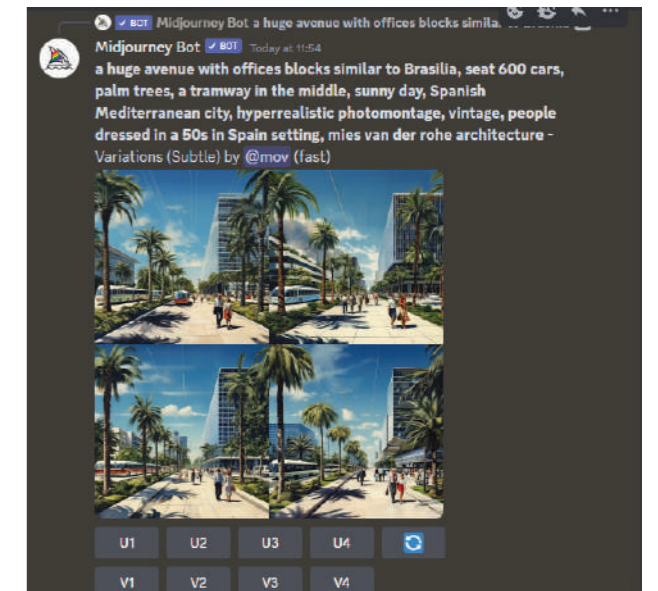
Una vez planteado el marco, se programó una serie de reuniones regulares con los tutores de este trabajo. En estas reuniones normalmente mensuales, el alumno llevaba propuestas de ejemplos urbanos estudiados a lo largo de la carrera o que le interesasen y que fuesen pertinentes para cada capítulo. Durante las sesiones se debatió constructivamente para seleccionar aquellos ejemplos que resultasen más idóneos y verosímiles dentro del marco del proyecto. Posteriormente, se procedió a analizar cada uno de estos ejemplos y a plasmar a mano sobre papel continuo a escala 1:5000. En las sesiones sucesivas se presentaría a los profesores la implantación del proyecto en el plano y se debatirían las propuestas de ejemplos urbanos para su análisis en los capítulos posteriores.

Este enfoque metodológico permitió estructurar el trabajo de investigación de manera rigurosa y lógica, estableciendo una hoja de ruta clara para el análisis de forma cronológica de las decisiones urbanísticas adoptadas en las diferentes fases de evolución de esta Valencia Ucrónica.

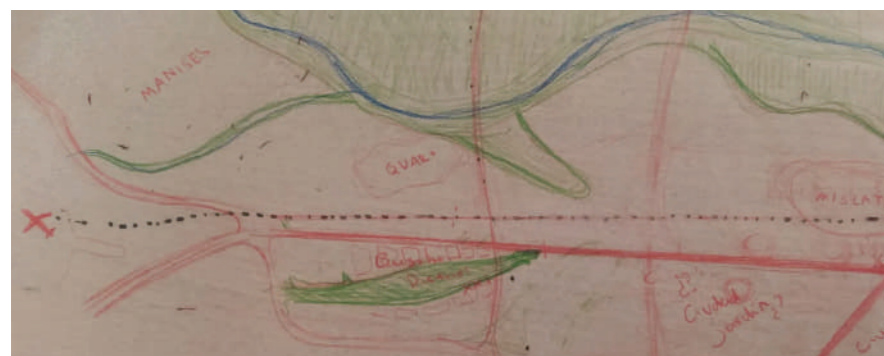
Además, como parte del proceso final de este proyecto, se utilizaron herramientas avanzadas de Inteligencia Artificial como el programa Midjourney para generar infografías de alta calidad a través de textos descriptivos del proyecto. Su finalidad principal fue la de permitir a los espectadores comprender de manera efectiva el proyecto en su conjunto, aportando una dimensión adicional a la presentación y la comunicación de este. Presentando un contraste entre la tradición, nivel de habilidad y reflexión del trabajo manual con el atractivo y la potencialidad de las últimas tecnologías digitales.



Primeros esquemas de articulación viaria de la Valencia Ucrónica
Elaboración propia



El gran plano a mano de la Valencia ucrónica durante su elaboración y ejemplo de prompt para generar visualización en midjourney
Elaboración propia



Esquemas primigenios de la gran avenida de la Valencia Ucrónica
Elaboración propia

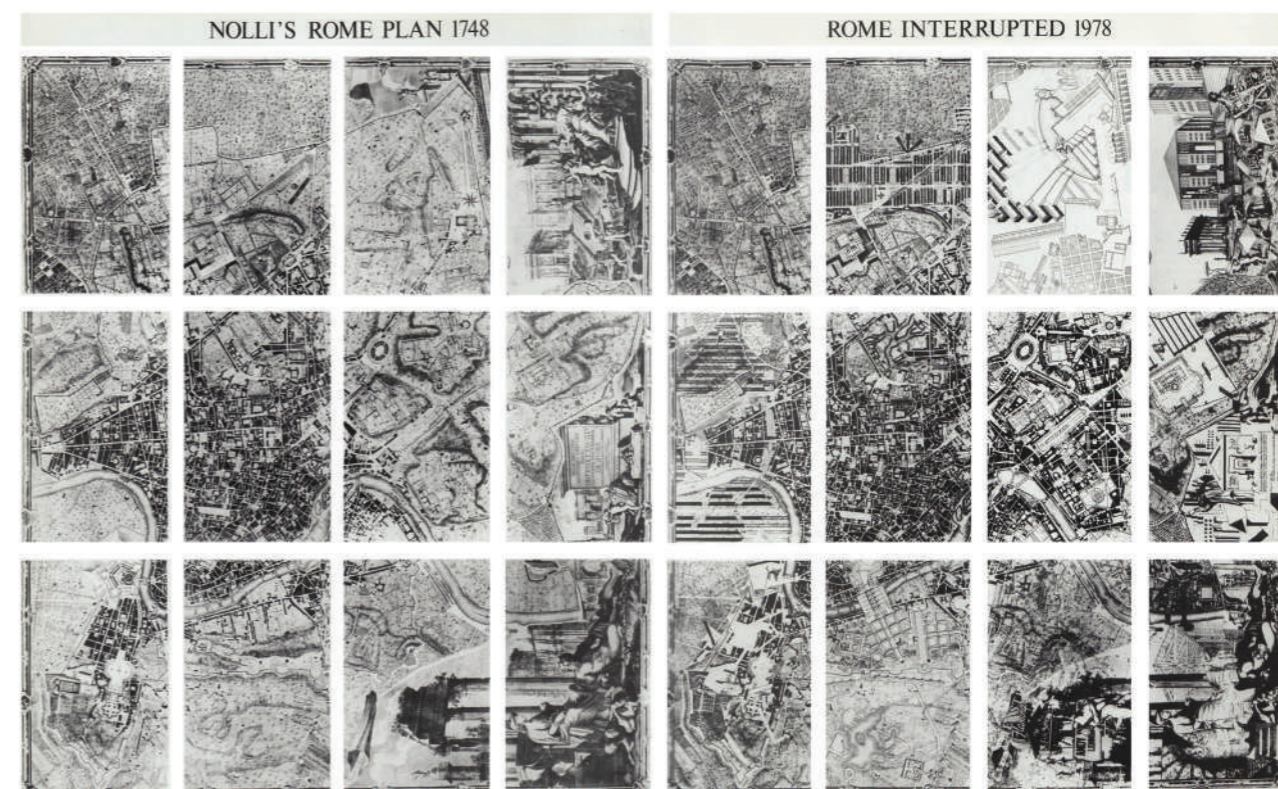
LAS UCRONÍAS

Las ucronías como recurso narrativo no son ninguna novedad, han sido un tema recurrente en gran variedad de medios, desde la literatura y la televisión hasta la misma planificación urbana. A lo largo de la historia, las mentes creativas han utilizado la ucronía para cuestionar nuestra comprensión de los hechos acaecidos en el pasado comparándolos con cómo hubiese sido el mundo si ciertos eventos históricos hubiesen tomado un giro diferente.

Hay ejemplos en la literatura y en el audiovisual con obras como “The Man in the High Castle” de Philip K. Dick donde explora un mundo en el que las fuerzas del Eje ganaron la Segunda Guerra Mundial, lo que llevó a una América controlada por Japón y la Alemania nazi. En esta obra aparece una Berlín ucrónica capital de un imperio mundial bajo el diseño de Albert Speer. También en las series es posible encontrar ucronías, como en la serie de abc “Lost”, donde en un episodio el personaje de Juliet Burke detona una bomba en el pasado, lo que plantea la cuestión de cómo ese acto podría haber alterado la línea de tiempo de la isla.

En el ámbito arquitectónico y urbanístico, la ucronía se manifiesta en proyectos como “La Roma Interrotta”, un fascinante ejemplo de ucronía. Este proyecto de 1978 consistía en invitar a algunos de los arquitectos más importantes del momento como: Robert Venturi, Aldo Rossi o James Stirling a reimaginar como podría ser la Roma actual si el tiempo se hubiese visto interrumpido en 1978, y a partir de allí cada uno pudiese decidir en un sector como se habría desarrollado la ciudad urbanísticamente. Cada uno plasmó en su sector de Roma su visión de cómo podría haber sido esta Roma de historia reescrita, volcando sus ideas y puntos de vista únicos de la arquitectura y de la historia urbanística.

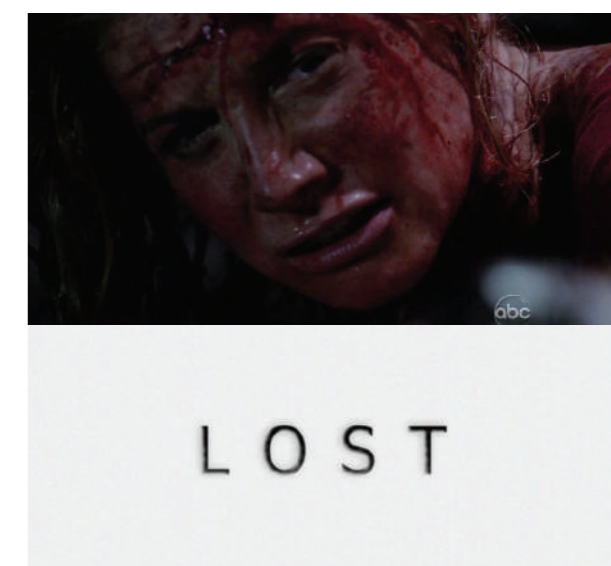
La “Roma Interrotta” no solo cuestionó la percepción de la historia y la evolución de las ciudades, sino también destacó cómo las decisiones de diseño y planificación son cruciales a la hora de dotar de identidad a una comunidad. Este proyecto ejemplifica la capacidad de las ucronías para desafiar nuestras suposiciones sobre la realidad y abrir nuevas vías de reflexión en el ámbito del urbanismo y la arquitectura, lo que las convierte en un recurso valioso para explorar en el contexto de un trabajo de investigación académica.



Proyecto de Roma Interrotta 1978
Fuente: arquitecturaacontrapelo.es



Portada del libro “THE MAN IN THE HIGH CASTLE” de Philip K. Dick
1962
Fuente: Amazon



Durante el capítulo 5x17 de Lost “The incident part2”, Juliet hace estallar en el pasado una bomba de hidrógeno destruyendo la isla y desencadenando una aparente ucronía en el presente.
Fuente: lostpedia.fandom.com

CONTEXTO HISTÓRICO

La ciudad de Valencia está ubicada en la costa oriental de la península ibérica, en el centro de un golfo homónimo de 400km de largo.

Fue fundada por los romanos en el 138 a.c en una gran llanura aluvial, en el corazón de una isla fluvial del delta del río Turia y a 4km del mar mediterráneo en aquel entonces.

A lo largo de su milenaria historia, la ciudad de Valencia ha estado bajo el dominio de varios imperios y reinos y ha experimentado diversos cambios en su configuración urbana. Sin embargo, siempre ha mantenido una posición preponderante como cabeza y puerto principal del hinterland formado por la desembocadura de los ríos Turia y Júcar.

Así, la ciudad ha estado siempre estrechamente vinculada con el río Turia, un río mediterráneo de caudal muy irregular y sujeto a inundaciones de gran magnitud. Estos procesos cíclicos de inundaciones han sido responsables de la gran fertilidad del territorio sobre el que se asienta, pero también han causado períodos episodios catastróficos que han marcado de forma irremediable el transcurso de su historia.

Por su calles y plazas pasaron durante más de dos milenios romanos, visigodos, musulmanes y cristianos contribuyendo cada uno de ellos a dar forma a la ciudad que hoy en día tenemos. Sin embargo, este trabajo no trata sobre la ciudad que tenemos sino sobre la ciudad que podríamos haber tenido y como tal se ha tomado un punto de inflexión, un hecho histórico a partir del cual comenzar a generar una historia propia contrafactual. Este hecho nos sitúa a finales del siglo XIX, Valencia es por aquel entonces una ciudad todavía amurallada que comienza a experimentar una incipiente industrialización.

La ciudad empieza a desarrollarse extramuros a unas murallas que habían soportado hacía menos de un siglo la invasión napoleónica pero que comenzaban a percibirse como ineficaces e insuficientes a raíz de los constantes avances armamentísticos y de artillería. Con el auge de la industria, crece a su vez la necesidad exportadora y con esta el puerto. Surge entonces la necesidad de conectar la ciudad histórica con el mar y así se paulatinamente las murallas comienzan a ser para los valencianos no un elemento defensivo sino un obstáculo en constriñe su expansión y progreso. Se abren así nuevas "puertas" en la muralla para permitir el paso de las vías de ferrocarril, la primera de ellas entre el portal de Russafa y el de Sant Vicent, construyendo tras él la primera estación ferroviaria de la ciudad.

En 1856, las autoridades valencianas envían un escrito a las cortes solicitando la demolición total de las murallas, las causas eran varias: primero la obsolescencia de estas, segundo por las pésimas condiciones higiénicas que de su interior, las murallas impedían las corrientes de aire y las epidemias de cólera era habituales, tercero por la crisis de la industria de la seda en la cual una gran cantidad de población quedó en el paro y era la excusa perfecta para darles trabajo, y cuarto y más importante el aumento de la población había colmatado la ciudad intramuros y la burguesía de la época le había declarado la guerra a las murallas medievales.

Este proyecto marca su punto de inflexión en este momento. Comprendiendo el contexto de finales del siglo XIX es inverosímil plantear que una ciudad del tamaño de Valencia hubiese conservado la totalidad de sus murallas, pero no así que desde unos sectores más ilustrados de la población se defendiese el valor patrimonial de estas como sí ocurrió. Vicente Boix, cronista de la ciudad por aquel entonces se opuso fervientemente al derribo de la muralla, alegando por lo menos la salvación de los portales y los tramos de muralla más representativos, que eran los recayentes a la fachada norte.



Plano de 1853 donde se aprecia el paso del ferrocarril a través de la muralla y el giro que hacían las vías para sortear la plaza de toros.



*Foto de 1850 donde se aprecia la muralla tardomedieval y al fondo el pueblo de Ruzafa y la iglesia de San Valero.
Fuente @passejantvalencia*



**muchas huertas,
una muralla y un anillo**

CONTEXTO HISTÓRICO Y REFERENCIAS

A finales del siglo XIX, Europa experimentó una serie de cambios sociales y urbanos trascendentales debido a la industrialización. Esto provocó un aumento de la población, el surgimiento de la burguesía industrial y con esto una mayor demanda de viviendas. Asimismo, los avances de las comunicaciones y el transporte permitieron una mayor integración y movilidad de la población. En este contexto, surgieron diversos movimientos urbanísticos, como el higienismo que perseguía mejorar la salud de los ciudadanos mediante la creación de un entorno urbano limpio y ordenado. También surgió un urbanismo monumental centrado en la creación de espacios urbanos grandiosos y monumentales.

VALENCIA

En el contexto urbano concreto de Valencia se produce en estas fechas el derrocamiento de las murallas tardomedievales y la aprobación de los primeros planes de ensanche para la ciudad.

La primera propuesta de ensanche de los arquitectos Monleón, Sancho y Calvo proponían una nueva muralla defensiva a 400 metros de distancia media de la medieval con una avenida circunvalándola en el punto medio correspondiente a la actual Cirilo Amorós, a lo largo de la cuál surgirían a modo de plazas rotundas de inspiración en la place l'étoile de París.

Finalmente el plan de ensanche elegido sería mediante concurso y del cuál resultarían ganadores los arquitectos Calvo, Ferreres y Arnau. En este concurso ya se prefijaba la disposición y dimensión de 50 metros de las Grandes Vías, actuales Fernando el Católico y Marqués del Turia.

En este nuevo plan mantendrían el eje de la calle Cirilo Amorós y Sorní, a las cuales se le sumarían unos ejes perpendiculares de manzanas de aproximadamente 100 metros de ancho y calles de 16 en la parte recayente al barrio del Pla del Remei. Esta configuración se volvía más compleja e irregular debido al gran número de preexistencias en la parte oeste de la ciudad. El establecimiento de la Gran Vía Fernando el Católico en su situación actual pretendía ser un freno a la proliferación de construcciones descontroladas en esta zona, sin embargo estranguló la trama e impidió que hubiese una transición ordenada en el Botànic y la Roqueta, como sí hay en el Pla del Remei.



Plano de 1853 donde se aprecia el paso del ferrocarril a través de la muralla y el giro que hacían las vías para sortear la plaza de toros.



Plano general de ensanche de 1884 de Calvo, Ferreres y Arnau

VIENA

Uno de los ejemplos más destacados de este periodo es el Ringstrasse de Viena, un ambicioso proyecto de reforma urbana que se extendió durante varias décadas. Viena, que a mediados del siglo XIX era una ciudad con su casco histórico amurallado y rodeado de un glacis ajardinado de 500 metros de ancho alrededor del cual y respetándolo habían crecido los distintos barrios extramuros de la capital austríaca, dio paso al derribo de las murallas y al concurso convocado para sustituir el glacis por un bulevar de carácter monumental que fuera símbolo de la grandeza y la modernidad de Viena, así como de su rica herencia cultural.

El proyecto fue finalmente encargado al arquitecto Heinrich von Ferstel y al urbanista Josef von Hauser, y consta de una longitud total de 5,3 kilómetros y una sección aproximada de 57 metros. El Ringstrasse se encuentra salpicado por una serie de edificios monumentales, construidos en diferentes estilos arquitectónicos, que representan la grandeza y el poder de Viena.

Los edificios monumentales que se ubican en el Ringstrasse, de este a oeste, son:

- El parque Stadtpark.
- El Kursalon, una antigua sala de conciertos y baile construida en estilo neorrenacentista.
- La ópera de Viena, construida en estilo neorrenacentista entre 1861 y 1869.
- El palacio Imperial de Hofburg, un complejo palaciego residencia de los Habsburgo durante siglos, el cual alberga actualmente diferentes museos y oficinas gubernamentales.
- El ayuntamiento de Viena, construido en estilo neogótico y ubicado frente a una gran plaza conocida como Rathausplatz.
- El parlamento austriaco, construido en estilo neoclásico.
- La universidad de Viena, de estilo renacentista, que alberga la universidad más antigua de Austria.
- El palacio de Justicia, construido en estilo neoclásico, que alberga los tribunales de Viena.
- La iglesia neogótica Votivkirche.
- El parque Sigmund Freud.
- La bolsa de Viena, construida en estilo neorrenacentista.

La sección de la avenida se dispone en una serie de carriles y zonas de aparcamiento, además de amplias aceras y zonas verdes. La anchura total es de 57 metros y se dividía originalmente en dos carriles para tráfico rodado en cada dirección de 5,5 metros, separados por un carril central para tranvías de 2,2 metros de ancho y una hilera de árboles. A ambos lados de la avenida se encontraban amplias aceras para peatones, decoradas con farolas y demás elementos ornamentales. Actualmente se trata de una calle de sentido único, flanqueada por las vías del tranvía, cada una en una dirección, carril bici o una banda peatonal únicamente, arbolado, una vía de servicio con aparcamiento y finalmente la acera.



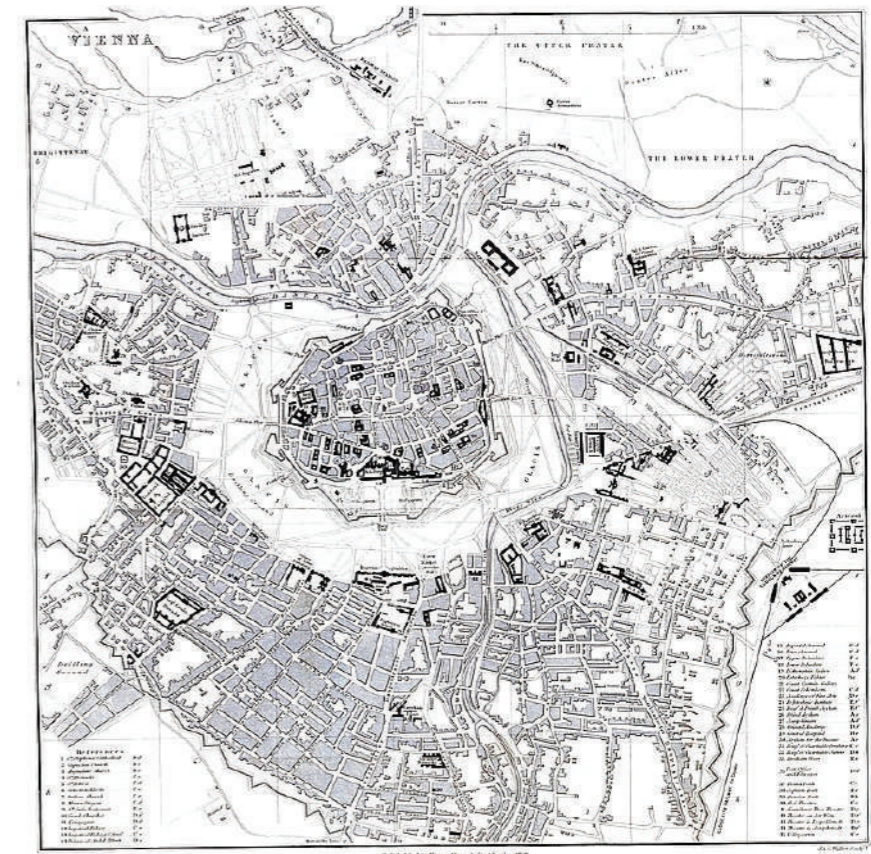
Parlamento austriaco y ayuntamiento de Viena en el Ringstrasse



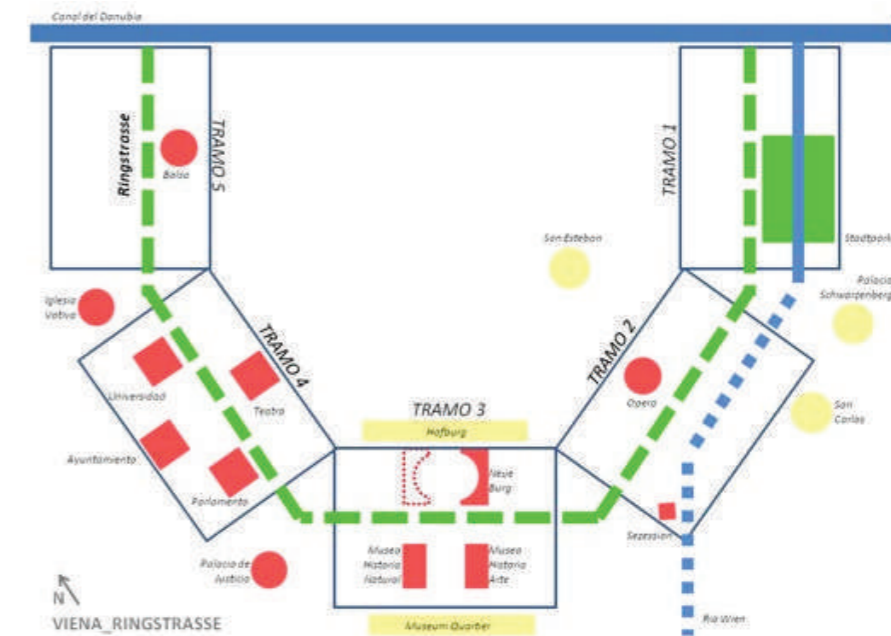
El Burgtheater en una postal de época



Museo de historia natural y museo de historia de Viena



Plano de la ciudad en 1858 donde se puede observar la ciudad amurallada de Viena y el Glacis a su alrededor.



Esquema del Ringstrasse y sus edificios más importantes
Fuente: José Antonio Blasco de urban-networks.blogspot.com

VALENCIA UCRÓNICA I

Una vez analizado el contexto bajo el cual se desarrolló la Valencia de finales del siglo XIX y los proyectos más vanguardistas de sus épocas, nos disponemos a proyectos con cierta libertad y fantasía el primer ensanche de la ciudad.

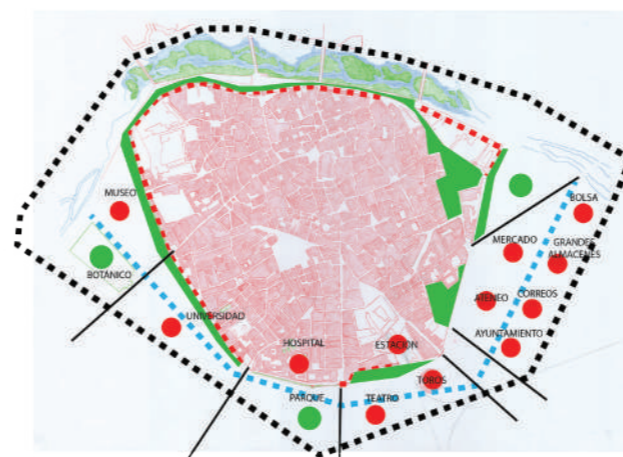
El primer hecho a destacar es la conservación de gran parte de la muralla tardomedieval. Como se ha comentado en este TFG más allá de las razones higienísticas o de dar trabajo a los parados de la crisis de la seda, estas cayeron presas de la especulación inmobiliaria. Y tal y como hubo voces que en su momento las defendieron como valor cultural de la ciudad, no resulta disparatado pensar que una aristocracia local más culta y comprometida con el patrimonio hubiese sabido apreciar su valor.

Sin embargo, mantener intacto el perímetro de la muralla hubiese sido perjudicial para la ciudad y no toda la muralla poseía el mismo valor artístico e identitario. Mientras que la fachada norte había sido durante siglos la imagen de la ciudad, la fachada sur se encontraba plagada de arrabales y no presentaba tanta ornamentación.

Es por ello que se decide mantener la muralla cristiana en su totalidad en la parte norte recayente al río e ir permeabilizándola en lugares puntuales al sur. En aquellos lugares donde se conserve la muralla se opta por protegerla con una zona ajardinada de dimensiones variables entre los 20 y los 40 metros, conservando el foso original.

Las zonas donde se permeabiliza la muralla son las más degradadas históricamente: el barrio de pescadores y velluters. Es en estas zonas donde la trama del nuevo ensanche se entremezcla y las calles principales se prolongan.

He bautizado al primer ensanche de esta Valencia ucrónica como "el anillo". Aunque en realidad se trata de un semianillo. Tomando de inspiración el Ringstrasse de Viena, he-



Esquema del anillo del primer ensanche de Valencia con los equipamientos indicados como círculos rojos y los grandes parques como círculos verdes

Fuente: diseño propio



Esquema de las principales vías de la ciudad en rojo, líneas de ferrocarril en naranja. En negro los tramos de muralla que se conservan, en gris los que se derriban para permitir la permeabilidad de la ciudad.

Fuente: diseño propio



mos dibujado una semicircunferencia paralela al perímetro sur de la muralla y que podría más o menos identificarse con los trazados de las actuales calles Cirilo Amorós, Matemático Marzal, Gran Vía Ramón y Cajal y Turia.

Encerrando a este segundo semianillo se encuentra un tercer vial, este destinado al tráfico pesado y que sería el equivalente valenciano al zweielinier de viena, que ejerce el papel actual de las grandes vías canalizando el tráfico de entrada a Valencia, puesto que el conjunto de calles interiores del anillo se diseñan a modo de paseo bulevar cultural.

En este paseo se colocan una serie de quipamientos culturales e institucionales con dos grandes jardines en sus extremos y discurriendo a lo largo de su recorrido una línea de tranvía.



*Intepretación mediante midjourney de como podrían ser la ciudad de Valencia si todavía conservase sus murallas tardomedievales.
Fuente: diseño propio*



*Interpretación mediante midjourney de cómo podría haber sido ese Ringstrasse valenciano.
Fuente: diseño propio*



Turiadam

CONTEXTO HISTÓRICO Y REFERENCIAS

Las ciudades a finales del siglo XIX y principios del XX tenían un gran problema, se habían convertido en auténticos focos de insalubridad y hacinamiento. Son múltiples los casos en los que se aboga por higienizar estos cascos mediante la apertura de grandes avenidas en el casco histórico: París, Madrid, Barcelona... todas tienen su plan de reforma interior donde una o varias avenidas atravesaban el casco histórico sustituyendo las pequeñas callejuelas medievales por edificios plurifamiliares.

VALENCIA

El área delimitada originalmente por el ensanche de 1887 se reveló insuficiente desde casi el principio, ya que la zona comprendida en su interior se aproximaba a su máxima capacidad de consolidación. Por lo tanto, la creciente necesidad de expandir el suelo urbano condujo a una ampliación sustancial de la superficie destinada a un nuevo ensanche. Esta ampliación fue oficialmente establecida en el 1898 a través del "Programa para la formación de proyectos de ampliación del Ensanche en las zonas suroeste y el margen izquierdo del río".

En 1901, coincidiendo con su nombramiento como Arquitecto Municipal del Ensanche, a Francisco Mora se le encomienda la elaboración del proyecto de ampliación urbana. No obstante, la escasez de recursos económicos y la oposición de la burguesía, contraria al movimiento republicano que ganó las elecciones municipales de 1902, retrasaron la presentación del proyecto hasta 1907.

En 1912, Francisco Mora presenta su segundo proyecto de ensanche, que tiene como objetivo la creación de un tercer anillo periférico a las agueras de Valencia, conocido como el Camino de Tránsitos. Este proyecto amplió los logros alcanzados con los dos anillos anteriores: la ronda, que alivió la congestión en el centro urbano, y las grandes vías, que introdujeron una jerarquía morfológica en la ciudad.



Postal de Valencia donde aparece la Gran Vía y su cruce con la Av. Victoria Eugenia (actual Reino de Valencia)
Fuente: Valencia vivida, M^a Ángeles Arazo



Postal de la Avenida Victoria Eugenia
Fuente: Biblioteca Valenciana Digital



Plano de las alineaciones del nuevo ensanche de Valencia : aprobado por el Excmo. Ayuntamiento. Mora Berenguer, Francisco
1923

El camino de Tránsitos fue concebido en respuesta a la estructura funcional de la ciudad, ya que buscaba mejorar la fluidez del mercado y optimizar la industria, como por ejemplo instalando rieles para carros en su sección

El proyecto de expansión fue finalmente aprobado por Real Decreto en 1912. Con su aprobación, se definieron las Grandes Vías como elementos clave en la jerarquía urbana y se creó de forma no intencionada la actual Avenida del Reino de Valencia debido a la desaparición del trazado de la vía férrea hacia El Cabañal.

Este proyecto no puede considerarse en absoluto innovador, ya que se basaba únicamente en la extensión de los ejes de crecimiento previamente definidos en el Plan de Ensanche de 1887. La trama cuadrada, se proyectaría indefinidamente incluso más allá del Camino de Tránsitos si se necesitase, no obstante, este enfoque excesivo en los problemas de vialidad se combinó con la omisión de aspectos fundamentales como dotaciones escolares, mercados o zonas verdes. En la parte recayente a Ruzafa y a la antigua Avenida Victoria Eugenia (hoy Antiguo Reino de Valencia), se optó por continuar la estructura de manzanas presentes en el ensanche de Colón. Esto significó que las alineaciones se establecieran principalmente en paralelo o perpendicular a la Gran Vía, logrando así una mayor coherencia en la trama urbana. El trazado en la parte oriental del ensanche se llevó a cabo con relativa facilidad, ya que no dejaba de constituir una extensión natural del proyecto anterior, y solo era necesario definir las alineaciones de las nuevas manzanas.

Sin embargo, en la zona recayente a la calle Cuarte, la demora en la apertura de la Gran Vía Fernando el Católico y la disposición oblica de las calles y caminos respecto a esta vía dificultaron enormemente la expansión. La construcción de la avenida no se completó hasta 1927 y su apertura total no se logró hasta 1940, tras la demolición del convento del Socós.



Imagen de la finca roja
Fuente: Valenciaenblancoynegro.blogspot.com



Plano de la ciudad de Valencia en 1924
Fuente:

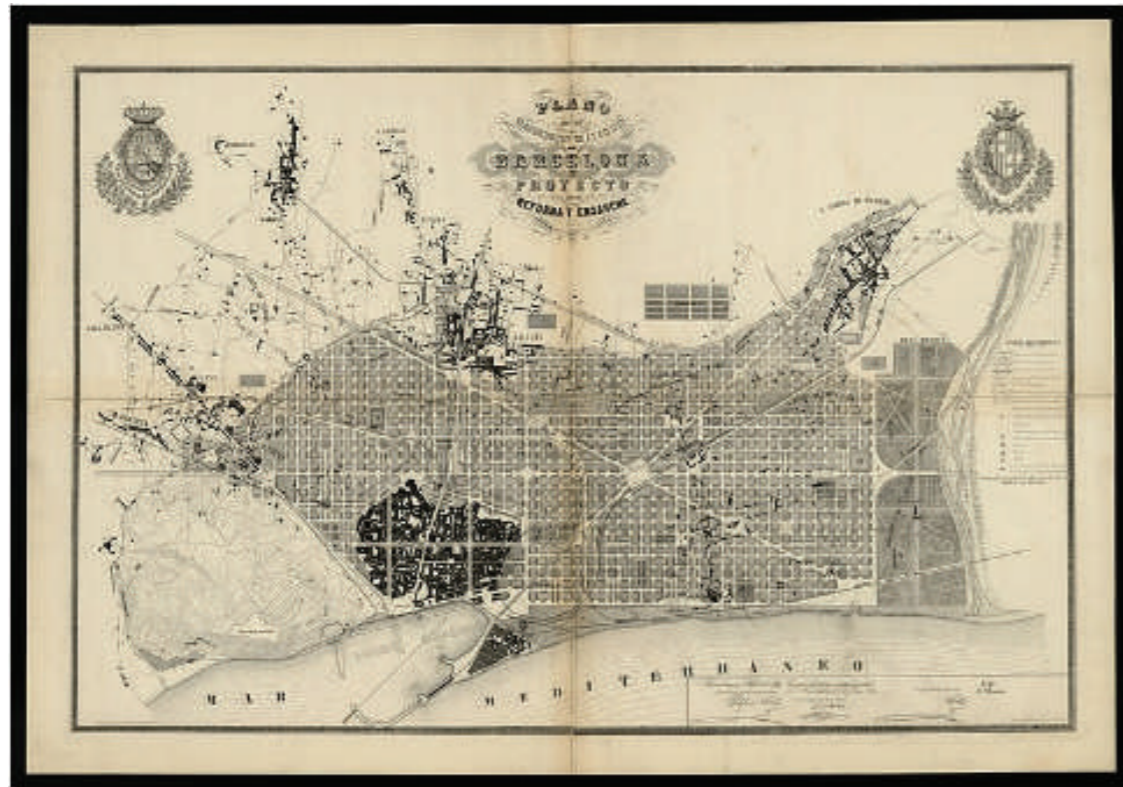
EL PLAN DE ENSANCHE PARA BARCELONA DE CERDÀ

Sin lugar a dudas el gran protagonista de la urbanística española de finales del XIX y principios del XX, por su trascendencia y vigor es Ildefons Cerdà y su plan de Ensanche de Barcelona de 1860. En él, Cerdà plasmó el desarrollo de la ciudad Condal y del llano de Barcelona a modo de cuadrícula hipodámica continua extendiéndose desde el río Besòs hasta el río Llobregat. Este sistema abierto y regular promovía la equidad social en su concepción. El propósito fundante de este plan residía en fomentar un urbanismo humanitario que otorga confort e igualdad a todos los ciudadanos independientemente de sus recursos económicos.

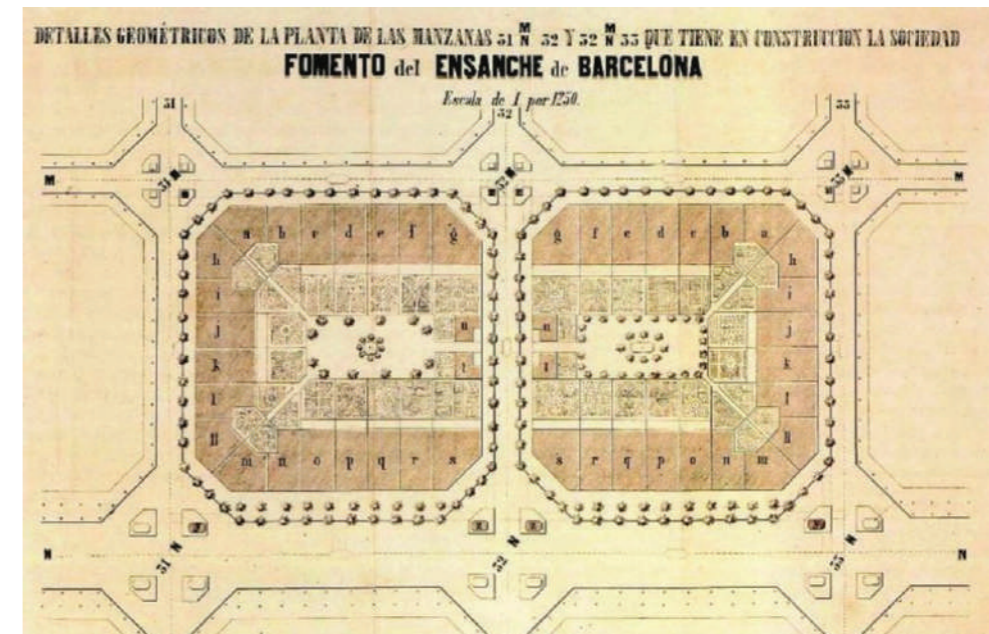
El proponía vías urbanas de 20 metros de anchos, las cuales albergarían las redes de servicios esenciales, tales como suministro de agua, gas y saneamiento. La trama urbana únicamente se vería interrumpida por las arterias viales de mayor envergadura que atravesarían la cuadrícula. Las manzanas se concibieron originalmente con dimensiones de 100x100 metros, se componían de dos hileras de edificaciones, reservando un espacio verde central de uso público, en forma de Cs enfrentadas o en forma de L formando cuadrados con un espacio verde central.

Cabe destacar que cada manzana exhibiría chaflanes en sus esquinas, lo que mejoraría la visibilidad y la circulación, otorgándoles una morfología octogonal. Además se estableció una limitación alométrica de 16 metros, equivalente a cuatro niveles de construcción.

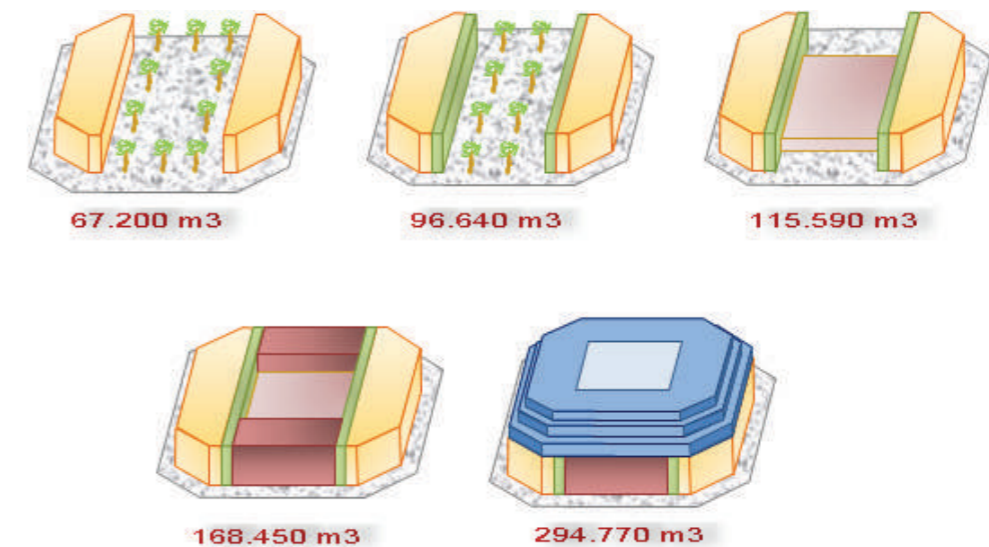
No obstante, en la actualidad, las manzanas son de 113,3x113,3 metros. Asimismo, las manzanas ya no se conforman únicamente con dos filas de edificios o en L, sino que están cerradas en sus cuatro lados, lo que genera espacios interiores cerrados debido al crecimiento urbano. También se ha permitido la construcción por encima de la altura originalmente regulada, con niveles adicionales retranqueados con respecto a la fachada principal, de modo que no son visibles a pie de calle.



Proyecto de ensanche de Ildefons Cerdà para Barcelona
Fuente: Wikipedia. Dominio Público



Plano de un conjunto de dos manzanas de la trama Cerdà extraído de un folleto publicado en 1863.



Evolución de los bloques de vivienda del Plan Cerdà a lo largo de la historia.

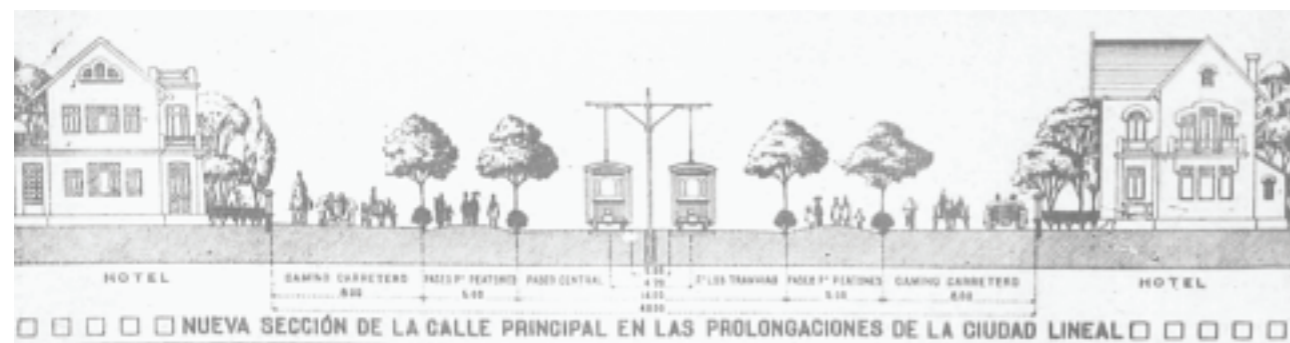
Fuente: Los planes de Barcelona: El plà Cerdà y el Ensanche, José Dalmau Salvia

LA CIUDAD LINEAL DE ARTURO SORIA

Madrid, al igual que muchas de las ciudades europeas comentadas a lo largo de este trabajo, sufría a finales del siglo XIX de problemas de hacinamiento e insalubridad. Buscando soluciones a este problema, el ingeniero Arturo Soria propuso una ciudad lineal de 53km con una calle principal de 40m y dos paralelas que circunvalasen la capital, conectando los distintos municipios del área metropolitana como Fuencarral, Vallecas o Carabanchel entre sí y también con la capital mediante una lineal de tranvía que transcurriría por el centro de la avenida. También se diseñó cuatro hileras de arbolado a lo largo de la ciudad de tal manera que se purificase el aire.

De esta propuesta se acabaron urbanizando 5,3km. La ciudad lineal estaría compuesta por viviendas unifamiliares con jardín individual donde todas las estancias tendrían luz y ventilación natural. "Para cada familia una casa, y en cada casa una huerta y un jardín" A lo largo de esta se fomentaría la mezcla de usos y clases sociales mediante el establecimiento de distintos tamaños de parcela.

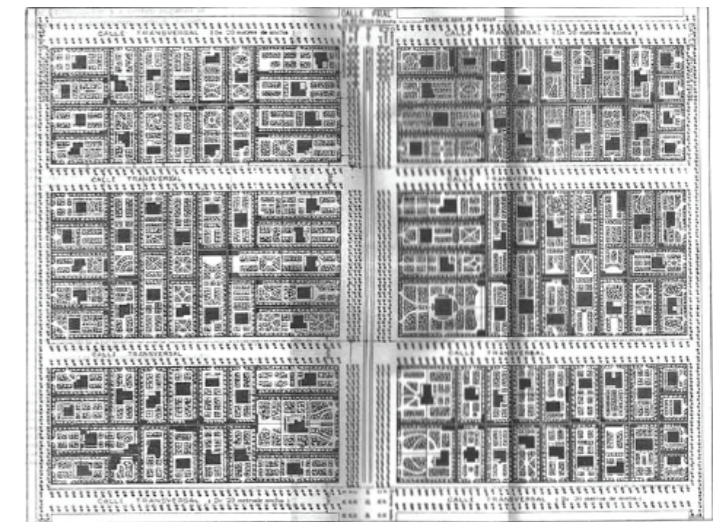
Las viviendas obreras eran sencillas y de una sola planta, pero enclavados en parcelas nunca inferiores a los 400 metros cuadrados quedando la vivienda en el centro de esta garantizando la luz y ventilación natural. Por otro lado las viviendas burguesas eran edificios de dos alturas en parcelas de mínimo 800m, mayor calidad, jardines frondosos, edificios singulares con terrazas y azoteas. Estas dos tipologías, junto a los hoteles de lujo, palacetes para la aristocracia y dotaciones públicas se iban alternando a lo largo de la ciudad lineal con la idea de evitar la segregación social.



Sección viaria de la calle principal de la ciudad lineal.
Fuente: Colección Legado Arturo Soria.



Trazado propuesto para la ciudad lineal de Madrid
Fuente: Colección legado Arturo Soria



Disposición de manzanas en la ciudad Jardín
Fuente: Colección legado Arturo Soria



Ejemplo de mezcla social a lo largo de la ciudad lineal.
Fuente: Colección Legado Arturo Soria.

PLAN ZUID DE AMSTERDAM

A finales del siglo XIX, Amsterdam superó un periodo de estancamiento económico gracias a la apertura del canal del norte en 1875, lo cual revitalizó su puerto y provocó un significativo aumento demográfico. La población se triplicó en apenas unas décadas y la antigua ciudad de Amsterdam se vio forzada a expandirse más allá de sus murallas.

Las primeras propuestas de expansión consistían en la creación de una corona alrededor del centro histórico de baja densidad, propuesta que fue finalmente reformulada por Hendrik Petrus Berlage y Van Eesteren adoptando manzanas densas y uniformes estructuradas entorno a canales y salpicadas por multitud de zonas verdes.

Desde el río Amstel se estableció una avenida este-oeste (Vrijheidslaan) que llevaba a un espacio-puerta (Victoriaplein), donde se bifurcaba en dos avenidas principales una hacia el norte y otra hacia el sur.

Las manzanas del Plan Zuid se subdividían a su vez en calles menores donde la tipología principal eran bloques plurifamiliares de cuatro alturas, con 40 metros de ancho y entre 100 y 200 metros de largo. En su interior se situaría una zona verde a la que darían las viviendas, todas con doble orientación para facilitar la ventilación cruzada.



Amsterdam. Plan Zuid de Berlage (versión aprobada en 1917)



Imagen aérea de la bifurcación en Y del Plan Zuid.

LA CIUDAD JARDÍN DE HAMPSTEAD GARDEN

La expansión del metro de Londres hacia el noreste, en dirección a Golders Green fue permitiendo que terrenos cada vez más alejados del centro de la ciudad resultasen accesibles para la ciudadanía y atractivos para construir.

Uno de esos terrenos en Hampstead era Henrietta Barnett, burguesa y filántropa inglesa que tenía la idea utópica de fundar una comunidad con diversidad de clases y relaciones de vecindad adecuadas. Hampstead Garden Suburb tenía como objetivo ser un entorno ideal para la integración social de todas las clases. Su enfoque se alejaba de las monótonas extensiones que caracterizaban las afueras de las principales ciudades industriales inglesas del siglo XIX y, por supuesto, buscaba evitar las congestionadas y poco saludables áreas urbanas centrales. El plan para el nuevo barrio fue diseñado por Raymon Unwin y Barry Parker, quienes aplicaron sus ideas en un contexto diferente, ya que Hampstead Garden Suburb no se concebía como una ciudad independiente, sino como una expansión continua y un nuevo barrio de la capital, lo que lo diferenciaba completamente de otros modelos de ciudad jardín.

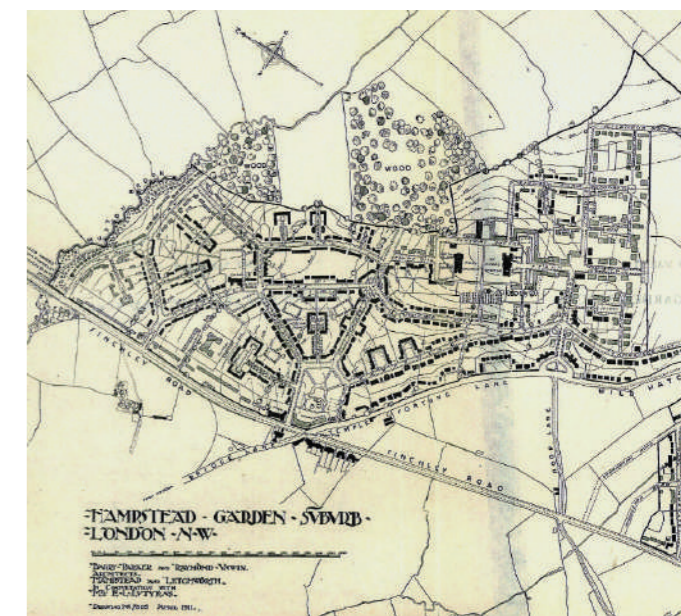
Este nuevo vecindario se enfocó en la creación de espacios verdes y desarrolló una amplia variedad de diseño de viviendas que servirían como referencia para el futuro.

A pesar de algunos cambios y la pérdida de su carácter revolucionario, Hampstead Garden Suburb demostró que la filosofía formal de la ciudad-jardín podía aplicarse a los desarrollos suburbanos residenciales sin limitaciones. Sin embargo, se convirtió principalmente en un área residencial de clase alta, desviándose de su motivación social inicial.

Así, la ciudad-jardín perdió su visión territorial, autonomía, limitaciones, programación de usos y orientación social, reduciéndose a un estilo de vida relacionado con viviendas unifamiliares en conjuntos de baja densidad, caracterizados por la vegetación predominante en los espacios urbanos.



Imagen aérea de Hampstead Garden
Fuente: Heathgate.com



Plano de Hampstead Garden
Fuente: British Library

LAS SIEDLUNGEN BERLINESAS

Las "siedlungen" son colonias de viviendas contruidas a las afueras de las ciudades alemanas durante la República de Weimar (1919-1933) como respuesta a la crisis de vivienda y como experimentos en la arquitectura y la planificación urbana. Se trataron de proyectos destinados a proporcionar viviendas asequibles y de la mejor calidad posible a las clases trabajadoras.

Una de las siedlungen más destacadas es la "Hufeisensiedlung" (literalmente colonia de la Herradura por su forma semejante a esta pieza), al sur de Berlín, diseñada por los arquitectos Bruno Taut y Martin Wagner y construida entre 1925 y 1933.

Su característica forma organizadade viviendas en hilera alrededor de un amplio espacio interior público y compartido permitía a los residentes un mayor contacto entre ellos, a la vez que promovía la sensación de comunidad.



Fotografía de la Siedlung Hufeisensiedlung
Fuente: Urban-networks.blogspot.com



Vista aérea de la Siedlung Hufeisensiedlung en Berlín, Bruno Taut
Fuente: Arquitectura Viva

LAS HÖFEN VIENESAS

Durante la época de la "Viena Roja" que siguió al colapso del Imperio austro-húngaro tras la Primera Guerra Mundial, el Partido Socialdemócrata Austriaco tomó el control del gobierno de Viena. Uno de sus principales desafíos fue abordar la crisis de vivienda en la ciudad, marcada por la superpoblación y la falta de condiciones de vida dignas para la clase trabajadora. Para resolver este problema, se implementó un ambicioso plan de vivienda pública entre 1923 y 1922.

El enfoque principal fue la creación de grandes complejos multifamiliares de viviendas sociales públicas conocidos como "höfe", "patios" en alemán. Estos proyectos representaron una nueva visión de la vivienda como una expresión de un nuevo orden social y aspiraban a ser más que simples estructuras arquitectónicas. Buscaban ser la base de comunidades y centros de la nueva sociedad, incorporando una variedad de instalaciones públicas, como guarderías, lavanderías, bibliotecas y teatros, para atender las necesidades de bienestar de los residentes. De todas las höfe la más destacada es la Karl Marx-Hof diseñada por Karl Ehn en 1927, la cual es capaz albergar una comunidad de miles de personas alrededor de grandes patios con todos los servicios comunitarios.

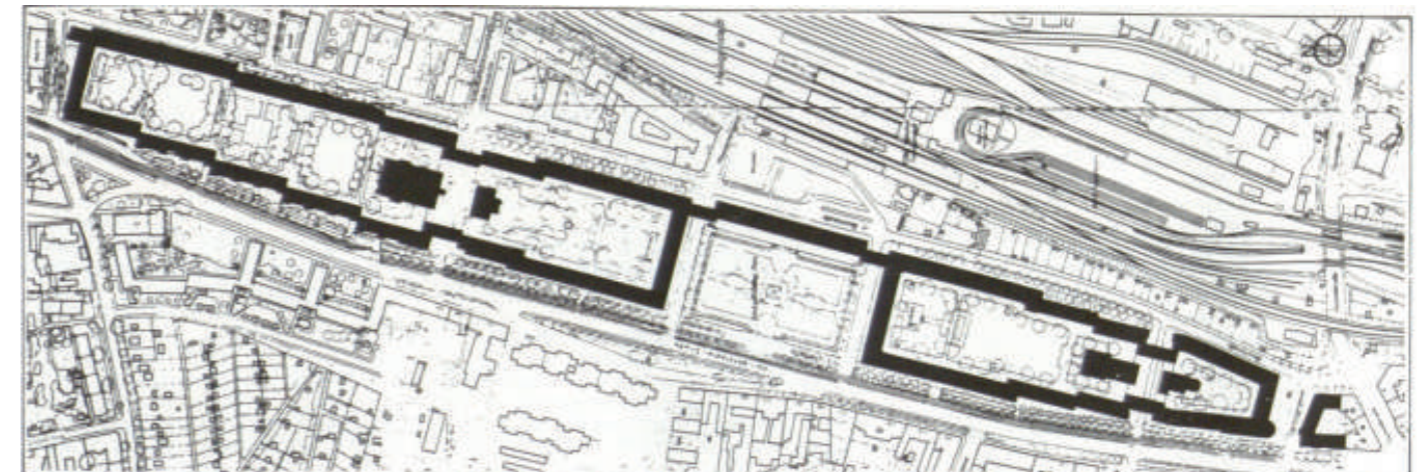


Imagen de la Karl Marx Hof de Viena
Fuente: Política y arquitectura residencial en la Viena socialista, Manfredo Tafuri



Imagen de la Karl Marx Hof de Viena
Fuente: Política y arquitectura residencial en la Viena socialista, Manfredo Tafuri

VALENCIA UCRÓNICA II

En el planeamiento de esta segunda fase de la ciudad se busca abordar el crecimiento de ensanche reflejando las corrientes analizadas anteriormente (La Barcelona de Cerdà, la Amsterdam de Berlage y la vivienda social de Viena principalmente).

La ciudad crece, al igual que lo hizo la Valencia no ucrónica, principalmente hacia el sur a modo de corona alrededor del centro histórico en dos ensanches bien diferenciados y condicionados por sus condiciones previas.

Ambos ensanches se encuentran atravesados diagonalmente por una avenida que ocupa el espacio donde anteriormente estaba la vía del tren y que actualmente corresponde en mayor medida con la actual Av. Antiguo Reino de Valencia.

Al situarse la estación de trenes en el cruce de las grandes vías tal y como estaba previsto en el proyecto de traslado de Vicente Sala, esta vía diagonal por el ensanche continúa también través del ensanche occidental y acaba constituyéndose como vía de entrada a la ciudad de Valencia desde el interior de la península.



Prolongación de la Av. Victoria Eugenia (Antiguo Reino) a modo de Gran Vía de Valencia. Fuente: creación original

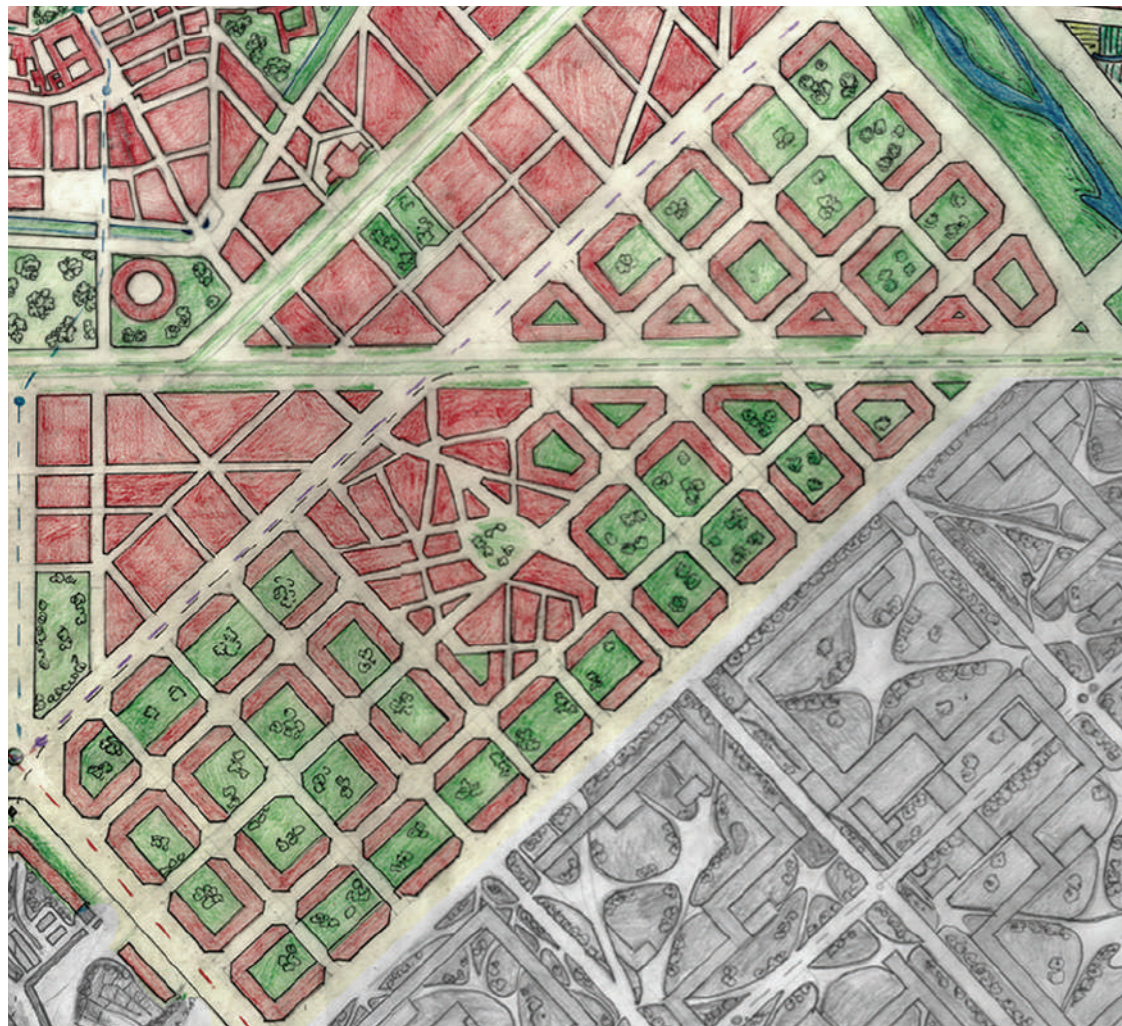


Interpretación mediante midjourney de un barrio de l'Eixample ucrónico Fuente: creación original



Por un lado, la parte oriental, la recayente al entorno de Ruzafa y el barrio de Gran Vía, son un terreno en su mayor medida carente de preexistencias ni arrabales a excepción del núcleo de Ruzafa, citado anteriormente. Esta zona es actualmente el ensanche noble de la ciudad, lugar al que la burguesía se mudó en busca de unas mejores condiciones higiénicas. Como se ha citado antes, la mayoría de ensanches de España beben de las ideas de Cerdà y en cierta medida de Haussman en París. La adaptación del ensanche de Cerdà a Valencia se hace mediante una cuadrícula hipodámica apoyada en una serie de calles paralelas a Cirilo Amorós con sus respectivas perpendiculares.

Las manzanas de 113,3 se ocupan por edificios en cuatro formatos: uno con dos bloques paralelos de viviendas en cuyo interior se encontraba un jardín, otro en forma de "L" con el espacio restante ajardinado y agrupados en grupos de cuatro en torno a la zona verde, pares de bloques en forma de "Cs" opuestas y finalmente la manzana colmatada para adaptarse a las irregularidades.



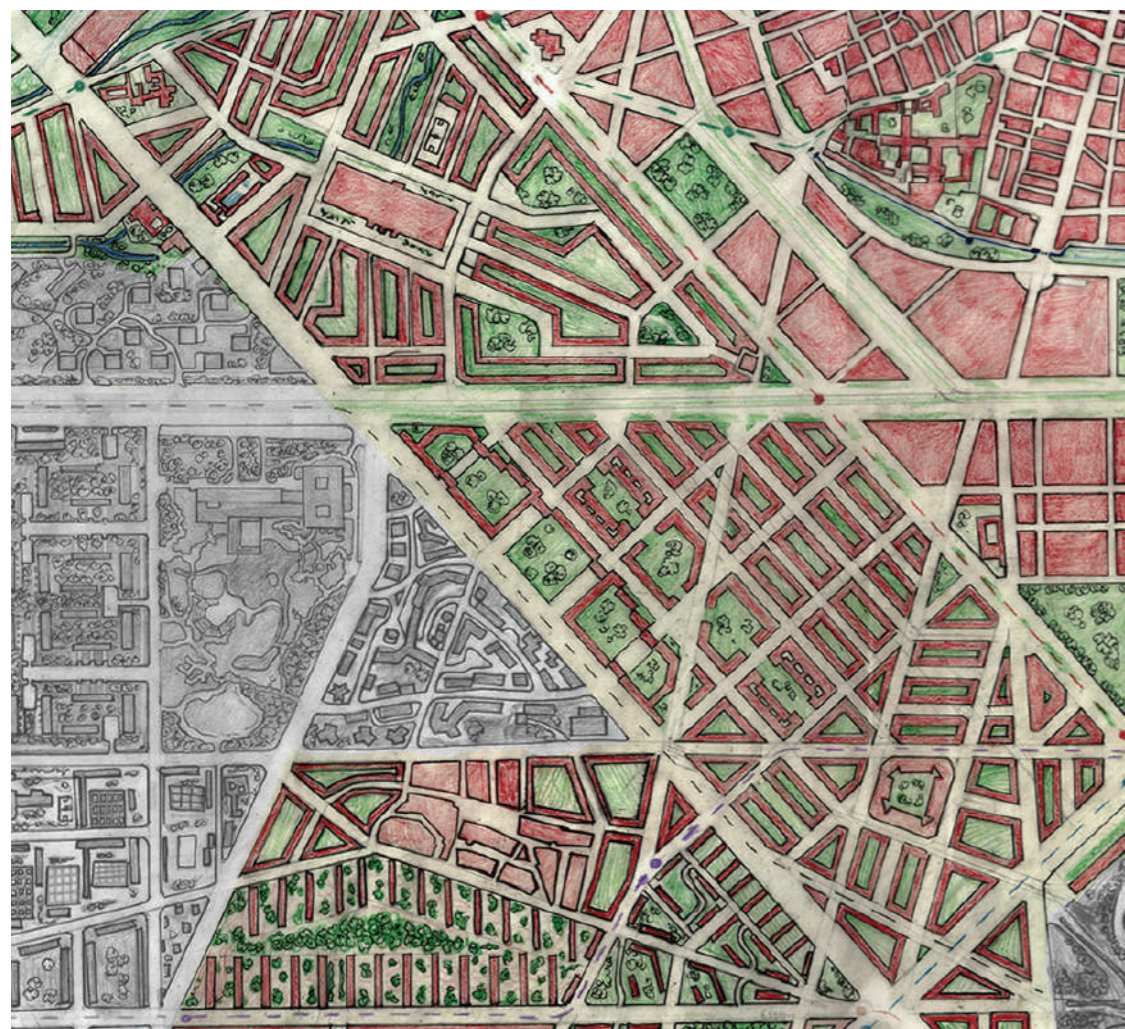
*Ensanche este de la Valencia Ucrónica de inspiración holandesa
Fuente: creación original*



*Interpretación mediante midjourney de la Gran Vía Ucrónica de Valencia.
Fuente: creación original*

Por otro lado, en la parte occidental las múltiples preexistencias han servido de pretexto para implantar otro tipo de ensanche, al estilo holandés. De carácter menos noble y con mayor densidad, el encuentro entre la Gran Vía Fernando ucrónica y la avenida diagonal hacen un paralelismo con la bifurcación en forma de Y de Victorieplein. Así las acequias presentan un papel similar al de los canales holandeses. Dos son las construcciones que por su singularidad han prevalecido dentro de esta ucrónia. Una es el mercado de Abastos que cumple la función de gran dotación al norte del distrito y otra es la finca roja, cuya arquitectura bebe directamente de la escuela holandesa y es un buen ejemplo para ilustrar la imagen que podría haber tenido esta parte ucrónica de la ciudad.

Destacar también la presencia de algunas otras tipologías que plagan la irregular trama del ensanche occidental y que sirven para ilustrar la vanguardia que supusieron en su momento: con las Höfe vienesas y la casa de las flores como algunos de los ejemplos.



*Ensanche oeste de la Valencia Ucrónica de inspiración holandesa
Fuente: creación original*

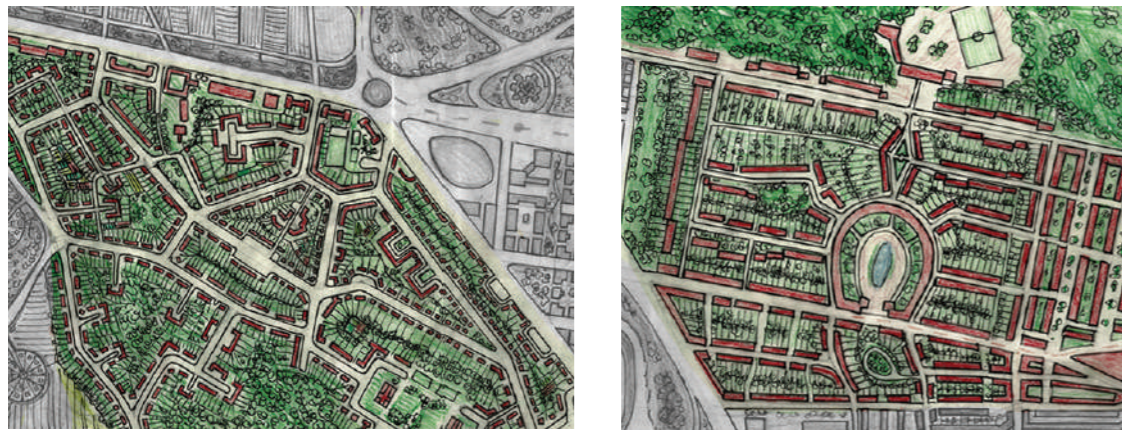


*Interpretación mediante midjourney de un distrito de Extramurs ucrónico
Fuente: creación original*

Además de estos ensanches, en la periferia se construyeron barrios de baja densidad.

En la parte este se produjo la adaptación de la ciudad lineal de Arturo Soria en la Avenida del Puerto. Eje histórico de la ciudad de Valencia que conectaba la ciudad con el Grao. En ella se respetan las dimensiones del proyecto original madrileño, alternando tamaños de parcela y tipologías, aunque siempre bajo el pretexto de una baja densidad edificatoria.

En la parte oeste, junto a la línea de ferrocarril hacia Ribarroja, Utiel, Liria, Bétera y Torrent aparecieron urbanizaciones de viviendas unifamiliares de una o dos alturas a modo de ciudad jardín que conectase con estas poblaciones, promoviendo la diversidad de tamaños de parcela para favorecer la mezcla de clases sociales y diversas colonias de vivienda en plurifamiliar en hilera.



Desarrollo de baja densidad en la periferia
Fuente: creación original



Desarrollo de baja densidad de la ciudad lineal hacia el puerto
Fuente: creación original



Interpretación mediante midjourney de una ciudad jardín del extrarradio
Fuente: creación original

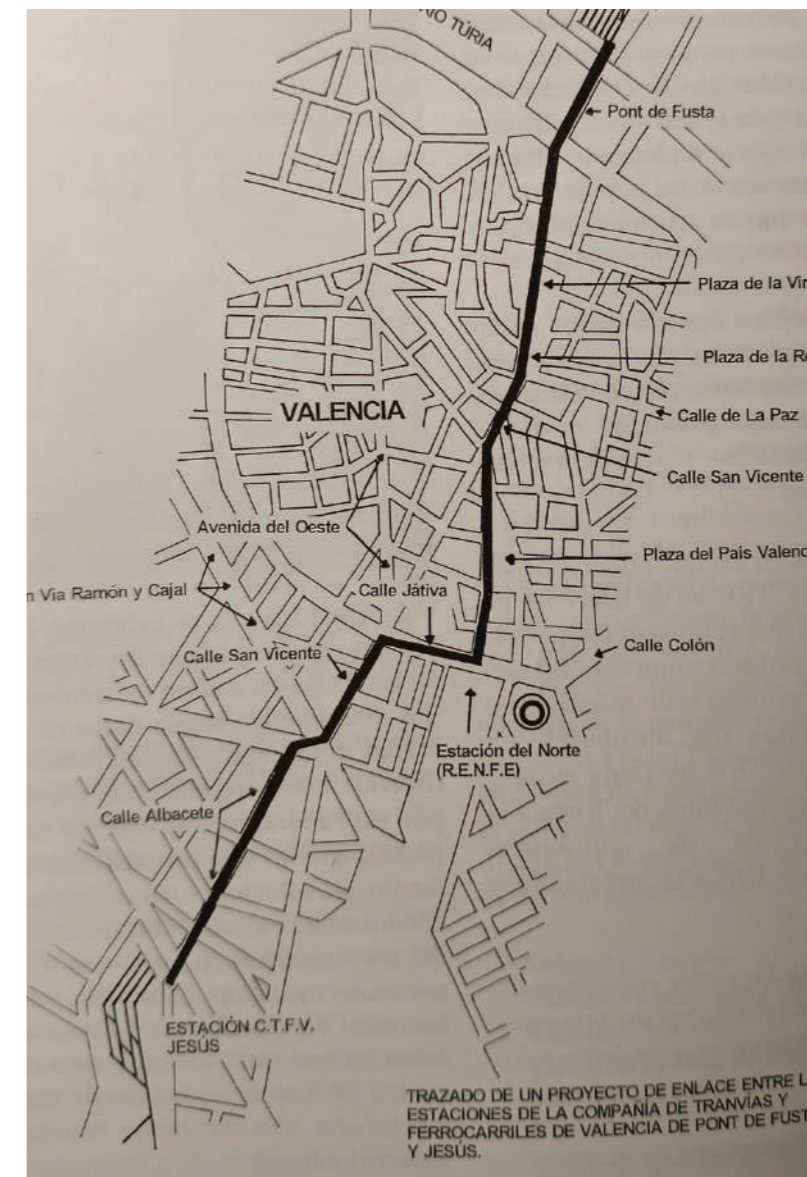
Importante para esta época sería la construcción del primer sistema de metro de la ciudad, conectando mediante un túnel las estaciones de trenet de Jesús y puente de Madera con cuatro estaciones intermedias en calle Beilén, la calle Xàtiva, el barrio de Sant Francesc y el barrio de la Seu. Solucion que ya había sido estudiada por el ayuntamiento de la ciudad en 1934 y que ponía sus ojos en los sistemas de metro de Madrid y Barcelona que ya llevaban años funcionando con gran éxito.



Plano de metro ucrónico de Valencia con su primera línea de metro
Fuente: creación original



Interpretación mediante midjourney de las estaciones de metro de Seu y San Francisco.
Fuente: creación original



Proyecto de túnel pasante de trenet para Valencia en los años 30.
Fuente: El trenet de Valencia, Rafael Alcalde González



desarrollismo bien

NECESARIO PRÓLOGO

En el prólogo de este trabajo se mencionaba que con cada capítulo nos adentraríamos en una realidad cada vez más difícil de reconocer. En este tercer capítulo, invito al lector a establecer un pacto necesario para dotar de verosimilitud histórica a los múltiples sucesos que se narrarán a continuación.

Imaginemos, por un momento, que la guerra civil española concluyó en tablas, sin un bando ganador ni perdedor. España quedó dividida en dos mitades, al igual que Berlín, con un doble muro que atravesaba el paseo de la Castellana y la calle Serrano, manteniendo a la puerta de Alcalá atrapada durante décadas en una zona desmilitarizada. El bando republicano ocupaba el este de la península, mientras que el bando nacional controlaba el oeste. En este contexto, imaginemos una España postbélica donde los Estados Unidos se volcaron en ayudar masivamente a la República, proporcionándole apoyo económico para evitar que cayera en manos del comunismo, permitiendo así su reconstrucción después de los estragos de la Segunda Guerra Mundial, donde España fue aliada.

En esta inocente ucrónia, los años 40, 50, 60 y 70 en España, al menos en su parte oriental con Valencia como capital, fueron un periodo de relativa normalidad, similar al de sus vecinos europeos. Aquí, figuras clave como Josep Lluís Sert no tuvieron que exiliarse y contribuyeron a construir una moderna (en el sentido arquitectónico de la palabra) capital republicana.

Imaginemos además que una Valencia amurallada y con sus puentes históricos destruidos no habría sufrido tan duramente las consecuencias de la riada de 1957 y por lo tanto el plan sur y la catástrofe territorial que significó aquello nunca hubieron sido planteados.

Imaginemos por un momento esa Valencia moderna de los años 60, con río, capital de un estado próspero y democrático.

Una vez hecho este pacto, ya podemos empezar con el capítulo 3.

CONTEXTO HISTÓRICO Y REFERENCIAS

Leí una vez que las ciudades españolas solían por lo normal tener cascos históricos más o menos bien cuidados, preciosos ensanches y horribles periferias desarrollistas. Estoy más o menos de acuerdo con esa afirmación.

Es muy fácil mirar al pasado y juzgar las políticas urbanas que dieron lugar al desarrollismo. Tras la guerra civil España era un país arrasado social y económicamente, aislado además del plano internacional habiéndose aliado con los que acabarían resultando en los perdedores de la segunda guerra mundial. España es por lo tanto un país prácticamente subdesarrollado y sería injusto juzgar el retraso en la incorporación de las corrientes modernas. No olvidemos que esta arquitectura moderna no fue sino la respuesta que dieron ciertos arquitectos a los cambios sociales, de modo de vida y a los avances técnicos que se produjeron en Europa y Norteamérica a principios del siglo XX y que aquí todavía tardarían llegar.

Así España hasta los años sesenta con el desarrollismo no tuvo una buena industria de la construcción, la utilización de algunos materiales como el acero era impensable en la mayoría de obras por su elevado coste de fabricación, lo mismo para los grandes paneles de vidrio. Los grandes principios de la modernidad: ventanas corridas, grandes luces... se atisbaban imposibles en un contexto nacional carente de la infraestructura industrial necesaria para construir los grandes edificios con muros cortina que por entonces empezaban a poblar muchas ciudades.

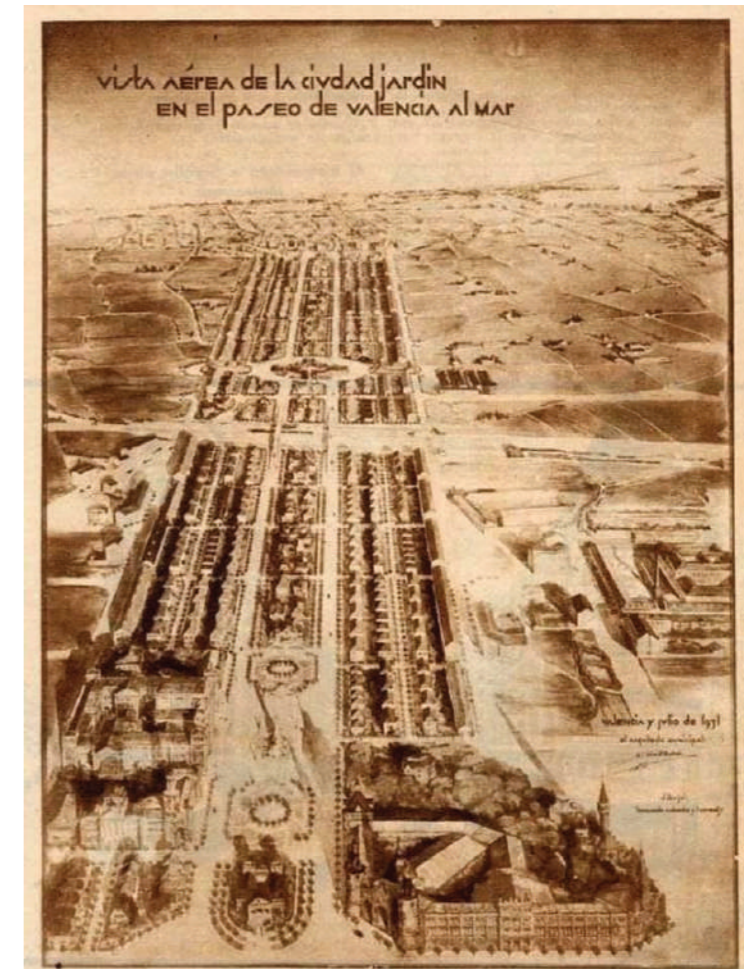
VALENCIA

Es difícil encontrar durante la república un movimiento vanguardista arquitectónico significativo en la ciudad de Valencia. Sin figuras equiparables a las de Zuazo en Madrid o al GATEPAC en Barcelona, los planes de crecimiento para Valencia se limitaban a ser una extensión de la trama de ensanche más allá de sus límites y un intento ciudad jardín en el plan diseñado por el arquitecto municipal José Pedrós en 1931 para el Paseo de Valencia al Mar.

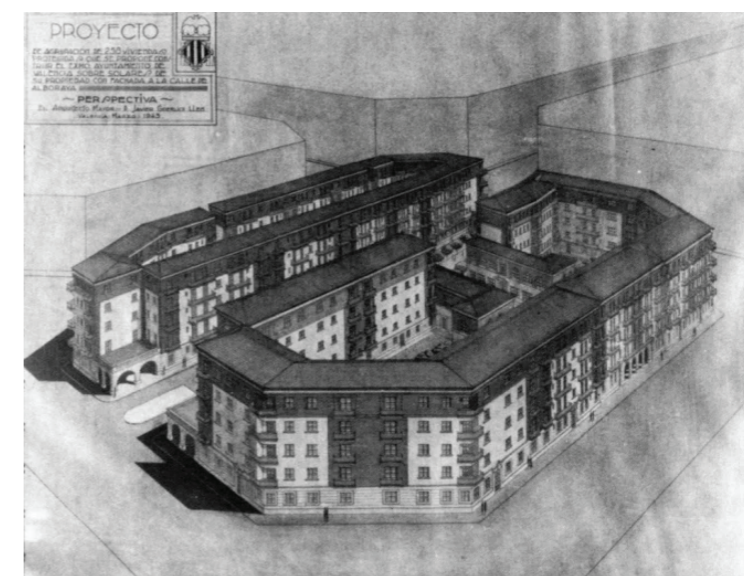
En el ámbito de la vivienda obrera, se llevaron a cabo en Valencia diferentes grupos de viviendas cooperativas, además de numerosos proyectos de iniciativa privada, en las afueras de la ciudad. Estos desarrollos contribuyeron a la creación de una periferia dispersa que contrastaba con la trama urbana compacta del ensanche.

Sin embargo, los tipos de viviendas asociados a la ciudad-jardín presentes en estos proyectos, como las casas en hilera con jardín, las viviendas aisladas, pareadas o de esquina, no tuvieron una continuidad destacada en Valencia, y fueron los bloques colectivos la solución preferida para abordar el problema de la vivienda social en la ciudad.

Posteriormente, en los años 40 tras la guerra civil, la mayoría de conjuntos residenciales en Valencia fueron iniciativas municipales. Muchos de estos conjuntos construidos por iniciativa municipal y siguiendo una tendencia similar a muchas hofe vienas, observamos una mayor apertura entre las calles y el espacio interior de la manzana. Además, las viviendas en estos conjuntos suelen ser de tipo pasante, lo que resulta en edificios con profundidad limitada, típicamente de dos crujías. El grupo de Alboraya-Generalísimo Franco es uno de los ejemplos más notables, con un espacio interior de la manzana abierto al público y donde ubicar equipamientos como escuelas. Sin embargo, esta solución tenía el problema de no ser universalizable, no todos los interiores de manzana podían tener una escuela, por lo tanto la opción más común es reducir el tamaño. Además muchos de los ejemplos de construcción de esta época se conciben como una serie de bloques lineales en lugar de una franja perimetral continua.



Proyecto de ciudad jardín en el paseo de Valencia al Mar. José Pedrós 1931.
Fuente: Fundación Goerlich.



Grupo Alboraya, perspectiva del proyecto 1946
Fuente: Fundación Goerlich

El plan General de Ordenación de Valencia y su cintura de 1946 fue el primero plan integral que abarcó todo el municipio en lugar de centrarse solo en partes específicas de la ciudad, como hicieron los planes de ensanche o de reforma interior. Este plan se enmarca en la primera generación de planes generales en España que se elaboraron de manera centralizada por un equipo de planificación en Madrid.

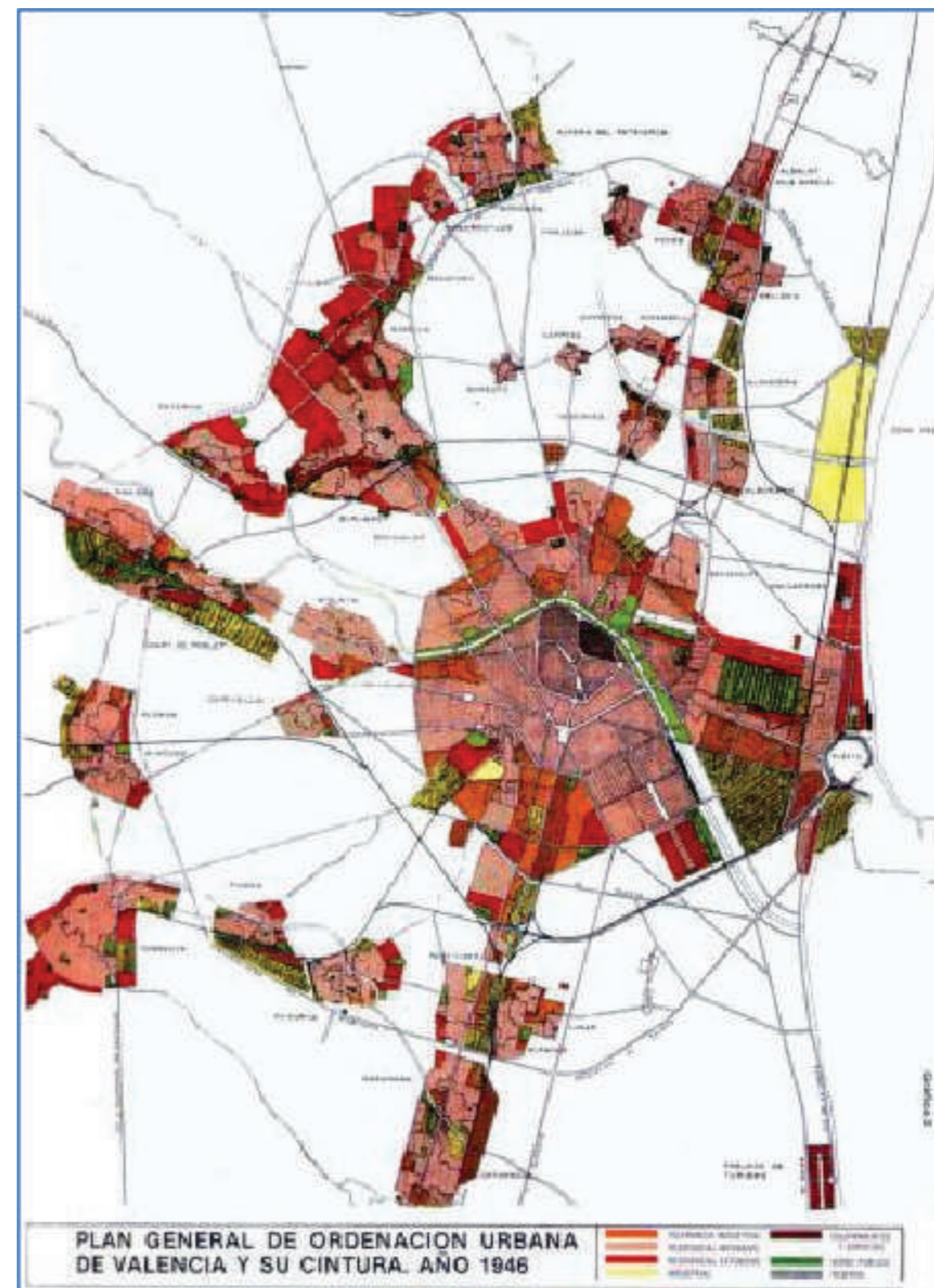
El plan de 1946 se caracterizó por una proyección demográfica muy ambiciosa previendo un fuerte crecimiento poblacional para el área metropolitana de Valencia hasta 1990. Esta proyección condujo a una propuesta expansiva que incluía la duplicación del área urbana de la ciudad existente y una alta densidad de viviendas por hectárea, sin una planificación adecuada de equipamientos.

La expansión urbana se configuró como un modelo radiocéntrico que continuaba el patrón histórico de la ciudad, con la incorporación de nuevas vías radiales y dos nuevos anillos de circunvalación. Además, se plantó la reubicación de estaciones ferroviarias y la canalización del río Turia en el centro de la ciudad.

El plan también promovía la descentralización del crecimiento hacia municipios del cinturón metropolitano, con la creación de ejes residenciales tipo ciudad-jardín y ejes industriales. Sin embargo, estas propuestas



Plan General de Ordenación de Valencia y su cintura, 1946

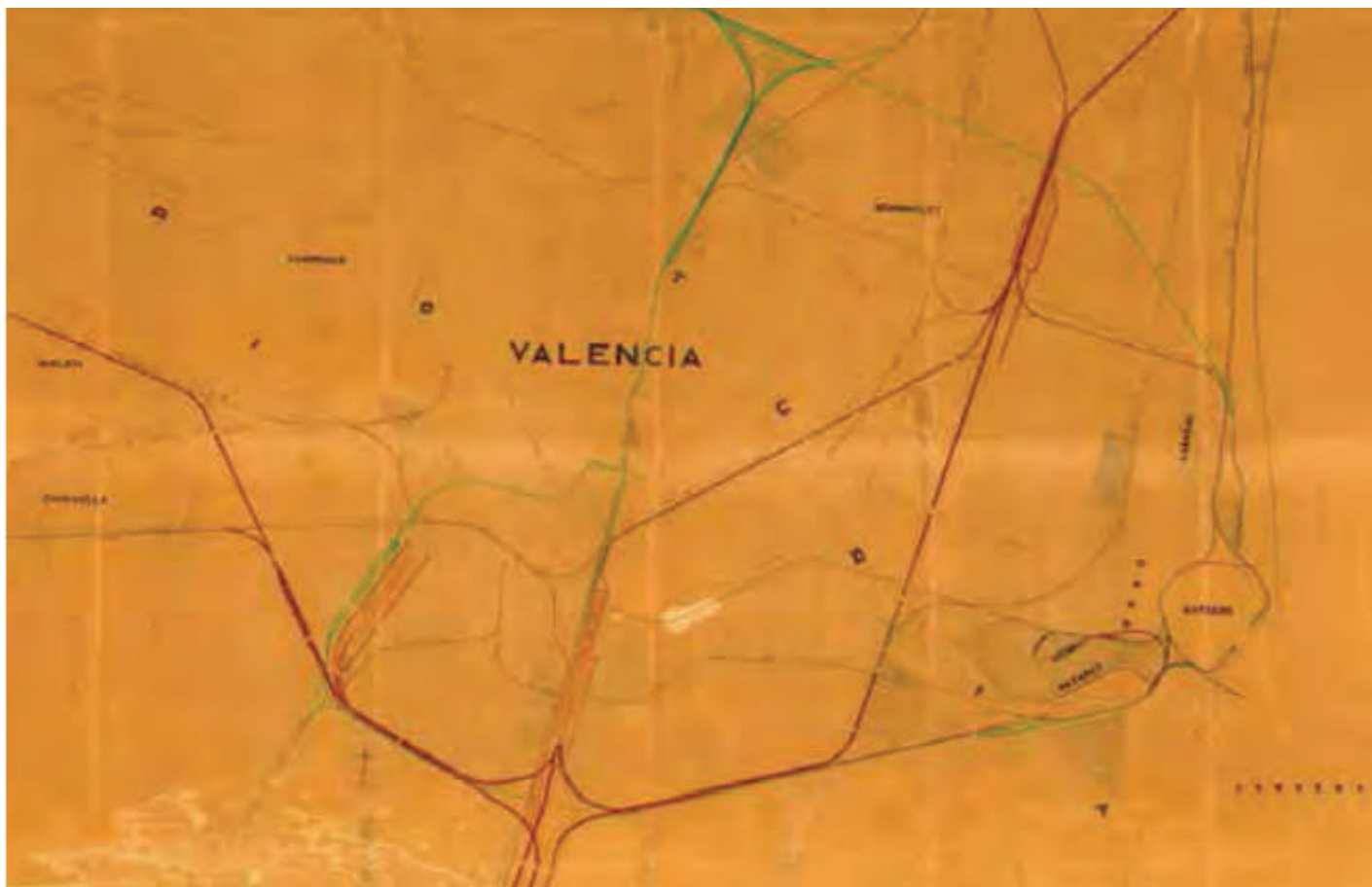


Plan General de Ordenación de Valencia y su cintura, 1946

teóricas no se materializaron completamente, y la expansión de la ciudad se produjo de manera desordenada en torno a las principales vías de comunicación, debido al crecimiento desbordado que sufrió en los años 50 fruto de la llegada de inmigrantes rurales.

Analizando el Plan General de 1946 para Valencia se puede observar como ya se preveía el desvío de la desembocadura del Turia, así como su encauzamiento a su paso por la ciudad.

Trascendental para la ciudad hubiese sido también el llevar a cabo la construcción de dos túneles en la ciudad. Uno a través de ciutat vella para conectar las estaciones de tren de puente de Madera y Jesús en lo que hubiese sido la primera línea de metro de Valencia y otro a través de Gran Vía Marqués del Turia hasta el camino de Vera formando una Y griega en la estación central. Ambos proyectos son comparables a las todavía dos grandes infraestructuras ferroviarias pendientes de ejecutar en la ciudad: la línea 10 de metrovalencia y el túnel pasante de Alta Velocidad y Cercanías.



*Detalle del Plano General, Primera Solución,
Fuente: Hoja nº 1 del Plan General de Enlaces Ferroviarios, 1946.*

en él se aprecian las dos ideas claves de mi tfg de la Valencia ucrónica, un túnel pasante horizontal, no vertical y una línea 1 de metro uniendo Jesús y Pont de Fusta.

En 1957 se produce un acontecimiento clave que marcaría el devenir urbano de la ciudad de Valencia, la riada de 1957 que ocasionó grandes pérdidas humanas y materiales en la ciudad.

Tal y como se ha comentado ya anteriormente, las crecidas otoñales del Turia no eran algo excepcional. Ya en 1949 se había producido otra riada de catastróficas consecuencias, sobre todo para aquellos que habitaban en las chabolas del cauce del río.

La confederación realizó tres anteproyectos para dar una solución a las periódicas crecidas del río: la solución norte, la centro y la sur. La solución norte fue rápidamente descartada debido a las complicaciones en el tráfico rodado y ferroviario que conllevaría, además de las dificultades orográficas y del riesgo de juntas en el barranco del Carraixet dos cuencas que sufrían frecuentes desbordamientos. La solución centro de Valencia preveía mantener su paso por el centro de la ciudad pero encauzado, construyendo una serie de presas a la altura de Ribarroja y desviando la desembocadura mediante la construcción de un canal, y finalmente la solución sur que desviaba por completo el río a su paso de la ciudad a partir del azud del repartiment.

Finalmente la solución sur fue la escogida, debido a la posibilidad que ofrecía utilizar el antiguo cauce como gran arteria viaria, además de que se preveía que esta permitiría frenar el crecimiento de la ciudad hacia los terrenos de alto valor ambiental del sur, focalizándolo hacia los terrenos de secano del interior.



*Imagen de la Riada de Valencia en 1957 a su paso por el antiguo patronato actual Nuevo Centro.
Fuente: Wikipedia. Escaneado por Talayuelo.*

En 1966 se aprueba un nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, el cual fue adaptado para implementar la Solución Sur, y constituía una estrategia que abarcaba todo el ámbito metropolitano, incluyendo no solo Valencia sino otros 29 municipios de la corona.

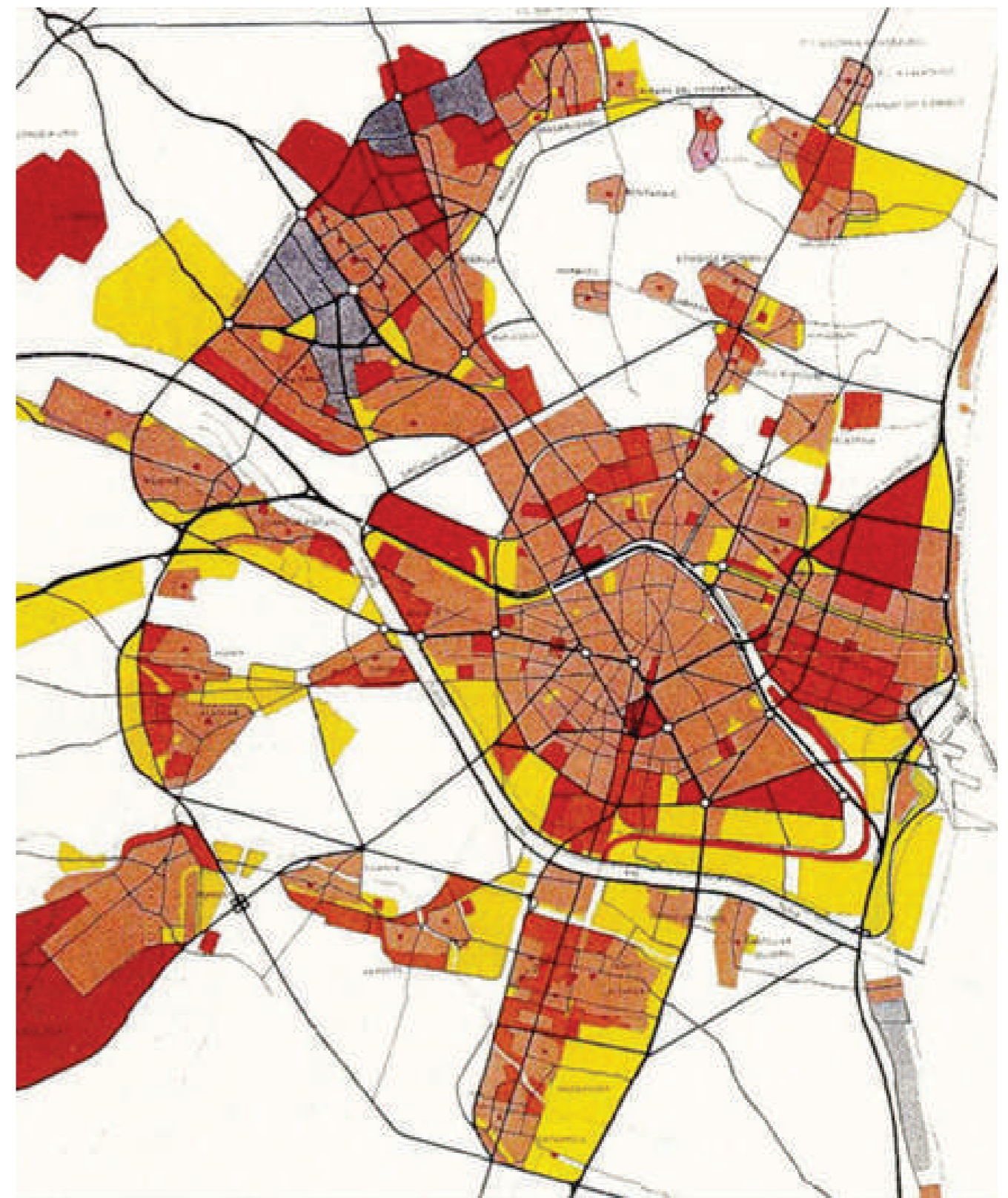
El Plan Sur tuvo un impacto territorial masivo. No solo eliminó una parte significativa de la huerta valenciana, sino que creó una gran barrera física al sur de la ciudad, con solo unos pocos puentes principales para la comunicación y generando una brecha urbana, económica y social.

La implementación del Plan Sur resultó en la creación de un amplio espacio vacío en el centro de la ciudad, una oportunidad única en la planificación urbana. Sin embargo, esta oportunidad también conllevó importantes desafíos, ya que los desagües de la ciudad fluían hacia el cauce del Turia. Por lo tanto, el desvío del río requirió un complejo y costoso plan de nuevos colectores, que tomó casi medio siglo para completarse.

El plan Sur no se centró únicamente en la cuestión hidráulica. También incluyó una propuesta de infraestructuras viales y criterios urbanísticos básicos que se reflejarían en el plan de 1966. A pesar de mantener un esquema de expansión radiocéntrica, estas propuestas viales jugaron un papel dominante en la planificación, y la filosofía original, la cual buscaba limitar la expansión y respetar la huerta, se vio comprometida.



*Actuaciones para el desvío del cauce del río Túria en la nueva desembocadura, en 1968.
Fuente: Confederación Hidrográfica del Júcar*



Plan General de Valencia de 1966

El plan facilitó además la especulación del suelo en un momento en que la demanda de terrenos para viviendas y actividades económicas era alta. La planificación urbana se subordinó a las necesidades del tráfico privado, con una propuesta ambiciosa de infraestructuras viales que incluía vías radiales, anillos de circunvalación y autopistas. Sin embargo, esto contribuyó a la congestión del tráfico en el centro de la ciudad debido a la falta de conexiones adecuadas entre las nuevas vías.

El plan también permitió un crecimiento descontrolado de la ciudad, con edificios dispersos en la huerta y una falta significativa de servicios urbanos. Esto resultó en la creación de una periferia fragmentada y sin urbanizar. Además, se permitió un aumento significativo de la densidad de construcción en el centro de la ciudad, lo que afectó negativamente su carácter histórico.

Sin embargo, durante los últimos años de la dictadura hubo también movimientos ciudadanos contra el desarrollismo urbano ejemplarizados en dos grandes luchas: el saler y el jardín del turia.

En 1965 se dio luz verde al Plan de Ordenación de la Devesa del Saler, un proyecto que implicaba la transformación de este espacio natural, propiedad del municipio, con la intención de convertirlo en un importante centro de atracción turística que se sumara al auge del turismo internacional. La construcción del hipódromo, la infraestructura de urbanización y algunas torres de viviendas se llevaron a cabo rápidamente, causando daños significativos al ecosistema, incluyendo la degradación de las dunas, zonas húmedas y el bosque de pinos.

Este plan que afectaba a uno de los pocos espacios naturales accesibles para el uso público de la ciudad, provocó un gran descontento entre la sociedad. Inicialmente liderado por grupos minoritarios más conscientes de la importancia de la conservación ambiental, la protesta ganó fuerza en la opinión pública y culminó en un influyente movimiento ciudadano conocido por su lema: "El Saler per al poble". Después de años de manifestaciones y protestas, en 1978, se logró detener las obras de urbanización.



*Manifestación por el río Turia
Fuente: linkedin Jorge Molinero Martínez*

Una situación similar se desarrolló con el intento del plan de 1966 de transformar el viejo cauce del río Turia en una autopista. La creciente resistencia por parte de la comunidad, bajo el lema "el llit del Turia es nostre i el volem verde" (el lecho del Turia es nuestro y lo queremos verde), recibió incluso el respaldo del periódico conservador Las Provincias. Como resultado, en 1976, el gobierno central transfirió la propiedad del viejo cauce al municipio de Valencia, y en 1978, el ayuntamiento aprobó una revisión del plan de 1966 que abandonó la idea de la autopista y reclasificó el cauce como zona verde.

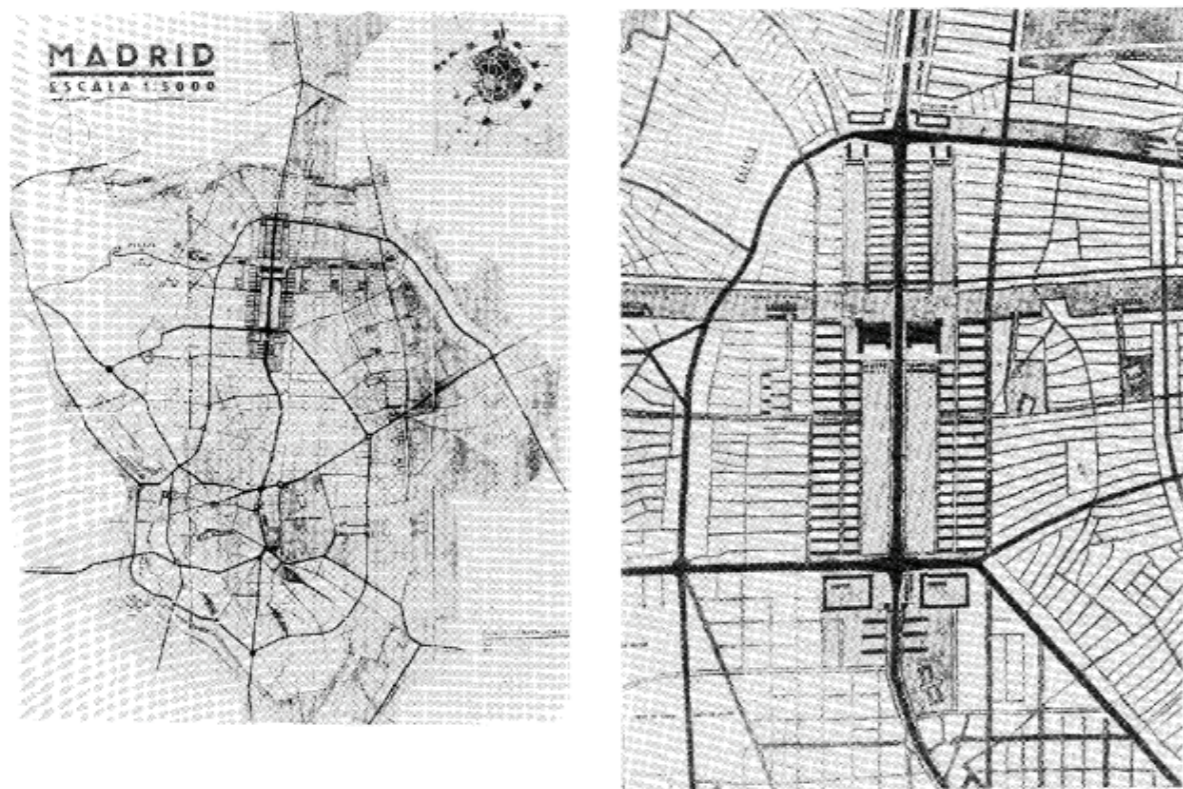


*Proyecto de construcción de un resort en la Devesa del Saler
Fuente: Eldiario.es*

EL MADRID DE SECUNDINO ZUAZO

La figura de Secundino Zuazo es trascendental para entender el urbanismo español en el segundo tercio del siglo XX. De los pocos arquitectos prolíferos durante la república y la dictadura, Zuazo cambió el devenir de la capital de España al alterar su eje tradicional de desarrollo en horizontal y concéntrico alrededor de la diagonal que era la Calle Alcalá, por uno norte-sur con el prolongación del eje Paseo del Prado-Recoletos-Castellana. Y la propuesta de unión de las estaciones de Chamartín y Atocha mediante un túnel pasante con una nueva estación central Nuevos Ministerios.

Propone además en su proyecto de prolongación de la Castellana un sistema de bloques dispuestos con fachadas norte-sur alineados con cuerpos perpendiculares más bajos de edificación comercial y alineados con la calle.



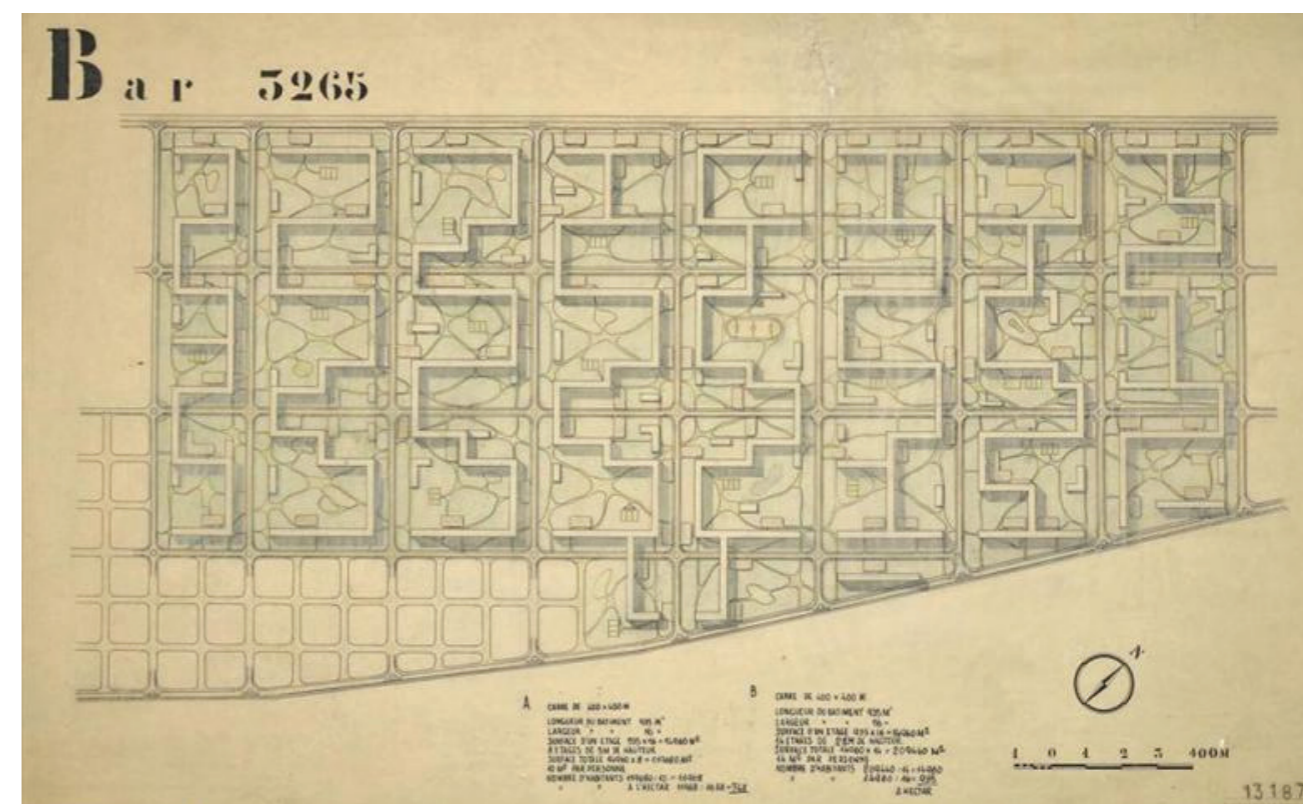
Propuesta de Zuazo y Jansen para la prolongación de la Castellana en el Plan General de Madrid. 1929-1930

Fuente: Secundino Zuazo, *Madrid y sus Anhelos Urbanísticos. Memorias, 1919-1940, Madrid*

PLAN MACIÀ DE BARCELONA

Las ideas de la modernidad tiene su epicentro inicial en España especialmente en el grupo catalán del GATEPAC (Grupo de Artistas y Técnicos para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea). Uno de sus integrantes más ilustres, Jose Luis Sert, realizará en 1932 el proyecto de reforma de Barcelona conocido como Plan Macià.

Este plan consistía entre otras muchas cosas, como la recuperación del frente marítimo, en una alteración de la manzana clásica del ensanche, combinando tres filas y tres columnas de manzanas en un módulo de 400mx400m en los cuales se situarían las viviendas y los equipamientos a modo de bloques lineales que reflejasen las nuevas ideas de modernidad y funcionalismo.



Plan Macià, Barcelona 1932-1935.

Fuente: FLC/ADAGP

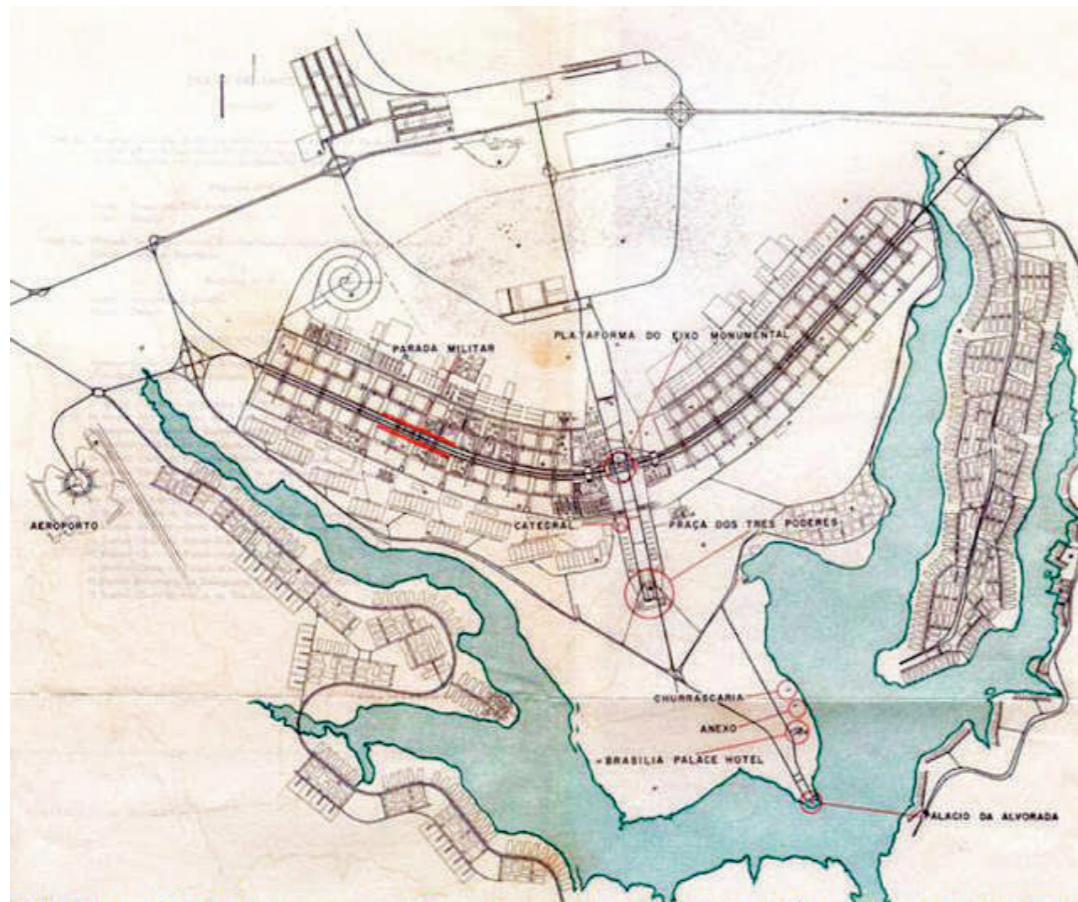
BRASILIA

El diseño urbano y la arquitectura de Brasilia representan un hito trascendental en la historia de la planificación urbana y la arquitectura del movimiento moderno. Concebida en la década de 1950 por el arquitecto urbanista Lúcio Costa y el arquitecto Oscar Niemeyer, en el corazón de Brasil para ser la nueva capital del país.

Su diseño urbano se asemeja a la forma de un avión, un plan maestro que rompe con las convenciones tradicionales de las ciudades. Dos ejes principales, el Eje Monumental y el Eje Residencial, se cruzan en ángulo recto, definiendo la estructura fundamental de la ciudad.

El eje Monumental cruza de este a oeste la ciudad albergando los edificios gubernamentales más prominentes, incluyendo el Palacio del Planalto y el Congreso Nacional. Sus amplias avenidas y espacios abiertos, como la Plaza de los Tres Poderes, enfatizan la monumentalidad y la importancia de las funciones gubernamentales.

El eje Residencial cruza de norte a sur y presenta una concepción innovadora de la vida urbana. Se caracteriza por estar compuesto por "super cuadras", áreas autosuficientes con viviendas, tiendas locales y servicios esenciales. Este enfoque promueve la comunidad y la comodidad de los residentes.



Planta de Brasilia por Lúcio Costa
Fuente: arquiscopio.com



Eje monumental de Brasilia, Esplanada dos Ministérios
Fuente: wikipedia fotografia de Mario Roberto Durán Ortiz



Plaza de los tres poderes con la escultura "Los Candangos" de Bruno Giorgi en primer plano y el Palacio de Planalto sede del poder ejecutivo detrás.
Fuente: expedia.com

LAS NEW TOWNS, MILTON KEYNES

Las new towns fueron la respuesta del gobierno británico a los problemas de congestión y falta de vivienda que sufría Inglaterra tras la Segunda Guerra Mundial. La idea fundamental era descentralizar la población y la industria, alentando el crecimiento de nuevas comunidades planificadas en área previamente rurales.

Milton Keynes, entre Birmingham y Londres es uno de los ejemplos paradigmáticos. Su diseño se caracteriza por una estructura en retícula en cuadrícula con un interior de tráfico rodado apaciguado dentro de las cuales se situarían las áreas residenciales, cada una con un diseño distinto generando una gran diversidad y rompiendo con la uniformidad que caracterizaba a otras new towns de generaciones anteriores.

Dentro de Milton Keynes, los barrios de Coffee Hall y Netherfield son dos de los más interesantes, presentando una combinación de viviendas unifamiliares en hilera, con pisos y comodidades locales. Bandas de parque continuas que las aislan del tráfico rodado dotan a los barrios de un carácter introvertido, convinados con corredores verdes transversales en el caso del Coffee Hall.



Esquema del Coffee Hall

Fuente: La experiencia urbanística de las new towns británicas a través de ejemplos comparados. Julia Deltoro



Fotografía del Netherfield

Fuente: La experiencia urbanística de las new towns británicas a través de ejemplos comparados. Julia Deltoro

CIUDAD UNIVERSITARIA DE CARACAS

Construida entre 1940 y 1960 según el proyecto de Carlos Raúl Villanueva, la ciudad universitaria de Caracas, patrimonio de la Humanidad por la UNESCO desde el año 2000, es uno de los mejores ejemplos de arquitectura moderna latinoamericana.

El campus alberga una amplia variedad de edificios dispuestos formando un conjunto funcional y estético en el que destacan obras como el estadio olímpico, la plaza cubierta y el aula magna, todo ello alternado con amplios espacios abiertos, plazas y zonas de esparcimiento.



Vista aérea de la Universidad de Caracas.
Fuente: <https://www.redfundamentos.com/>



Plaza del rectorado de la UCV
Fuente: Flickr, foto original de Johnny Gomes

VALENCIA UCRÓNICA III

Tras la riada del 57, que aunque no fue tan grave como en la Valencia no ucrónica supuso un trauma para muchos valencianos, sobretodo los afincados en los barrios del marítimo. Se decidió por lo tanto evitar el crecimiento hacia las zonas inundables de la costa y asentar el crecimiento de la ciudad hacia el interior, apoyándose en la prolongación del Gran Bulevar como eje vertebrador este o este de la ciudad. En esta nueva avenida se plasmarían los principios del movimiento moderno recogidos en la carta de Atenas y tratarían de dar a la nueva capital española un aspecto de absoluta modernidad.

Así a modo de gran eje monumental la avenida parte desde el ensanche con un gran jardín y museo (de inspiración en la fundación Gubelkian de Lisboa) donde albergar las colecciones rescatadas del museo del Prado para después adentrarse en el barrio de embajadas y residencias con inspiración en proyectos como Lafayette Park de Detroit y Roehampton en Londres.

En el tramo medio, la avenida coge una clara inspiración brasileña y dispone una gran explanada similar a la plaza de los tres poderes de Brasilia y dibuja un eje ajardinado flanqueado por bloques lineales de edificación paralelos a este donde se emplazarán los ministerios.



Visualización de una posible explanada de los ministerios
Imagen propia generada mediante midjourney

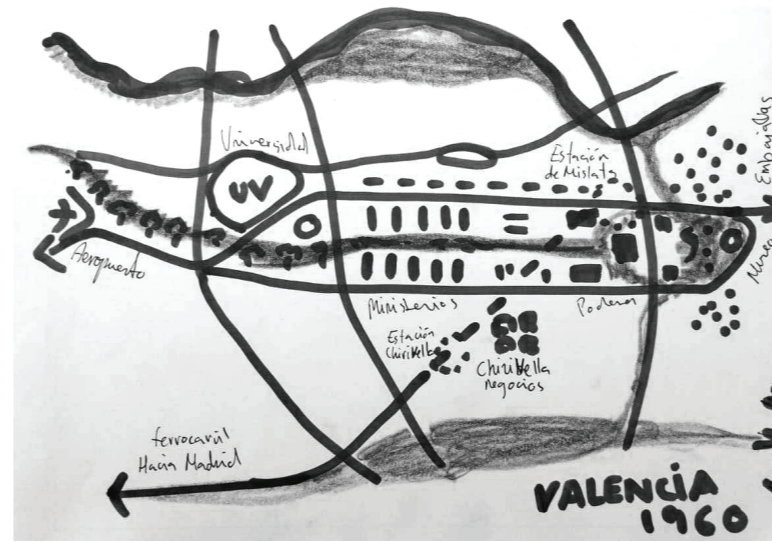


Visualización de una posible avenida de los ministerios
Imagen propia generada mediante midjourney



En la cabecera de este gran eje se localizaría la nueva ciudad universitaria, de inspiración en la venezolana, patrimonio de la humanidad. Con un campus deportivo en un extremo, una ciudad sanitaria en el otro y diversas residencias estudiantiles de inspiración en el movimiento moderno en los alrededores.

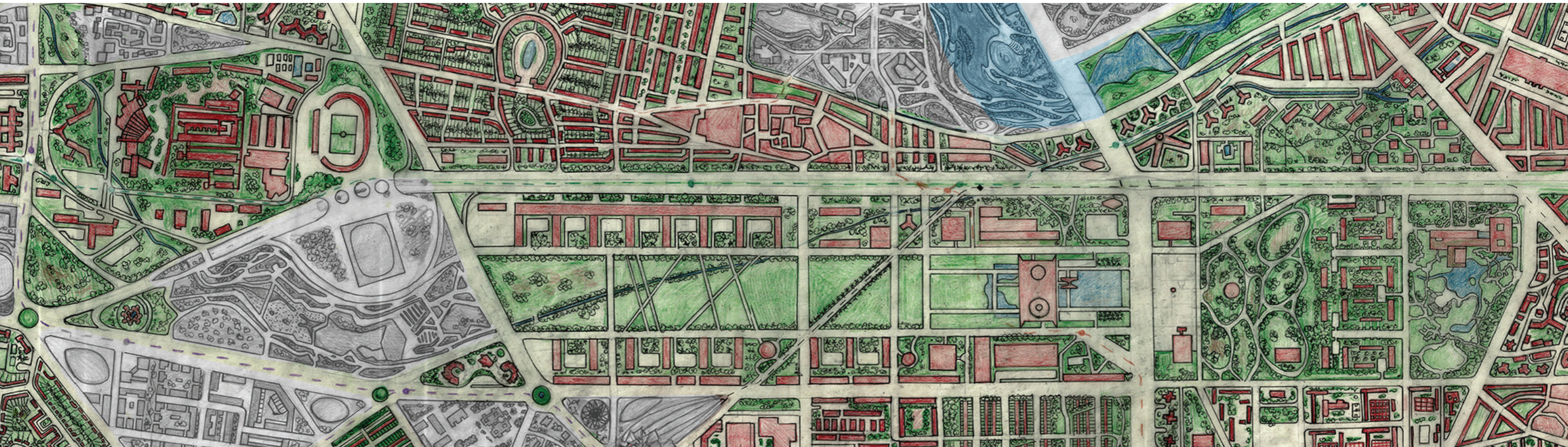
Por el lado oriental el gran bulevar conectaría mediante ferrocarril con una gran cantidad de fábricas localizadas al otro lado del cauce del Turia. Para dar respuesta a la gran necesidad de vivienda que se produciría, junto a estas fábricas se diseñó un nuevo distrito junto al ensanche burgués. Esta expansión, de inspiración en el plan Macià, continuaría con los ejes principales del ensanche uniendo nueve manzanas en una gran supermanzana con bloques lineales zigzagueantes donde albergar a los trabajadores y grandes zonas verdes y deportivas.



Esquema del eje monumental de la Valencia Ucrónica
Fuente: diseño original propio



Visualización de una zona residencial de baja densidad
Imagen propia generada mediante midjourney



Eje monumental de la Valencia Ucrónica con la Universidad de Valencia en su extremo oriental y el Museo Nacional en su extremo occidental.
En el centro la plaza de los tres poderes, la explanada de los ministerios y la estación de Mislata
Fuente: diseño original propio



04

al mar!

CONTEXTO HISTÓRICO Y REFERENCIAS

El legado del segundo tercio del siglo XX fue para muchas ciudades un crecimiento acelerado y problemas de tráfico y movilidad urbana. La concienciación ambiental se fortaleció, impulsando en la ciudadanía una mayor demanda de protección del medioambiente y regeneración urbana de las áreas degradadas.

A partir de entonces se prestó más atención al diseño urbano y a la búsqueda de una arquitectura sostenible. La generalización del turismo por su parte también buscó la creación de nuevo hitos arquitectónicos que atrajesen el interés internacional y sirviesen de excusa para grandes transformaciones urbanas con mayor y menos éxito a lo largo del mundo.

VALENCIA

En 1979, tras las primeras elecciones municipales, un gobierno de izquierdas formado por el PSOE y el PC asumió la alcaldía de Valencia, enfrentándose a una ciudad con graves problemas urbanos. En lugar de crear un nuevo plan general de urbanismo, decidieron utilizar instrumentos parciales, como Planes Especiales, para abordar problemas inmediatos en áreas críticas. Se identificaron cuatro áreas prioritarias: El Saler, el antiguo cauce del río Turia, Ciutat Vella y los barrios periféricos degradados.

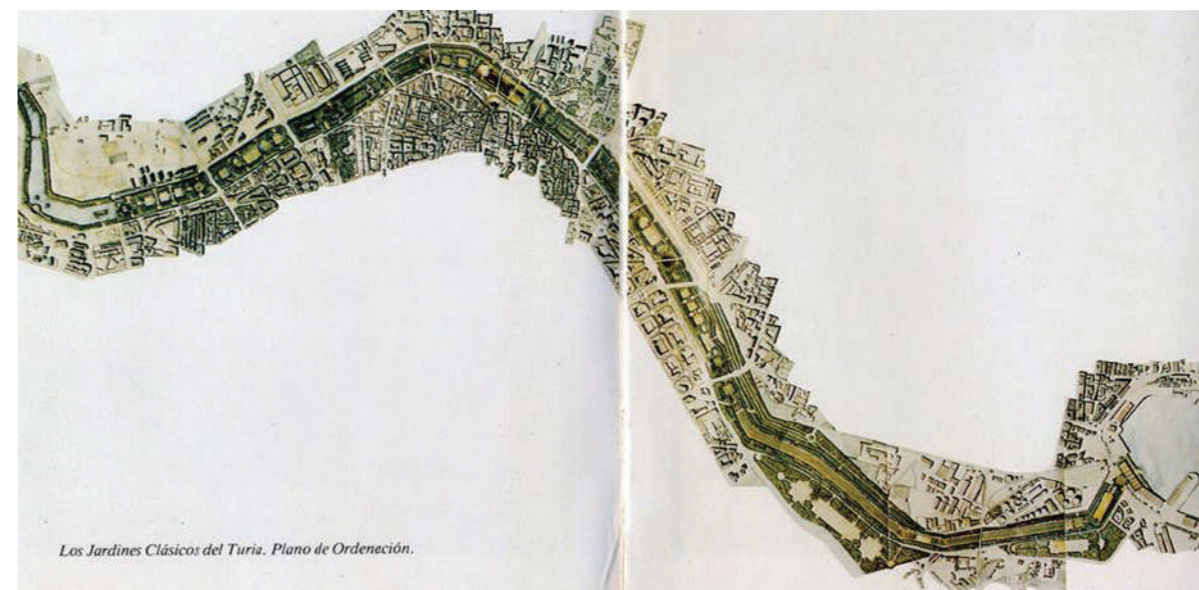
El cauce del río Turia fue un punto clave en esta nueva planificación democrática, con un controvertido proyecto liderado por el arquitecto catalán Ricardo Bofill presentado en 1982 con una exposición en la Lonja y que generó un gran impacto en la ciudadanía.

Sin embargo, el proyecto de Bofill recibió críticas tanto de profesionales del movimiento vecinal, que consideraban que no se ajustaba a la visión de un bosque urbano por la cual habían luchado. Tras la controversia, los servicios municipales elaboraron un Plan Especial de Reforma Interior que dividió el cauce en 18 tramos para facilitar su ejecución por partes y se abrió la posibilidad de que algunos de estos fuesen ejecutados por equipos de arquitectos valencianos. Además parece claro que el proyecto presentado por Bofill no acabará siendo el que finalmente se ejecutará debido a recortes y modificaciones presupuestarias. Ante esta situación Bofill declara su intención de desvincularse si el proyecto sufre modificaciones importantes.

Por otro lado, durante los últimos años de la dictadura, se produjo una destrucción significativa del centro histórico, con la demolición de casi la mitad de los edificios que podrían haberse catalogado como protegidos. En respuesta, se tomaron medidas inmediatas para proteger el centro histórico mediante cinco Planes Especiales de Protección del Recinto Histórico (PEPRI), uno para cada barrio en que se dividió el casco antiguo de la ciudad.

Estos planes fueron altamente protectores como respuesta al abandono previo y la rápida degradación del patrimonio urbano. Aunque en ocasiones se ha criticado por considerar que agravó la degradación del centro históricos, estos planes lograron detener un proceso de destrucción del patrimonio arquitectónico y se aprobaron catálogos de edificios y áreas de interés con diferentes niveles de protección.

Durante este periodo, también se emprendió la peatonalización de algunas calles del centro de la ciudad, a pesar de la oposición de los comerciantes, la experiencia demostró que la peatonalización tenía beneficios significativos para el comercio.



Los Jardines Clásicos del Turia. Plano de Ordenación.

Proyecto original de Ricardo Bofill 1982

Fuente: Fuente: Paisajes fluviales. La ciudad de Valencia y el río Turia. Metodología de intervención en cauces urbanos. Adolfo Vigil de Insausti.



Fotografía de la exposición *Cap a la Ciutat Monstre* organizada por Josep Vicent Boira, en el Centre Cultural la Nau de Valencia en enero de 2023, donde se aprecian ejemplos de patrimonio valenciano perdido durante el desarrollismo. Foto propia.

Mientras tanto, la periferia afrontaba problemas significativos arrastrados de la posguerra y los años sesenta. A pesar de la construcción de viviendas, la falta de infraestructuras básicas y equipamientos, junto con el aislamiento de estos barrios, causaba dificultades para sus habitantes. Para abordar esta situación, en 1981 se aprobó el Programa de Intervención en la Periferia Urbana (PIPU) que analizaba la situación de los barrios y planteaba soluciones para ellos.

En la mayoría de estos barrios, había déficits importantes en infraestructura urbana, calles sin asfaltar, sin alumbrado público o alcantarillado. También faltaban zonas verdes y equipamientos educativos básicos en varios de ellos.

En 1982, después de las elecciones generales, se detuvo la elaboración de un plan comarcal y se devolvieron las competencias urbanísticas a los municipios. El ayuntamiento de Valencia decidió crear un nuevo plan general en sustitución del anterior de 1966, que fue finalmente aprobado en 1988. El plan adoptó una filosofía urbana europea contemporánea, priorizando la conservación de la ciudad existente, la recalificación de los barrios periféricos y la mejora de espacios públicos.

Sin embargo, el plan se centró principalmente en el municipio de Valencia y no abordó de manera efectiva la planificación metropolitana, lo que ha llevado a problemas de coordinación.



Plan General de Valencia de 1988
Fuente: Ayuntamiento de Valencia



Fábricas junto al antiguo cauce a la altura del puente del Ángel Custodio
Fuente: Archivo de Las Provincias



Ejemplo de barrio periférico con solares y calles sin asfaltar. En este caso Campanar.
Fuente: Archivo del Levante EMV

La expansión de la ciudad se ha contenido en los espacios previstos en el plan, como Ademuz entorno al palacio de Congresos y el nuevo estadio de Mestalla, Orriols y la Avenida de Francia, un nuevo desarrollo urbanístico vinculado a la construcción de la Ciudad de las Ciencias de Santiago Calatrava reconvirtiendo terrenos industriales. iendo terrenos industriales.

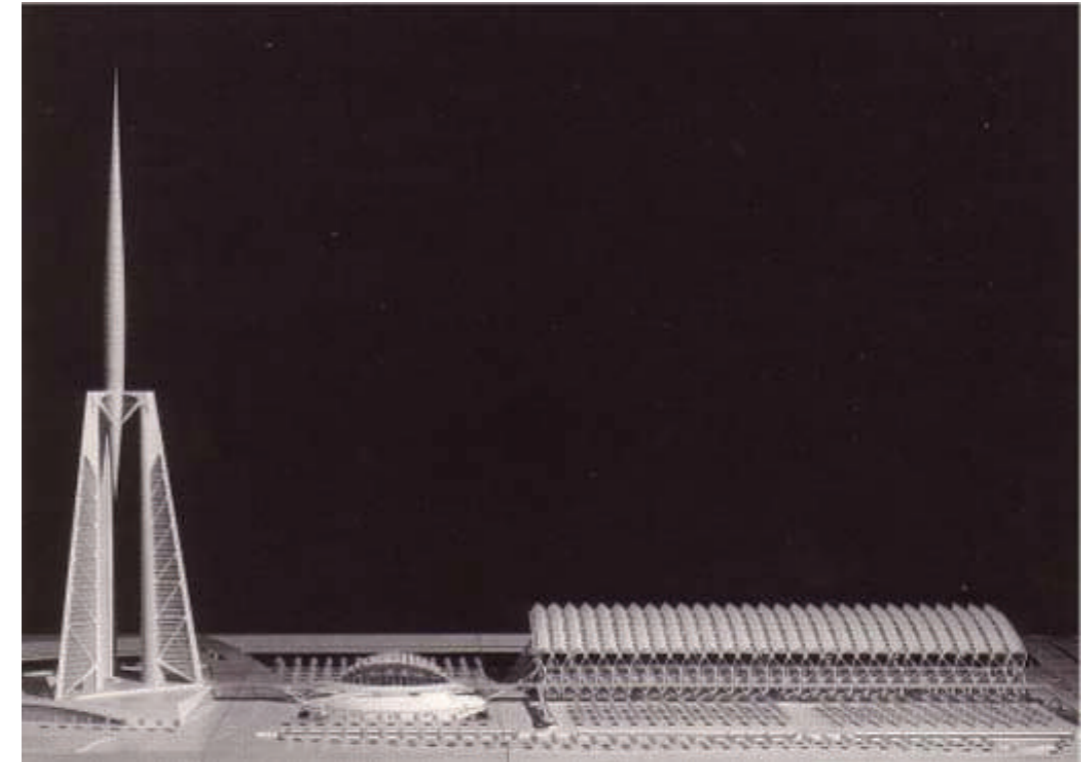
El plan también buscaba preservar espacios agrícolas, pero la falta de una protección legal efectiva de la huerta, más allá de su clasificación como suelo no urbanizable protegido, permitió modificaciones que la afectaron negativamente, como los desarrollos de Sociópolis en La Torre y la ZAL portuaria en La Punta. A pesar de un Plan Verde presentado en 1996 que prometía salvar la huerta y aumentar significativamente las zonas verdes por habitante, este esfuerzo se quedó en una mera operación de imagen.

Durante los años de gobierno popular se ejecutaron una gran cantidad de nuevos tramos del jardín del Turia y se produjo una renovación del frente marítimo al amparo de grandes acontecimientos como fueron la Copa América de Vela y el circuito de Europa de Formula 1. Además, la ciudad de las ciencia sufrió una serie de modificaciones que aumentaron notablemente su superficie, con nuevos edificios como la ópera, el ágora o el oceanogràfic y que supusieron que fuera rebautizada como Ciudad de las artes y las ciencias. Se amplió la red de metro hasta el aeropuerto y los barrios marítimos y comenzó la construcción de la línea de tranvía subterráneo que debía atravesar de una vez el centro de la ciudad, pero que sin embargo nunca llegó a ejecutarse completamente debido a la crisis de 2008, provocando una parálisis de una década en las obras.

En 2015, con la vuelta al poder de la izquierda se llevaron a cabo acciones que fueron muy reivindicadas por parte de los movimientos ciudadanos durante el mandato de Rita Barberá por el partido popular pero ejemplificados en dos: El Plan de Acción Territorial de l'Horta y la paralización de la prolongación de Blaco Ibáñez y el Plan del Cabanyal.



skyline de la Avenida de las Cortes Valencianas en 2022
Fotografía propia.



Proyecto original de Ricardo Bofill 1982
Fuente: Fuente: Paisajes fluviales. La ciudad de Valencia y el río Turia. Metodología de intervención en cauces urbanos. Adolfo Vigil de Insausti.



La cúpula del partido popular valenciano en 1995 y Santiago Calatrava mostrándoles la maqueta de la ciudad de las artes y las ciencias.
Fuente: Archivo Las Provincias

PLAN RÍA BILBAO 2000

Bilbao ha sido durante décadas un caso ejemplar de la capacidad de una ciudad para reinventarse y experimentar un renacimiento significativo.

Desde finales del siglo XIX, Bilbao fue el epicentro de una importante industria siderúrgica gracias a la extracción de hierro de alta calidad de sus cercanías y a su cercanía al puerto que facilitó su comercialización. Este floreciente sector metalúrgico propició la instalación de astilleros y empresas dedicadas a la reparación naval, aprovechando la idónea ubicación proporcionada por la ría de Bilbao.

No obstante, a mediados de la década de 1970, el modelo económico de Bilbao entró en una profunda crisis caracterizada por la desindustrialización y el declive urbano. Las grandes industrias tradicionales experimentaron un declive progresivo, lo que resultó en un aumento significativo del desempleo.

Como consecuencia de tantos años sumidos en la decadencia, a principios de los 90 una etapa de reestructuración urbana impulsada y coordinada por el sector público, vio en la regeneración urbana una ventana para salir adelante. A finales de 1992 se creó una entidad para poner en marcha la ciudad: Bilbao Ría 2000 que buscaba rescatar para la ciudad las zonas degradadas para la ciudad y su entorno metropolitano mediante un esquema de participación público privada. El reto era mayúsculo: coordinar la regeneración de los terrenos antaño ocupados por fábricas, astilleros, muelles, trenes...

El proyecto de regeneración bilbaino se compuso de tres ejes: por un lado la planificación urbana y metropolitana que buscaba la reconversión de las antiguas fábricas, astilleros y muelles en oportunidades para la regeneración de la ciudad, segundo el aprovechamiento de espacios desindustrializados mediante nuevos parques, viales y viviendas y por último la conformación de una sociedad público privada para la ejecución y el mantenimiento del proyecto.

Los dos barrios más beneficiados por este proceso fueron los de Abandoibarra y Ametzola, donde se ubicaban astilleros y vías ferreas. En el lugar se regeneraron 35 hectáreas donde se asentarían después los grandes iconos de esta regeneración: la torre Iberdrola, el museo Guggenheim, el palacio Euskalduna y un paseo por la ría, todos ellos enlazados con el centro de la ciudad mediante un tranvía.



Maqueta del plan Bilbao Ría 2000

Fuente: <https://congresosaehe.es/la-transformacion-urbana-de-bilbao/>



Paseo de la ría con el Guggenheim de Bilbao

Fuente: VisitBiscay.eus

ARABIANRANTA

El proyecto de Arabianranta, ubicada en la ciudad de Helsinki supone la transformación una antigua zona industrial dedicada a la cerámica en un potente centro de diseño mediante la redensificación de nuevas construcción a finales de la década 1990.

El proyecto incorporó una gran variedad de tipologías urbanas, lofts, casas unifamiliares, viviendas comunitarias para personas mayores activas, residencia de menores con discapacidad y edificios plurifamiliares, todo esto con la intención de tener una gran heterogeneidad en el barrio. Las artes se han introducido tanto de forma privada como pública en el diseño del barrio con la instalación de un conservatorio de Pop y Jazz, múltiples esculturas distribuidas por los espacios verdes.

Un corredor verde atraviesa el distrito hasta que finalmente se abre al mar con un gran parque.



Planta de Arabianranta

Fuente: <https://finnisharchitecture.fi/arabiankatu-8-housing-block>



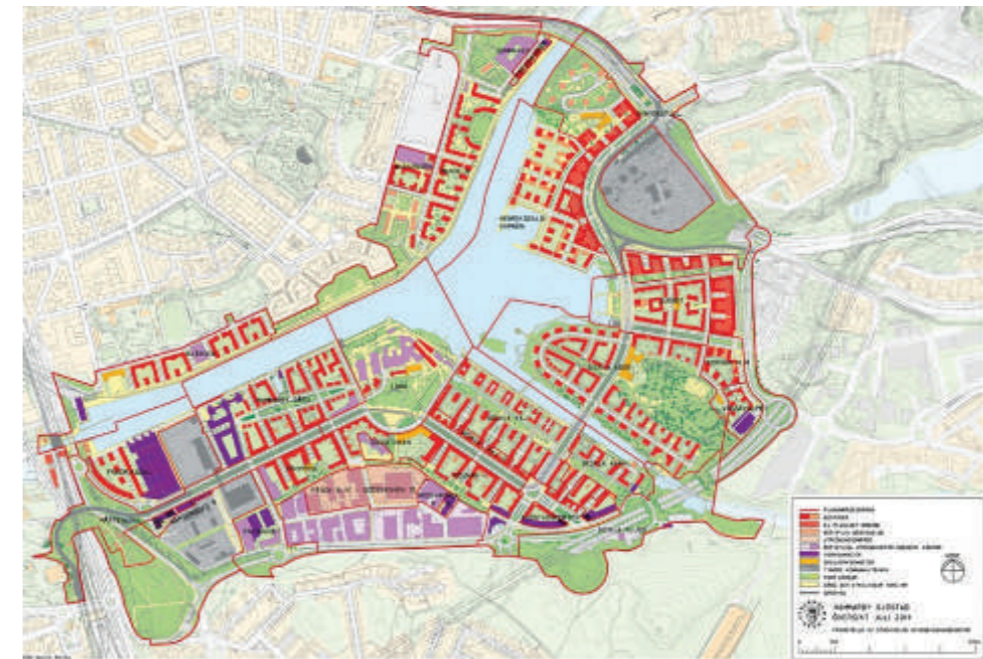
Imagen de Arabianranta

Fuente: www.sato.fi

HAMMARBY

Situado al sur de la capital sueca, este barrio se destacó por ser uno de los primeros eco-barrios de Europa. En los años previos a su existencia, en 1980, la zona había sufrido una degradación industrial debido a su cercanía al puerto.

Así en los noventa, el barrio comienza un rediseño que apuesta por la compacidad y las densidades medias, con edificios que no superen las seis plantas por lo general y bien comunicada con el resto de la ciudad mediante transporte público. Hammarby destaca además por su gran cantidad de zonas verdes y la calidad paisajística que le dota la cercanía del río Göta.



Masterplan de Hammarby

Fuente: researchgate.net



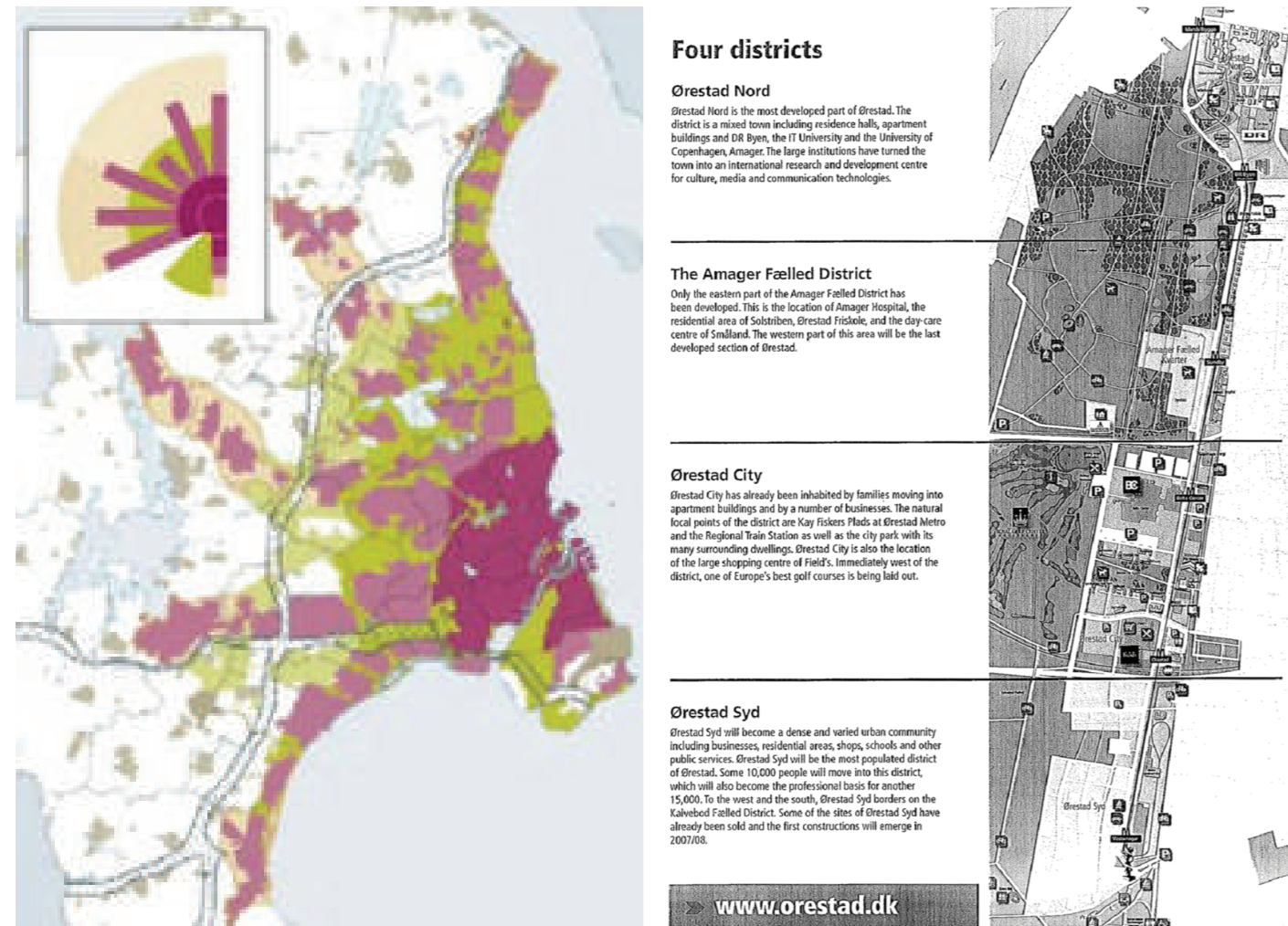
Fotografía de Hammarby

Fuente: www.urbangreenbluegrids.com

ØRESTAD

Ørestad, situado en una isla al sureste de la ciudad de Copenhague, es un ambicioso plan maestro diseñado en la isla de Amager, fuertemente vinculado con la ampliación de la línea M1 del metro de Copenhague, de tal manera que la venta de suelo público financió la construcción de la infraestructura que a su vez hizo más atractivo al barrio.

El área metropolitana de Copenhague había crecido en torno a cinco corredores en forma de mano en un plan conocido como el fingerplanen. Mucho de este crecimiento había sido en barrios de baja densidad y ante la necesidad de una nueva expansión se decidió enfocarla en de una manera diferentes, construyendo un sexto dedo de alta densidad en el camino que conectaba Copenhague con el puente hacia Malmö.



Variación de la estructura del Fingerplanen a partir de 2003.
Fuente: Web de información pública del Instituto Danés de Planificación Urbana.

Mapa de las diferentes áreas de Ørestad
Fuente: www.orestad.dk.

STRATFORD

De cara a los Juegos Olímpicos de Londres 2012, Stratford experimentó una profunda transformación urbana. El punto focal fue la construcción del parque olímpico, el cual albergó las principales instalaciones deportivas y se diseñó con un enfoque en la sostenibilidad. Además de las instalaciones deportivas, se construyeron miles de viviendas, incluyendo opciones asequibles y de lujo, se mejoró significativamente la infraestructura de transporte, convirtiendo a la estación de tren de Stratford en un importante nodo de comunicaciones.

Esta revitalización urbana entorno al río Lee, no solo se centro en el evento deportivo en sí, sino que también tuvo en cuenta el legado a largo plazo. Se crearon espacios públicos, parques y áreas verdes de alta calidad entorno al río, transformando una zona desfavorecida en un distrito residencial vibrante.



Stratford plan, Londres
Fuente: <https://www.queenelizabetholympicpark.co.uk/>

VALENCIA UCRÓNICA IV

A finales de la década de los 70, la península ibérica todavía se encontraba dividida en cuatro entidades políticas mayores: Portugal, el Estado Español, La República Federal Española y la República Socialista de Catalunya. Casi cuatro décadas después de la Guerra Civil, las tensiones entre estas diferentes entidades se habían reducido considerablemente.

Tras el fallecimiento del dictador en el Estado español, comenzó una serie de protestas en ciudades como Madrid, Sevilla o Bilbao, entre otras, exigiendo un proceso de democratización amplio. Los ciudadanos mismo derribaron el antiguo muro que dividía Madrid en dos, permitiendo, por primera vez en décadas la libre circulación de personas a ambos lados de la ciudad.

El proceso de democratización en el Estado español avanzó rápidamente, y la idea un reunificación pacífica entre las parte involucradas se convirtió en una posibilidad cada vez más real. Finalmente, los gobiernos de ambas regiones decidieron iniciar un proceso de fusión que resultó en la creación de una república federal laica con capital en Madrid.



Visualización del jardín del Turia y el museo de arte moderno de Valencia
Imagen propia generada mediante midjourney



Visualización del jardín del Turia y las torres del Grao
Imagen propia generada mediante midjourney



Este cambio significó que Valencia perdiese su estatus de capital estatal, que había ostentado durante casi cuarenta años. En consecuencia, la ciudad se vio obligada a repensar y reestructurarse como el centro económico y financiero de la nueva nación. Esto implicó la transformación de edificios administrativos en oficinas y viviendas, así como una expansión hacia la costa mediante el soterramiento de la vía de tren y la creación un nuevo nodo intermodal entorno a la estación del Grao.

En 1992, la ciudad de Madrid tuvo el honor de albergar sus primeros Juegos Olímpicos y Valencia se convirtió en subse de deportes acuáticos. Este evento permitió la realización de proyectos significativos de desarrollo en su darsena interior y marcó un hito importante en la transformación de la ciudad.

El antiguo cauce del río Turia que había quedado abandonado y se encontraba flanqueado por vías de tren y fábricas fue reconvertido en un parque lineal capaz de conectar y articular el casco histórico con los nuevos desarrollos y el frente marítimo.

En los márgenes de este parque lineal se colocaron nuevos equipamientos culturales, económicos y deportivos que dotaron de un atractivo extra al distrito, alternando edificaciones mixtas residenciales y terciarias de media y alta densidad y dotándolo de una prolongación de la línea 2 de metro.



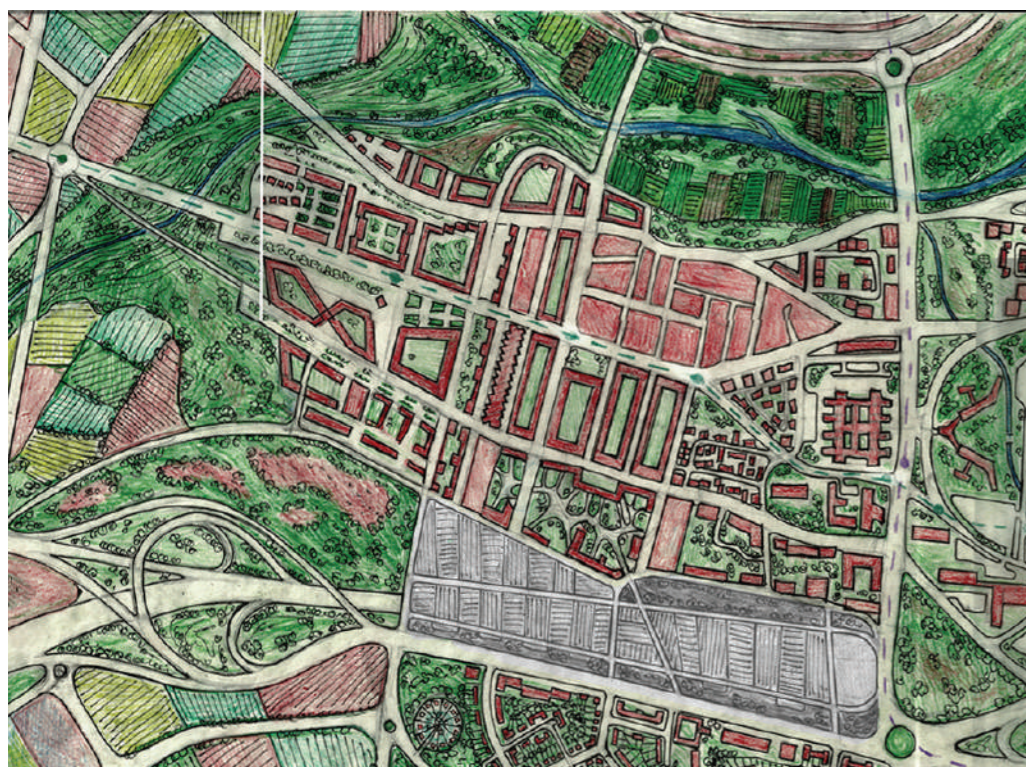
*Jardín del Turia y nuevo barrio del Grao y Moreras
Fuente: diseño original propio*



*Visualización del jardín del Turia, el nuevo Mestalla y las torres de Moreras
Imagen propia generada mediante midjourney*



Prolongación de la Gran Vía de Valencia
Imagen propia generada mediante midjourney



Desarrollos de Quart y el límite con la huerta similar a Ørestad.
Fuente: diseño original propio

Hacia el oeste, la expansión dibujó además de nuevos desarrollos reconvirtiendo áreas de industrias obsoletas en modernos barrios de usos mixtos, se perfiló un borde de límite de ciudad claro con la huerta mediante el establecimiento de ecotonos, con diversidad edificatoria y de altura, además de promoverse reurbanizaciones de grandes vías de tráfico que pasaron o bien a ser bulevares o se soterraron en aquellos tramos más conflictivos y que suponían mayor barrera entre los barrios.



Red de metro ucrónica de Valencia
Fuente: diseño propio



outro

2077발렌시아

PRÓLOGO

Recorridos más de 150 años en retrospectiva llegamos al final de este viaje imaginario y posamos nuestra vista hacia un horizonte desconocido y prometedor. Es aquí, al borde del abismo mirando hacia el futuro, cuando los anhelos se entrelazan con nuestra ideas y los sueños más profundos se despiertan.

Dejamos atrás las ataduras del pasado y procedemos a aventurarnos en unos territorios en muchos casos todavía teóricos y empíricamente inexplorados. Nos plantamos pues en un escenario de posibilidades infinitas donde la ciudad ucrónica de Valencia que hemos ido transformando durante cuatro capítulos de repente es de nuevo un lienzo en blanco.

En este capítulo final, no se buscan respuestas definitivas, sino abrir puertas a nuevas preguntas, a un diálogo con un futuro que nos impulse a ser valientes y a atrevernos a imaginar el mejor escenario posible.

“No puedo estar listo si nunca lo proyecte” dicen unos versos de Dellafuente. Este capítulo final es eso, una proyección, una semilla enterrada en la tierra que poniendo su mirada en Asia, el nuevo centro del mundo, nos ayude a vislumbrar la respuesta a la eterna pregunta ¿a dónde vamos?

EL EJEMPLO DE SINGAPUR, MARINA SOUTH

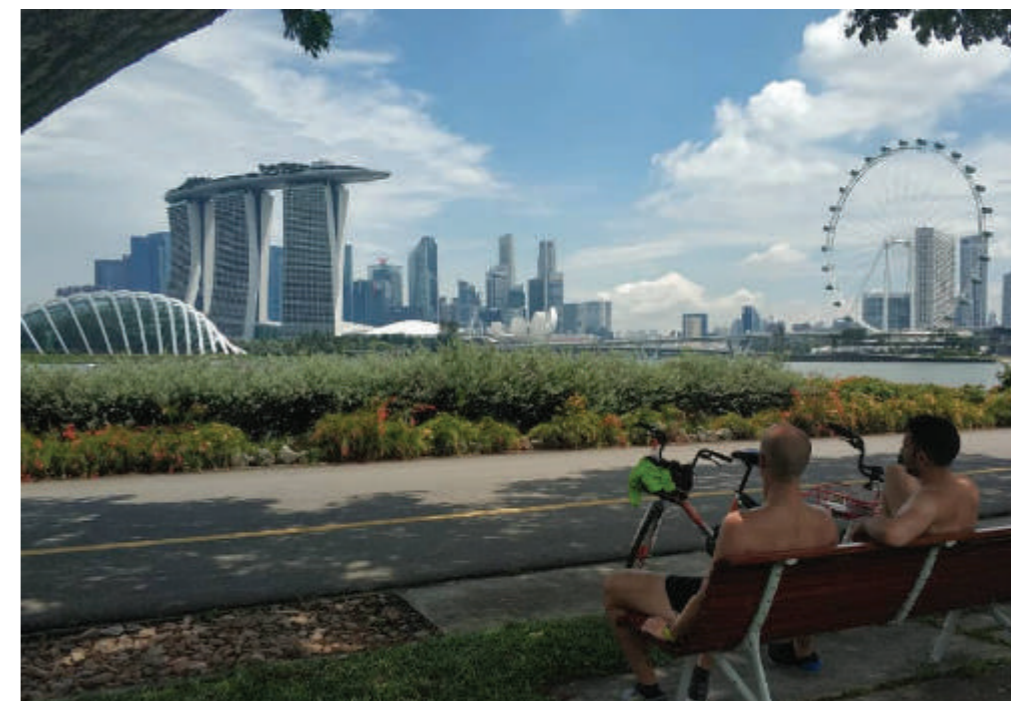
Singapur es sin duda alguna un lugar peculiar. Una ciudad estado isla situada en un estrecho atravesado por algunas de las rutas comerciales más importantes del mundo. Excolonia británica, puerto de comerciantes chinos e indios, conquistada por los japoneses y finalmente independizada de la federación de Malasia.

Regido por un sistema democrático parlamentario sobre el papel pero gobernado desde su independencia ininterrumpidamente por el Partido de Acción Popular, Singapur ha podido planear y ejecutar su desarrollo de un modo más semejante a un estado autoritario que a una democracia al uso. Este particular sistema híbrido sumado al visionario liderazgo de figuras como Lee Kuan Yew, fundador del PAP y presidente de la república de y considerado padre de la patria, ha permitido a Singapur pasar de ser un país pobre y subdesarrollado a una de las sociedades más dinámicas y prósperas del mundo.

Singapur cuenta con un sistema democrático pero demasiado autoritario para los estándares occidentales, donde el PAP lleva gobernando desde prácticamente su independencia. Este inusual sistema, a menudo tildado de mixto donde las libertades individuales se encuentran ampliamente restringidas pero no así las económicas, ya que el gobierno juega un papel crucial en la planificación de la ciudad y de parte de las vidas de sus ciudadanos.

Sin embargo, esta estabilidad política y civil tan prolongada en el tiempo ha sido una de las claves del éxito de Singapur, tanto económica como en su consecuente planificación urbana que persigue ante todo la calidad de vida de sus ciudadanos.

Un ejemplo de nuevo desarrollo que se está llevando a cabo a fecha de este trabajo (2023), es la reconversión de una parte del antiguo puerto de Singapur en un barrio mixto: Marina South. Se trata de un nuevo barrio definido por el gobierno de Singapur como un oasis urbano sostenible, moderno y acogedor de uso mixto, donde los servicios esenciales estarán a poca distancia a pie y el cual promueve una comunidad



Skyline de Singapur desde el East Coast Park
Fuente: fotografía propia



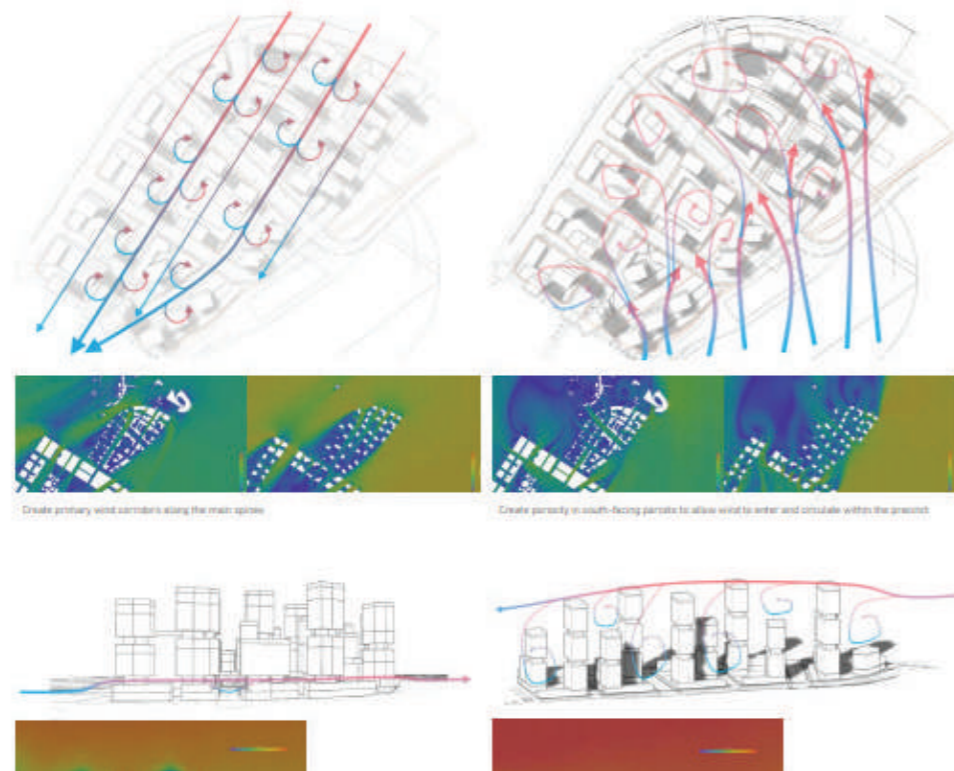
Esquema del nuevo desarrollo de Marina South
Fuente: URA Center Singapore

inclusiva y vibrante. El distrito se diseña con una clara visión medioambiental, minimizando la huella de carbono a lo largo de toda la vida del edificio y aprovechando los vientos predominantes para convertirlo en un oasis fresco y verde.

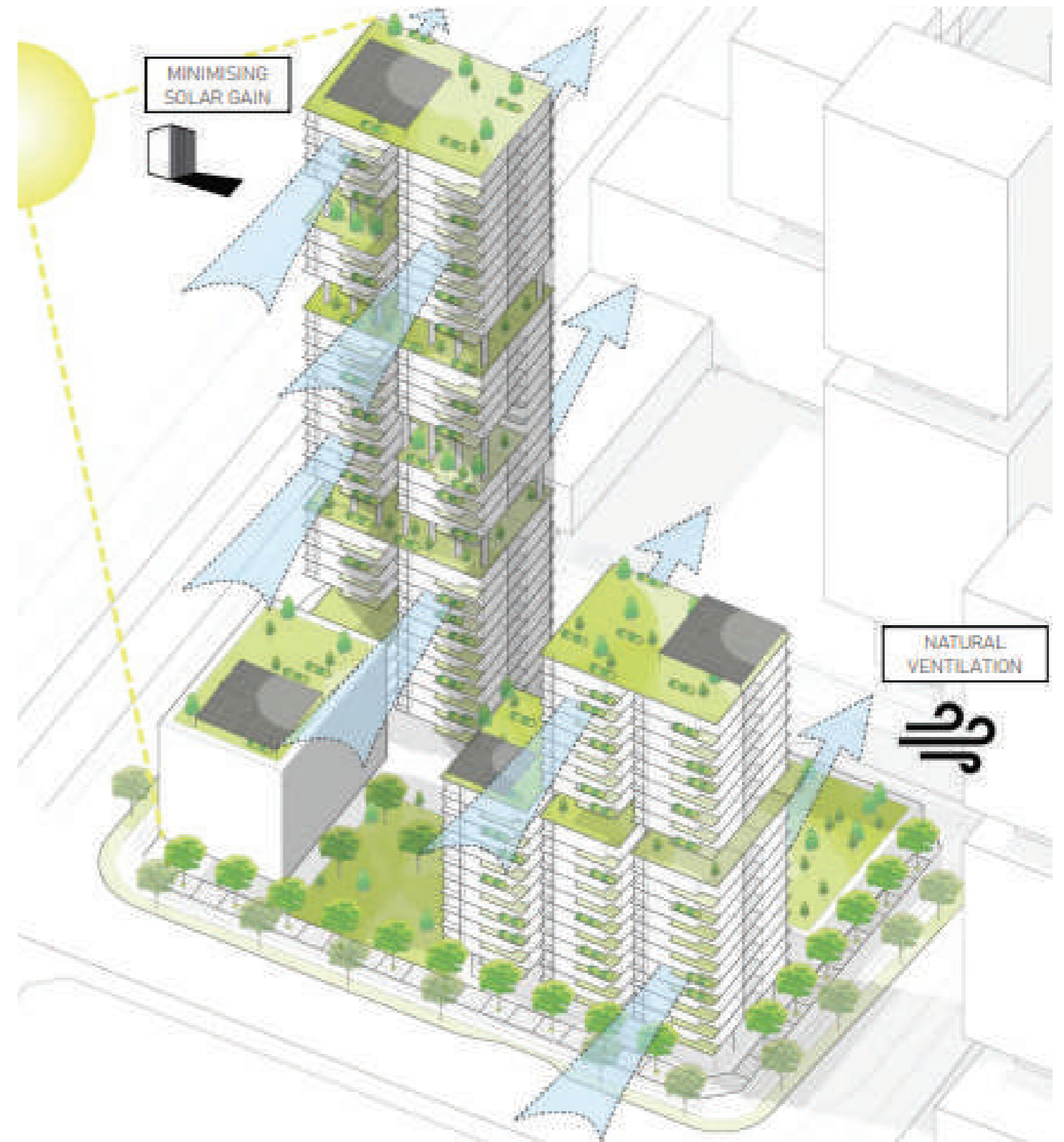
Además, Marina South estará bien conectada con el CBD y el resto de Singapur a través de transporte público con dos estaciones de metro que servirán al área. Por lo tanto se ha diseñado como un distrito con poco tráfico de vehículos, siendo un vecindario autosuficiente con comedades y facilidades recreativas a solo 10 minutos a pie a través de calles arboladas y una red compleja de carriles bici. Junto con una variedad de espacios públicos, calles peatonales y plazas para ofrecer una experiencia acogedora a los residentes.

El diseño de las manzanas incluye espacios de recreo a pie de calle y dentro de los propios edificios. Estos espacios, junto con otras áreas abiertas, desempeñan un papel fundamental para facilitar el flujo óptimo de viento a través de los edificios.

Para su diseño se han realizados exhaustivos estudios de flujos de viento y análisis de protección solar. Estos estudios proporcionan datos que sirven de orientación sobre cuál es la mejor ubicación de las torres y como disponer las tipologías altas, medias y bajas a lo largo y ancho del barrio. Estos análisis muestran también cómo aprovechar la ubicación de las torres para proporcionar sombra en espacios abiertos, reduciendo la ganancia solar y mitigando los efectos de la Isla de Carlos Urbano.

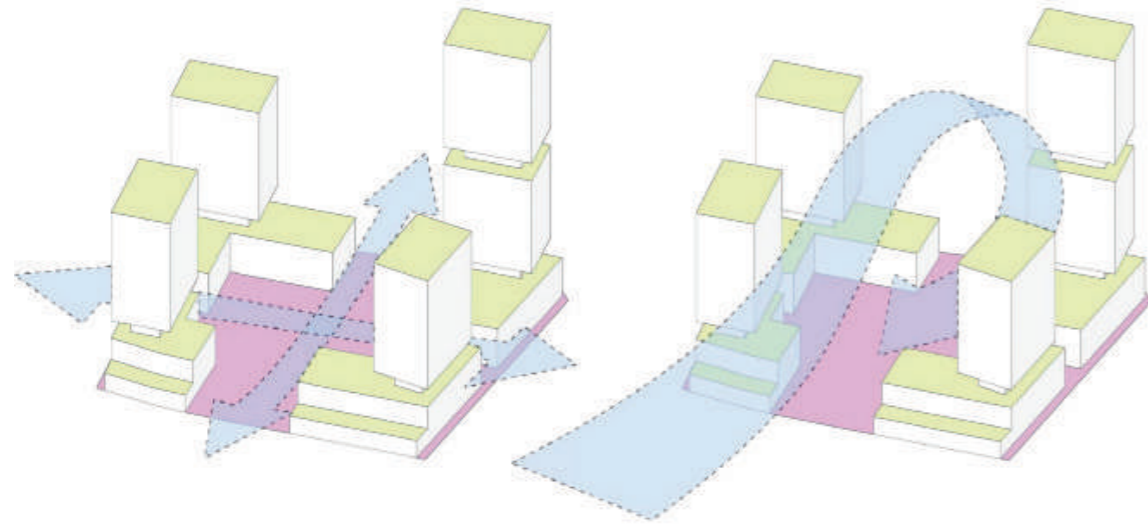


Impacto de la forma y disposición de los edificios en las corrientes marinas
Fuente: URA Center Singapore



Todos los edificios se diseñan para permitir la ventilación cruzada de las viviendas
Fuente: URA Center Singapore

La implementación de la eficiencia energética desempeña un papel fundamental en la búsqueda de la sostenibilidad en los nuevos desarrollos de Singapur, ya que el consumo de energía es una de las principales causas de emisiones de carbono. En el caso de Marina South, se alienta a los desarrolladores a adoptar medidas que vayan más allá de los estándares, lo que beneficia tanto a los propietarios como a los residentes al reducir el consumo de energía y generar ahorros a largo plazo.



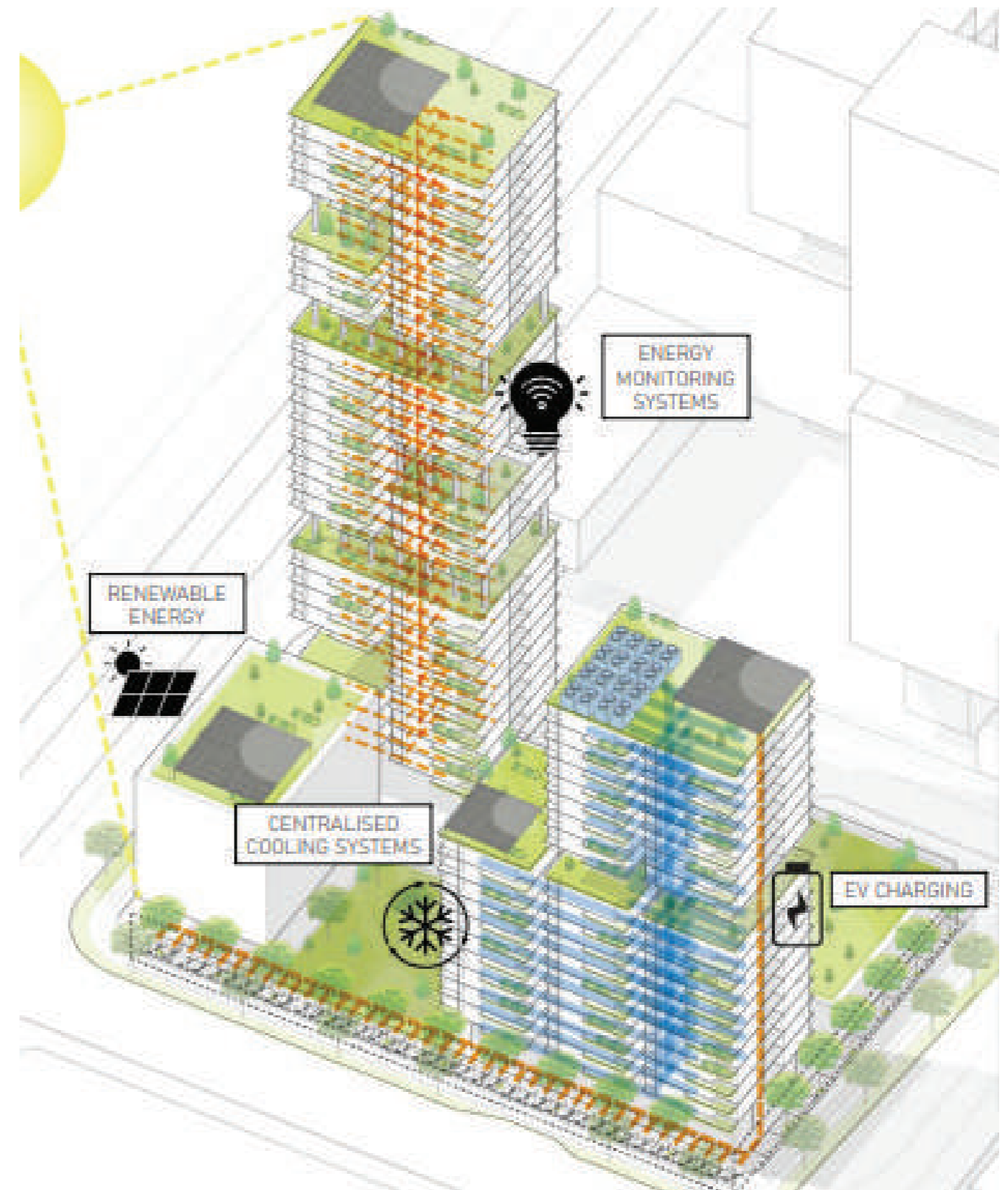
La disposición de las torres asegura que no se impiden las corrientes de aire y favorecen la ventilación natural.
Fuente: URA Center Singapore

Se recomienda además a los constructores que opten por sistemas de enfriamiento centralizados para obtener mayores eficiencias. Se sugiere que estos sistemas utilicen agua fría en lugar de sistemas de aire acondicionado divididos, ya que son más eficientes. En desarrollos que combinan diferentes tipos de usos, como comercios y viviendas, se puede aprovechar las diferentes necesidades de enfriamiento durante el día y la noche para hacer que los sistemas centrales sean más eficientes.

Además, se anima a los desarrolladores a explorar la posibilidad de utilizar sistemas de gestión de energía inteligente, como sistemas de control de edificios y sistemas que respondan a la demanda, para usar la energía de manera más efectiva en todo el desarrollo. La instalación de medidores inteligentes en las unidades permite a los residentes controlar y ajustar su consumo de energía.

También se insta a sacar el máximo provecho de la energía solar, no solo para cumplir con los requisitos mínimos establecidos de un 30% de consumo de energía en áreas comunes, sino más si es posible.

Para fomentar el uso de formas de transporte más limpias y respetuosas con el medio ambiente, se les pide a los desarrolladores que proporcionen infraestructura de carga para vehículos eléctricos.



Esquema de eficiencia energética
Fuente: URA Center Singapore

La gestión adecuada de residuos es esencial para la sostenibilidad. Se alienta a los desarrolladores a establecer puntos de recogida de materiales reciclables, como papel, metal, plástico y vidrio, tanto en áreas públicas como en espacios comunes. Además, se fomenta la disposición de residuos peligrosos como desechos electrónicos, baterías y productos químicos.

Para abordar los desechos orgánicos, se recomienda a los constructores que proporcionen instalaciones de compostaje para los residentes. También se sugiere considerar la colaboración con contratistas especializados en residuos hortícolas para contribuir a la generación de energía neutra en carbono mediante plantas de biomasa.

En términos de gestión del agua de lluvia, se insta a integrar diseño como las biorretenciones, jardines de lluvia, biotopos depuradores y estanque de retención.

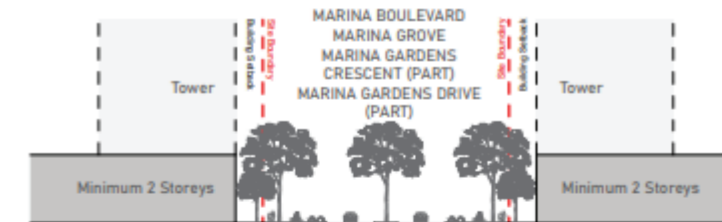


Gestión sostenible de residuos
Fuente: URA Center Singapore

Además para controlar los estándares paisajísticos de los edificios se requiere una fila de árboles en todas las fachadas de los edificios. Esto complementará a la plantación en las calles y creará un entorno sombrío y fresco para peatones y ciclistas. Se alientará a su vez a la incorporación de vegetación externa en forma de fachadas verdes y cajas de plantas para reducir la ganancia de calor solar y mitigar el efecto de Isla de Calor Urbano. Se podrán proporcionar espacios verdes abiertos en forma de terrazas o en las azoteas para que los residentes las disfruten, a la vez que reducen la ganancia de calor solar del edificio.

Se especificarán diferentes alturas de edificación definidas en zonas de alta, media y baja altura dentro de cada parcela de desarrollo para crear un perfil del horizonte tridimensionalmente escalonado, impidiendo desarrollos en forma de muros, protegiendo las vistas hacia y desde las atracciones circundantes y maximizando el flujo de viento para cada desarrollo. Las alturas de edificación más bajas se dispondrán a en calles principales y espacios públicos clave.

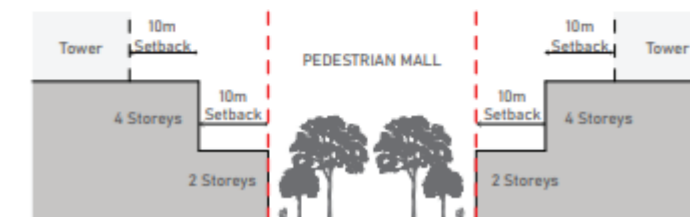
Se establecen tres tipos de calles, el frente marino y el bulevar donde estarán los edificios altos, las avenidas principales donde la altura máxima será de cuatro alturas y los ejes peatonales donde se establecen dos retranqueos de dos alturas respectivamente en cada uno.



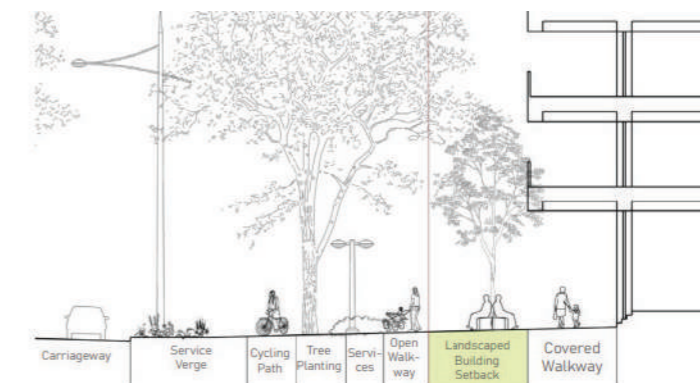
A minimum 2-storey high building edge is to be provided along the building setback line fronting Marina Boulevard, Marina Grove, Marina Gardens Crescent (part) and Marina Gardens Drive (part).



A minimum 2-storey and maximum 4-storey high building edge is to be provided along the building setback line fronting Marina Si Avenue.



A stepped 2-storey/4-storey high building edge is to be provided on both sides of the Pedestrian Mall.



Esquema de los nuevos viales
Fuente: URA Center Singapore

LA MIRADA AL FUTURO DEL GRUPO ARANEA

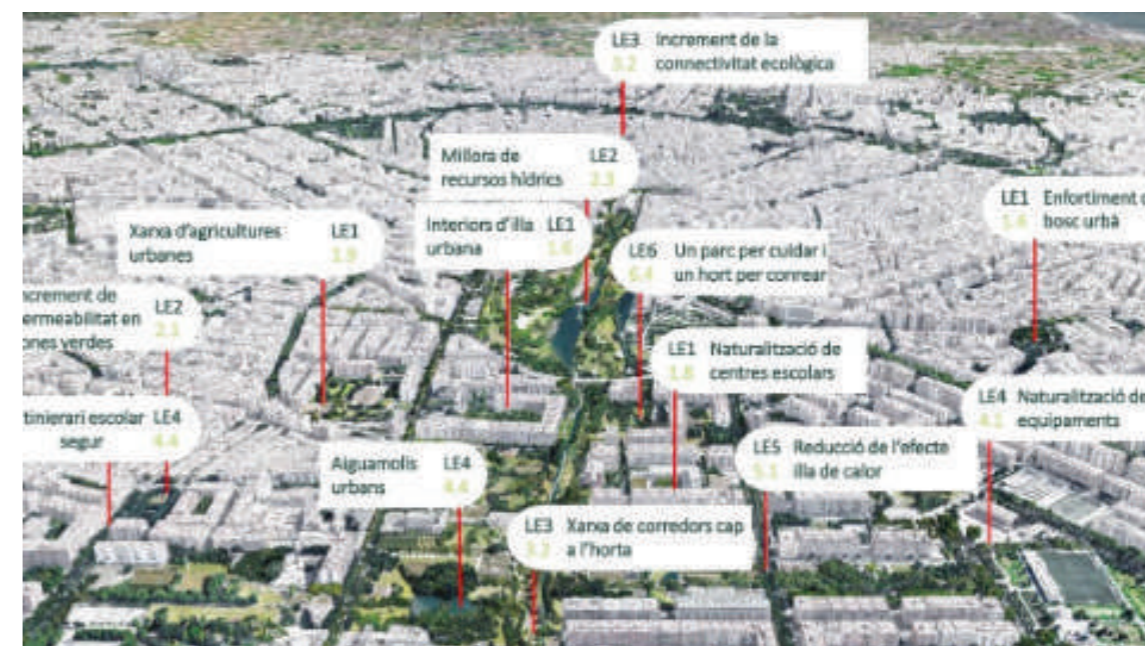
Grupo Aranea es un colectivo de profesionales relacionados con la arquitectura, el medio ambiente y el urbanismo con sede en Alicante, España. Durante los años 2021 y 2022 tuve el placer y la suerte de realizar mis prácticas en el estudio colaborando en diversos proyectos y concursos.

Este capítulo final, es una síntesis de opiniones personales mías pero también el producto de la reflexión de lo aprendido trabajando junto a Francisco Leiva, Marta García Chico, Rocío Ferrández, Santi Puig, Jose Luis Carratalá, Andrés Llopis, entre muchos otros...

PLAN VERDE DE VALENCIA

El plan verde de Valencia aprobado por el ayuntamiento en mayo de 2023, es un plan director que recoge las pautas que debería seguir la ciudad de Valencia de cara a construir una red de infraestructura verde lo mejor posible con 2050 como horizonte.

Para la elaboración de este plan se realizó primero un análisis muy detallado de la calidad socioambiental de cada uno de los barrios de los barrios de Valencia, en base a unos indicadores objetivos que recogían datos como la edad del arbolado, la diversidad de arbustivas, la presencia de puntos de agua, la permeabilidad del terreno...



Infografía del Grupo Aranea para el plan verde Valencia donde se recogen algunos de los planes de acción.

Fuente: Pla Verd i de la Biodiversitat de València



Fotografía de la realización de uno de los talleres de profesionales del territorio y el paisaje durante la elaboración de los planes de acción del plan verde. Junio 2022
Fuente: plaverdvalencia.com



Fotografía de la realización de uno de los talleres de profesionales del territorio y el paisaje durante la elaboración de los planes de acción del plan verde. Junio 2022
Fuente: plaverdvalencia.com

Una vez analizados los datos se obtuvo un plano de isocronas de la ciudad de Valencia que reflejaba que espacios se encontraban mejor o peor dotados en cuanto a infraestructura verde.

Finalmente, se diseñaron una serie de planes de acción con tal de corregir los desequilibrios socioambientales de los diferentes barrios ordenandolos por su nivel de urgencia. Para esto se organizaron una serie de talleres con un grupo motor muy diverso, para poder abordar el problema desde la perspectiva más completa posible.

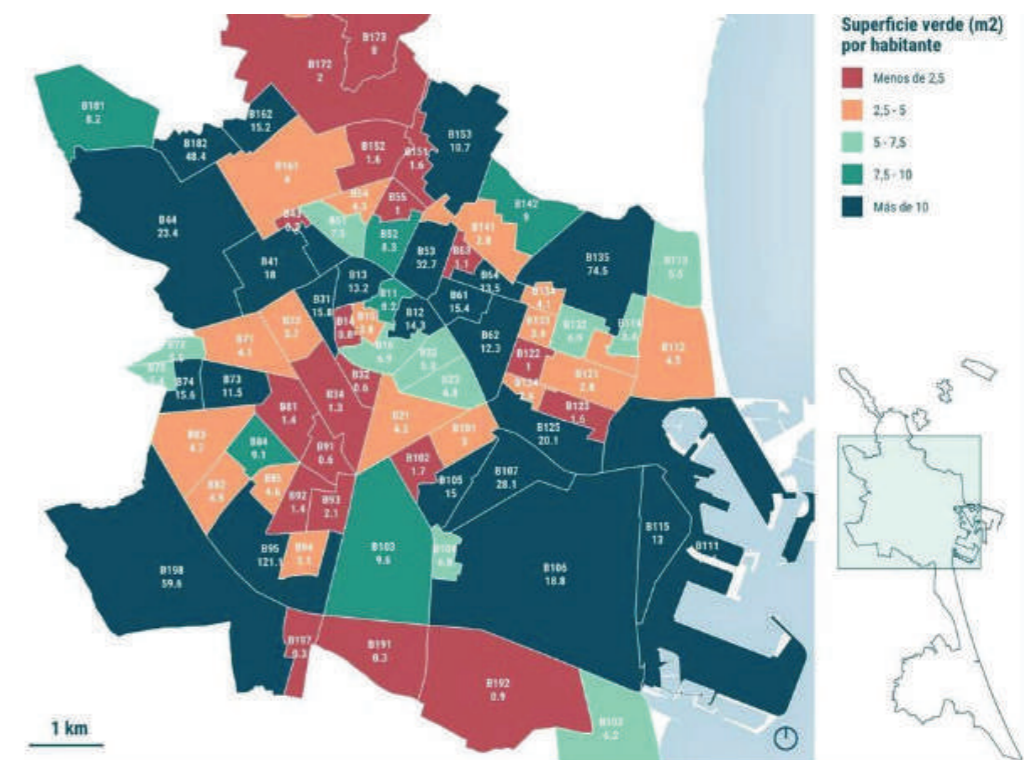
El plan preveía así la creación de una serie de corredores ecológicos que atravesasen la ciudad de Valencia en diferentes escalas: primarios (la huerta, el jardín del turia y el nuevo cauce renaturalizado del Turia), secundarios (grandes avenidas que atravesaban logitudinal y transversalmente Valencia) y terciarios (correspondientes a las principales calles comerciales e identitarias de cada uno de los barrios).



Fotografía de la realización de uno de los talleres de profesionales del territorio y el paisaje durante la elaboración de los planes de acción del plan verde. Junio 2022
Fuente: plaverdvalencia.com



Esquema de algunos de los planes de acción del plan verde de Valencia
Fuente: plaverdvalencia.com



Índice de calidad socioambiental por barrios en Valencia
Fuente: plaverdvalencia.com

PARQUE DE DESEMBOCADURA

Para la propuesta presentada por el estudio para el concurso del parque de desembocadura y tramos finales del río Turia, se aplicaron las directrices y el conocimiento obtenidos de la elaboración del plan verde. Así, el jardín destaca por la renaturalización del cauce en sus tramos finales, garantizando mediante islas briófitas la calidad de las aguas. Dos caminos sinuosos se van entrelazando y entretejiendo los distintos barrios por lo que discurre tejiendo una red hasta su tramo final donde ambos caminos se juntan formando un ovoide elevado que permite mirar tanto hacia el puerto como hacia el atardecer sobre la ciudad.



Propuesta del grupo Aranea para el concurso del parque de desembocadura.
"Xarxa a la mar" Septiembre 2022
Fuente: Grupo Arane



SEOUL 2123

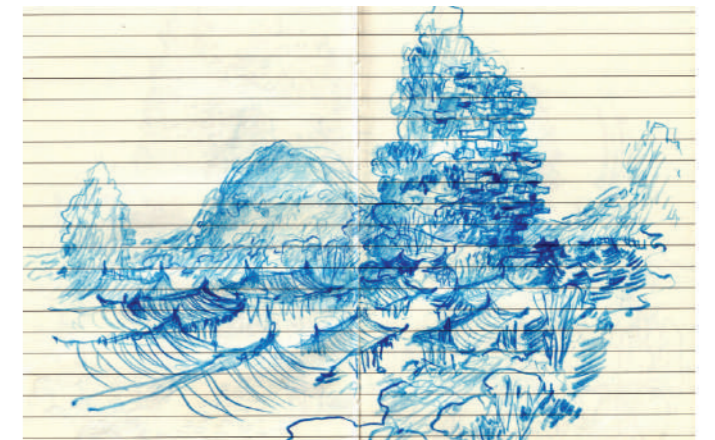
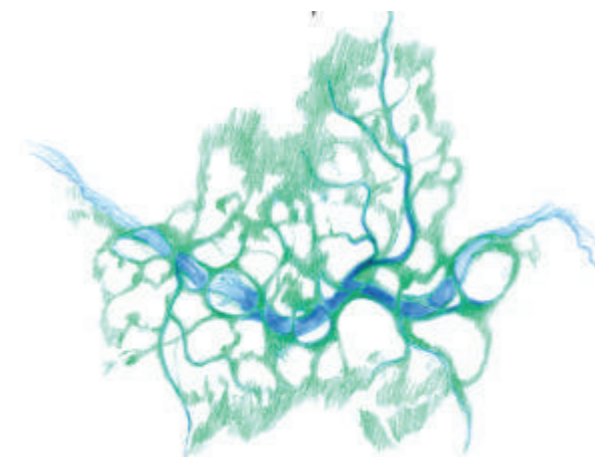
Para la Bienal de Seúl de 2023, el grupo Aranea fue cordialmente invitado a participar en un experimento concebido con el propósito de proyectar una visión prospectiva de Seúl dentro de un siglo.

A través de una exhaustiva revisión histórica de los planos urbanos de Seúl, se puso de manifiesto que esta sociedad históricamente otorgó gran relevancia a la representación de la naturaleza en la configuración de su paisaje urbano. Elementos como campos, montañas y ríos estaban invariablemente interconectados por medio de valles, barrancos y torrentes, que podríamos caracterizar hoy como corredores verdes. A partir de esta observación, se propuso que los espacios por donde naturalmente fluye el agua deberían quedar exentos de construcciones, así como las áreas de tierra más fértiles.

Esta noción de espacios exentos de construcción dio origen a una serie de anillos interconectados de corredores verdes naturales que se superponen al plano urbano de Seúl. Esto permitiría el desarrollo en las islas interiores. Al liberar estas áreas verdes de edificaciones, en previsión de un posible aumento de la población, se insta a una utilización más eficiente de los espacios delimitados por los anillos, empleando tipologías arquitectónicas de alta densidad. Es importante destacar que no se contempló la eliminación total de las edificaciones, sino que se preservaron algunas estructuras que la sociedad consideraba elementos arraigados en la identidad colectiva de los habitantes de Seúl. Se propuso, asimismo, que estos edificios de gran altura contribuyeran a modificar los flujos de viento, captaran agua y generaran alimentos, alternando alturas y proporcionando, al mismo tiempo, espacios atractivos para la vida humana.

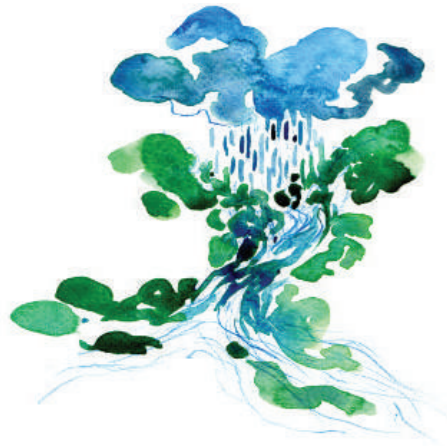
El río Han, aunque un curso de agua, representa una excepción destacada tanto en términos de identidad como de idiosincrasia dentro del tejido urbano de Seúl, ya que constituye una barrera urbana significativa que divide distintos vecindarios. Por lo tanto, el proyecto debía enfocarse en unir esta brecha, de manera que los anillos no enfatizaran la separación, sino que sirvieran para conectar ambas orillas.

Otro aspecto de gran importancia es el subsuelo de la ciudad, que no se limita a ser un espacio destinado a la concentración de infraestructuras, sino que se concibe como una fuente de recursos. El subsuelo alberga agua subterránea y desempeña un papel crucial en el arraigo de árboles y hongos, que conforman la red de los ecosistemas naturales. Este enfoque también tiene en cuenta la explotación sostenible de los recursos subterráneos.



Dibujos del proyecto Green Rings of Seoul
City of Earth, City of Water, City of Air
Cedidos por Francisco Leiva

Todas estas ideas acabaron fructificando en un decálogo para el diseño de las nuevas ciudades.



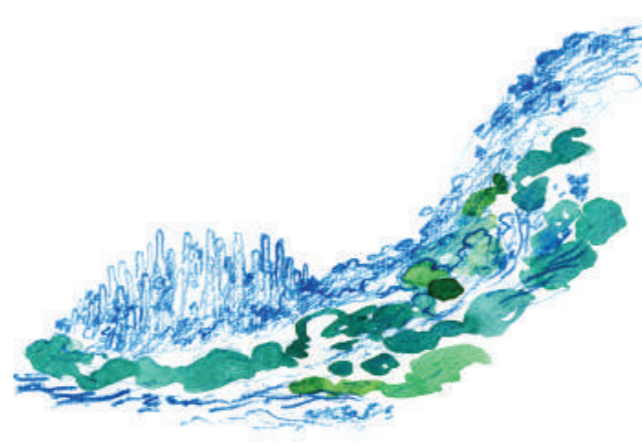
El agua sigue su propio camino

La geografía marca el camino del agua a través de valles naturales y urbanos. Fluye desde las montañas alcanzando los cursos de los ríos y nada debería obstaculizarlos.



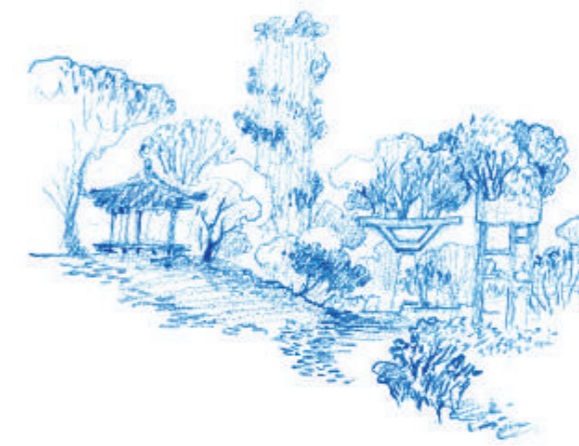
No construir en el suelo fértil

Los edificios construidos sobre los cursos de los ríos deberían ser apartados. Este terreno fértil donde crece nuestro sustento vital debe ser restaurado. El planeamiento debe incorporar el vínculo entre la naturaleza, la alimentación y los habitantes.



Construir en las montañas

Si las edificaciones se apartan de los valles, nueva arquitectura debe ser construida. Concentrada en complejos a los pies de la montaña donde los suelos son de roca. Las futuras tipologías deberán combinar diversas tipologías de estilos de vida.



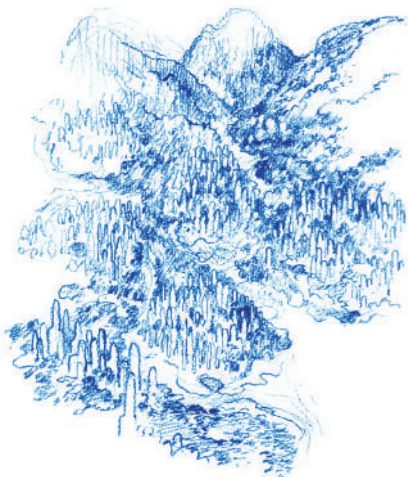
El trazado de nuestros ancestros se preserva

Una excepción en los corredores verdes serán las construcciones que se consideren parte del legado de una ciudad. Mantenido como monumentos de carácter público serán protegidos y rodeados por naturaleza.



La naturaleza se abre camino

Las áreas naturales en las montañas, los bosques y los valles deben dejarse sanar. Los humanos deben respetar los ciclos naturales para permitir la regeneración de la biodiversidad de su fauna y flora.



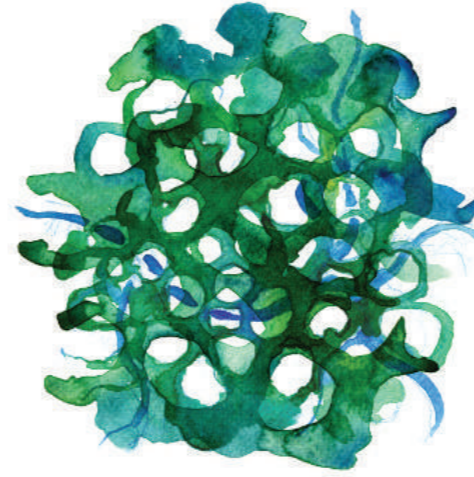
La ciudad es naturaleza

Los bordes entre lo urbano y lo natural deben ser suprimidos. Las nuevas construcciones deben poder integrarse en el ambiente natural, pasando a formar parte de los ciclos del ecosistema.



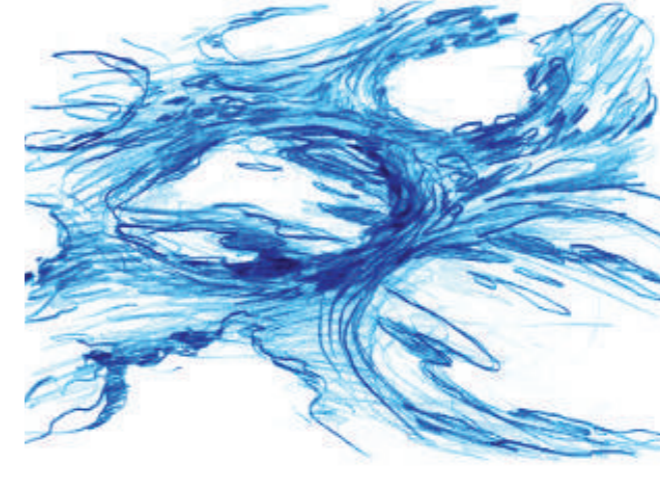
El subsuelo es riqueza

Todas las capas de la tierra deben ser regeneradas. El subsuelo es la base que da apoyo a la vegetación, el lugar donde se entrelazan los hongos que son la base de los ecosistemas.



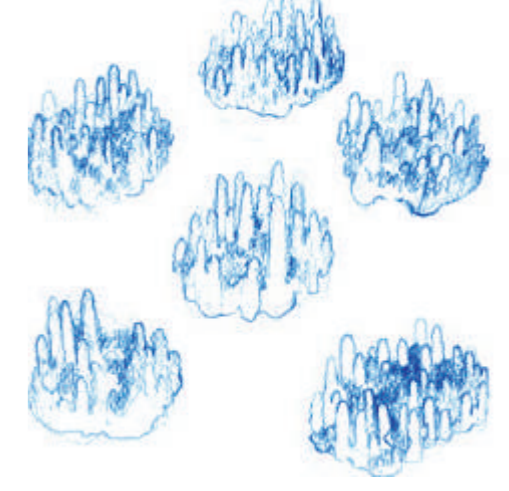
Todo lo verde es uno

Todas las áreas verdes deberán estar interconectadas. Ningún espacio verde deberá quedarse aislado hasta formar una red de infraestructura verde a modo de anillos formando corredores ecológicos.



Los ríos no son fronteras

Los bosques atravesarán los ríos y no serán obstáculos para los corredores ecológicos. Los anillos conectarán las dos partes de la ciudad en las que actualmente se encuentra dividida de tal forma que no se establecerá como una frontera entre los ciudadanos humanos y no humanos.



La ciudad se desarrolla en almas interconectadas

Los bosques atravesarán los ríos y no serán obstáculos para los corredores ecológicos. Los anillos conectarán las dos partes de la ciudad en las que actualmente se encuentra dividida de tal forma que no se establecerá como una frontera entre los ciudadanos humanos y no humanos.

VALENCIA UCRÓNICA Z

Imaginar la imagen de Valencia en el año 2077 es un ejercicio que demanda un proceso profundo de introspección, exento de prejuicios y permeable a la innovación. La vertiginosa evolución tecnológica experimentada en las últimas décadas, de persistir en su trayectoria ascendente, podría conducirnos hacia la singularidad tecnológica en un plazo mucho más breve de lo anticipado.

Enfrentamos desafíos medioambientales de una envergadura colosal, no obstante, mantengo una perspectiva optimista en lo que respecta a la tecnología. En la hipótesis de que la tecnología alcance un nivel de autoconciencia y concluya que la mejor vía para preservar nuestro planeta es avanzar hacia un paradigma de desarrollo en armonía con el entorno, seremos los beneficiarios de este progreso.

En este contexto, las urbes deben esmerarse en maximizar la eficiencia de sus recursos y gestionar los residuos de forma óptima, asumiendo un rol análogo al de los organismos que integran la cadena alimentaria terrestre, en lugar de operar como agentes disruptivos. Nos encaminamos hacia un mundo donde las ciudades estarán altamente interconectadas, una posibilidad aún más real en la realidad que estamos proponiendo.

La inminente revolución biotecnológica permitirá el cultivo de superalimentos en prácticamente cualquier rincón del globo. La renaturalización de los espacios urbanos emergerá como un pilar fundamental en la planificación urbana del siglo XXI, particularmente cuando los vehículos autónomos e inteligentes resuelvan gran parte de los retos de movilidad, liberando espacios actualmente destinados al estacionamiento público.

Los progresos en impresión 3D y la sustitución de la mano de obra por androides plantean una transformación inimaginable en las cadenas de producción de bienes. Esto permitirá que la producción se localice en proximidad al consumidor final, aunque simultáneamente planteará desafíos considerables. Personalmente, mantengo la firme creencia de que el comercio entre naciones es el baluarte principal de la paz.

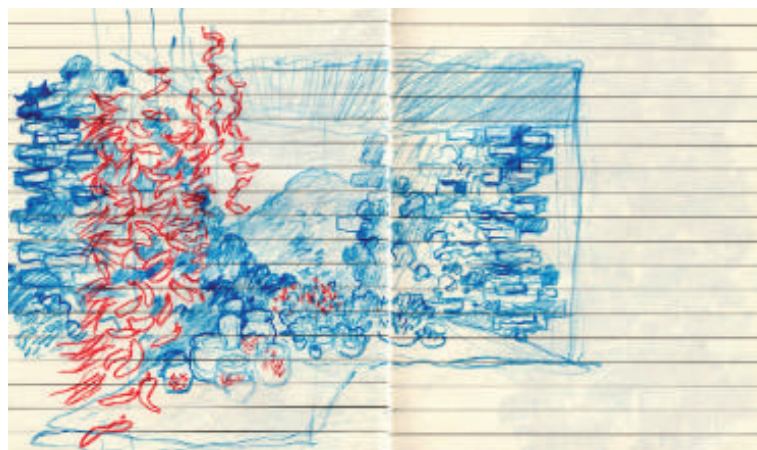


*Visualización de una ciudad futurista que alterna edificios en altura con naturaleza y producción de alimentos
Imagen propia generada mediante midjourney*





La Valencia más allá de la desembocadura.
Fuente: diseño original propio



Los alimentos y la construcción en altura modular.
Fuente: Dibujo cedido por Francisco Leiva

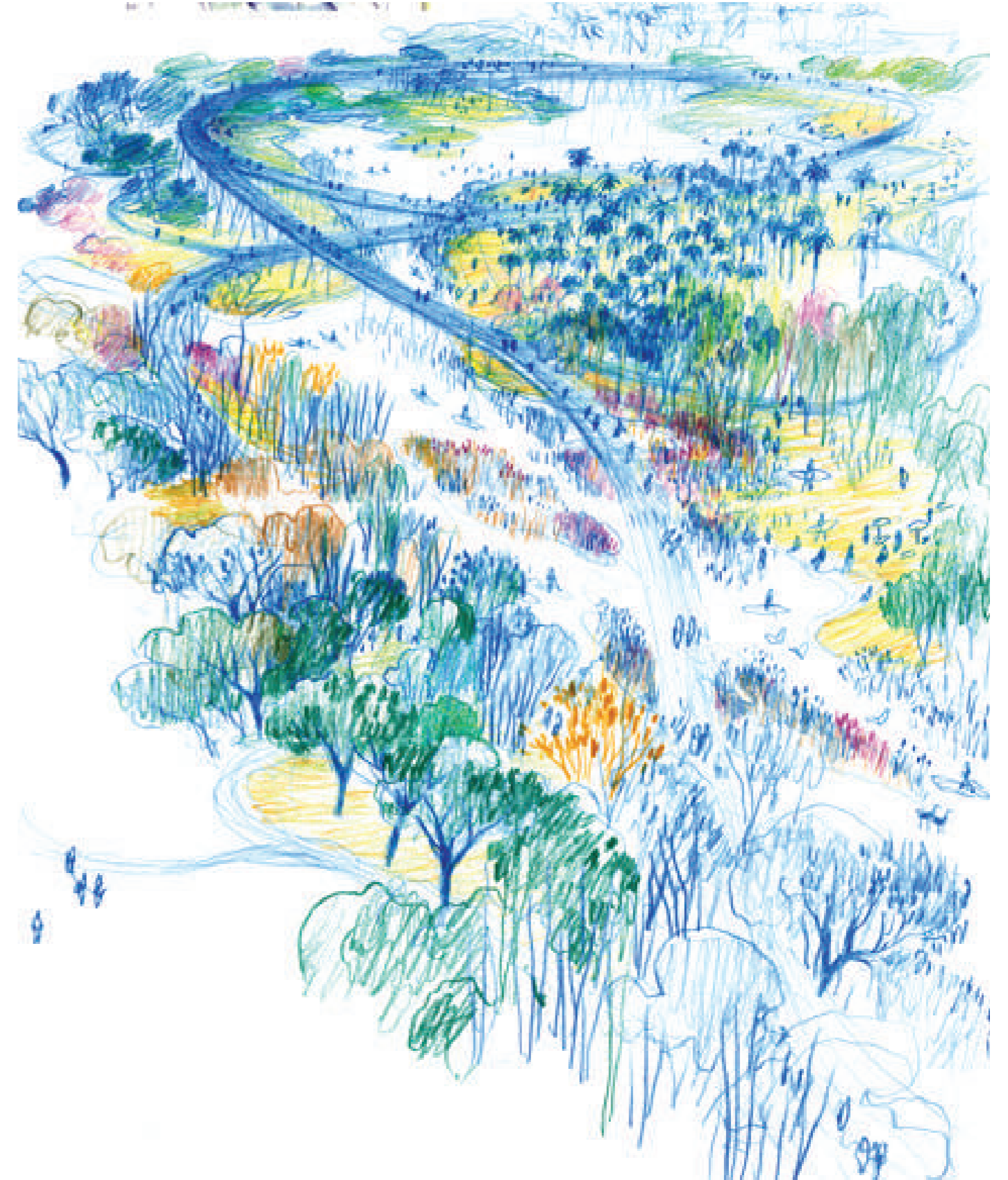
En el caso específico de Valencia, su frente marítimo se presenta como una oportunidad extraordinaria. Si la ciudad opta por erigirse como una entidad que salvaguarda su entorno natural más cercano, representado por la Albufera al sur y la huerta al norte, debe asumir las implicancias inherentes a esta elección y reevaluar su configuración para evitar caer en un peligroso estancamiento y, por ende, en una fase de decadencia.

La Valencia ucrónica se configura como un paradigma ideal, una urbe lineal moderna, interconectada a través de un sistema de transporte urbano eficiente y arraigada en torno al Parque Natural del Turia. Sin embargo, la verdadera fortaleza de la ciudad reside en su relación con el mar y su disposición a no limitarse únicamente a su estado actual, sino a aspirar a un futuro enriquecido.

El Jardín del Turia ha representado uno de los elementos urbanos de mayor éxito en Europa y, como cualquier río, debe alcanzar el mar, pero no debe detenerse ahí. De manera análoga a islas, podría extenderse y ocupar los terrenos portuarios, generando múltiples brazos que abracen la totalidad de la fachada marítima. Esta renaturalización del frente marítimo, combinada con la alternancia entre edificaciones en altura y espacios verdes productivos, proporcionaría a los habitantes de la ciudad no solo una excepcional calidad de vida junto al mar, sino también los recursos necesarios para su sustento.

Los ejemplos de Singapur en cuanto a urbanización y Seúl en lo relativo a la promoción de áreas verdes son dos paradigmas magníficos de ciudades dispuestas a afrontar los retos ambientales y económicos del futuro desde una perspectiva optimista. Valencia debería mirar hacia estos ejemplos y proyectarse en ellos, dado que posee todos los elementos necesarios para convertirse en una de las urbes más atractivas de Europa para desarrollar un proyecto de vida.

Aún existe la oportunidad de convertir este capítulo de ucrónia en una realidad plausible.



Dibujo para el parque de desembocadura
Fuente: Dibujo cedido por Francisco Leiva

LA VALENCIA UCRÓNICA Y LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

En un mundo que enfrenta crecientes desafíos ambientales, sociales y económicos, la importancia de una visión de sostenibilidad y desarrollo responsable en los proyectos se vuelve algo innegable.

Este Trabajo de Fin de Gran supone un viaje a través de la exploración del tiempo y el espacio para visualizar una Valencia alternativa llena de historia y cultura, planteándonos como podría haber sido su historia si esta hubiese sido diseñada con unos planteamientos más enfilados con los que promueven los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

A medida que avanzamos en esta investigación, no solo contemplaremos cómo la planificación y el desarrollo urbanos pueden ser vehículos poderosos para lograr un futuro más sostenible y próspero, en consonancia con la visión de los ODS, sino también cómo las decisiones históricas pueden influir en el curso de un desarrollo sostenible.

Este TFG abarca una visión integral que no solo incluye la mirada hacia el futuro, sino también una mirada retrospectiva hacia el pasado, examinando cómo la preservación del patrimonio cultural o unas políticas desarrollistas distintas, más responsablemente planificadas, podría haber afectado su trayectoria de desarrollo y, por ende, su capacidad para alcanzar un desarrollo sostenible en el presente y el futuro.



Visualización de una ciudad de Valencia Ucrónica que fomenta la movilidad sostenible y los usos mixtos para crear comunidad.

Imagen propia generada mediante midjourney



La inclusión de agriculturas urbanas es un aspecto fundamental para garantizar la producción de sistemas alimentarios sostenibles en todas las ciudades.



El diseño urbano sostenible, la gran disponibilidad de espacios verdes, la apuesta por el transporte público para mejorar la calidad del aire y la producción de alimentos de proximidad son aspectos clave para aumentar la salud y el bienestar de las personas. Una ciudad que proporcione lugares de ejercicio, relajación y recreo está proporcionando salud.



La versatilidad y diversidad de espacios de producción y reproducción con los que está dotada la ciudad pretenden hacer de esta un escenario atractivo para atraer talento y fomentar el crecimiento económico.



La ciudad ucrónica de Valencia hace incapie en como la planificación urbana apoyada de unas buenas infraestructuras son claves para el óptimo funcionamiento de la ciudad.



Promoción del desarrollo de comunidades sostenibles, el diseño de espacios públicos y zonas verdes que ayuden a generar sentimiento de comunidad.



Fomento de la infraestructura verde y la biodiversidad gracias al establecimiento de corredores ecológicos a lo largo de la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

ADOLFO VIGIL DE INSAUSTI (2012) PAISAJES FLUVIALES. LA CIUDAD DE VALENCIA Y EL RÍO TURIA. METODOLOGÍA DE INTERVENCIÓN EN CAUCES URBANOS. UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

JAVIER PÉREZ IGUALADA (2005) LA CIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA. UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA.

CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA / VOLUMEN 1 (1608-1929)
ARMANDO LLOPIS, LUIS PERDIGÓN Y FRANCISCO TEBARNER; FAXIMIL EDICIONS DIGITALS 2004

JORGE HERMOSILLA PLA (2010) LA CIUDAD DE VALENCIA. HISTORIA, GEOGRAFIA Y ARTE, UNIVERSITAT DE VALENCIA. SERVEI DE PUBLICACIONS

Mª ÁNGELES ABRAZO (2017) VALENCIA VIVIDA, EDITORIAL SAMARUC

RAFAEL GIL SALINAS, CARMEN PALACIOS ALBANDEA (2023) LAS CALLES DE VALENCIA Y PEDANÍAS, EL SIGNIFICADO DE SUS NOMBRES.

RAFAEL ALCALDE GONZÁLEZ (1998) EL TRENET DE VALENCIA, LLUÍS PRIETO

URBAN REDEVELOPMENT AUTHORITY OF SINGAPORE (2023) MARINA SOUTH, URBAN DESIGN GUIDE, SINGAPORE GOVERNMENT

REM KOOLHAAS (2010) SENDAS ONIRICAS DE SINGAPUR, EDITORIAL GG

GRUPO ARANEA (2023) GREEN RINGS OF SEOUL. CITY OF EARTH, CITY OF WATER, CITY OF AIR.

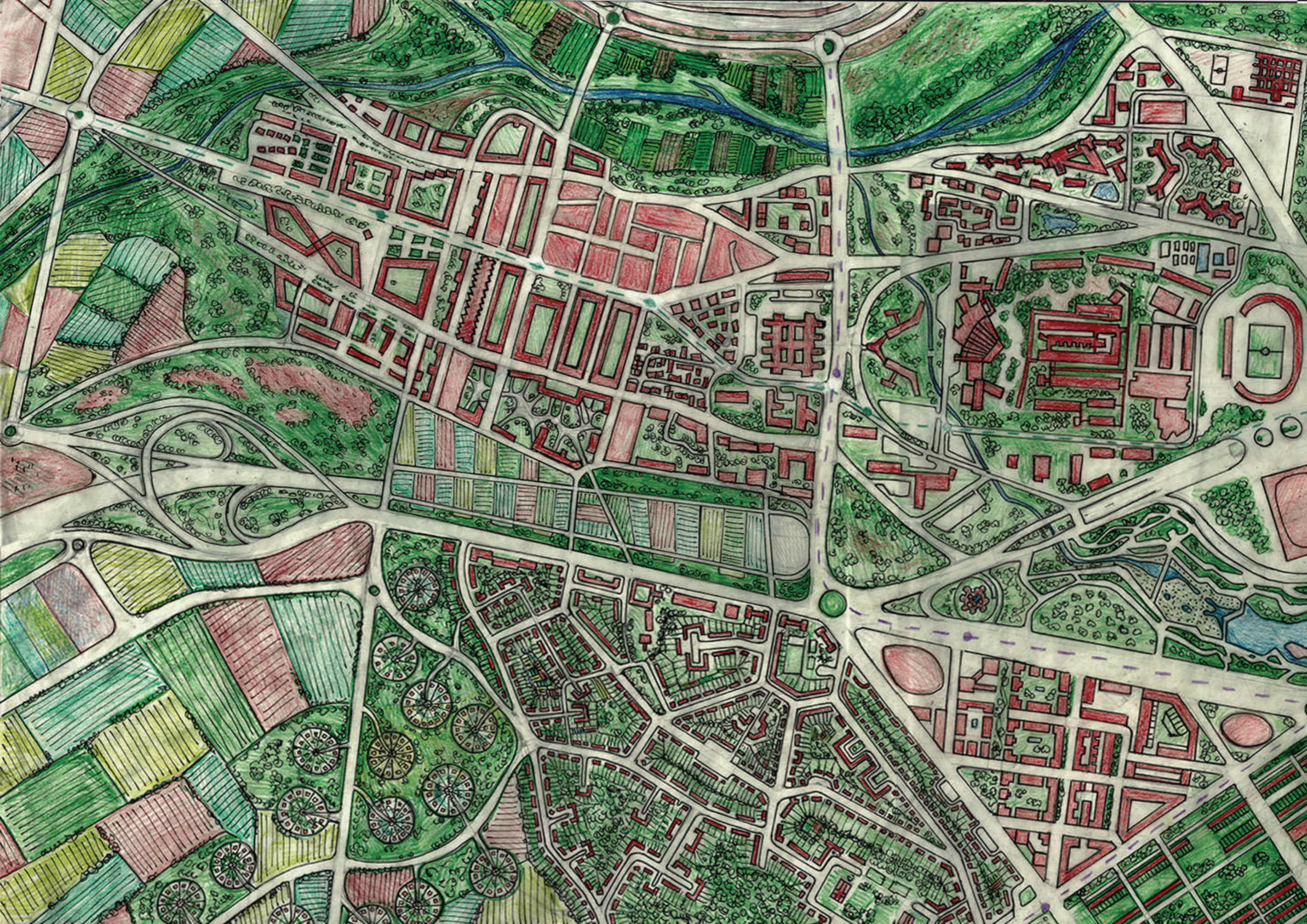
JULIA DELTORO (2015) LA EXPERIENCIA URBANÍSTICA DE LAS NEW TOWNS BRITÁNICAS A TRAVÉS DE EJEMPLOS COMPARADOS. UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

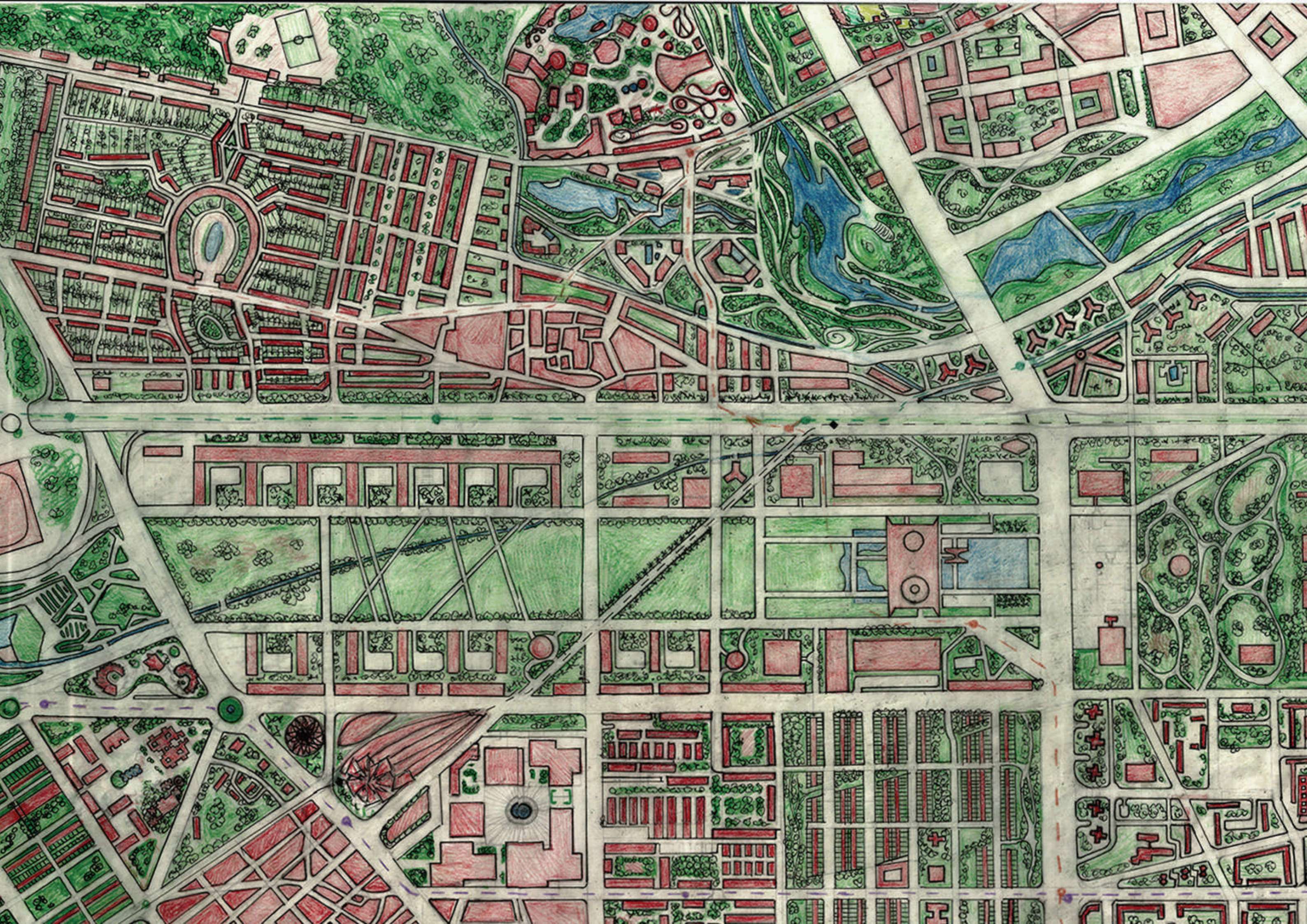
PLA VERD I DE LA BIODIVERSITAT DE VALÈNCIA (2023) AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

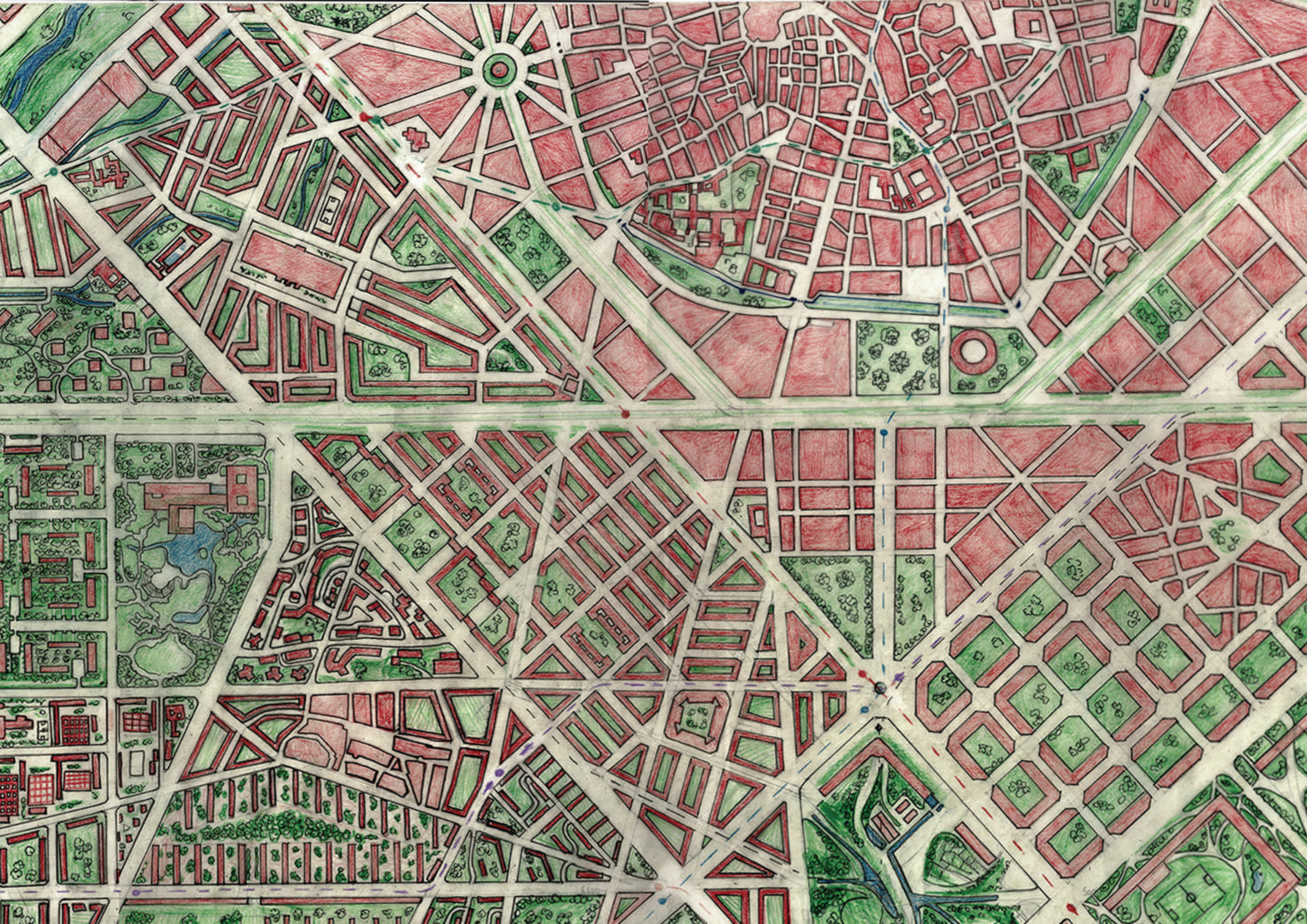
CARMEN BLASCO SÁNCHEZ, FRANCISCO JUAN MARTÍNEZ PÉREZ, ANA MARÍA GASCÓN HERNÁNDEZ (2022) PROYECTOS DE REFERENCIA, UNIDADES DE AGRUPACIÓN PARCELARIA. edUPV.

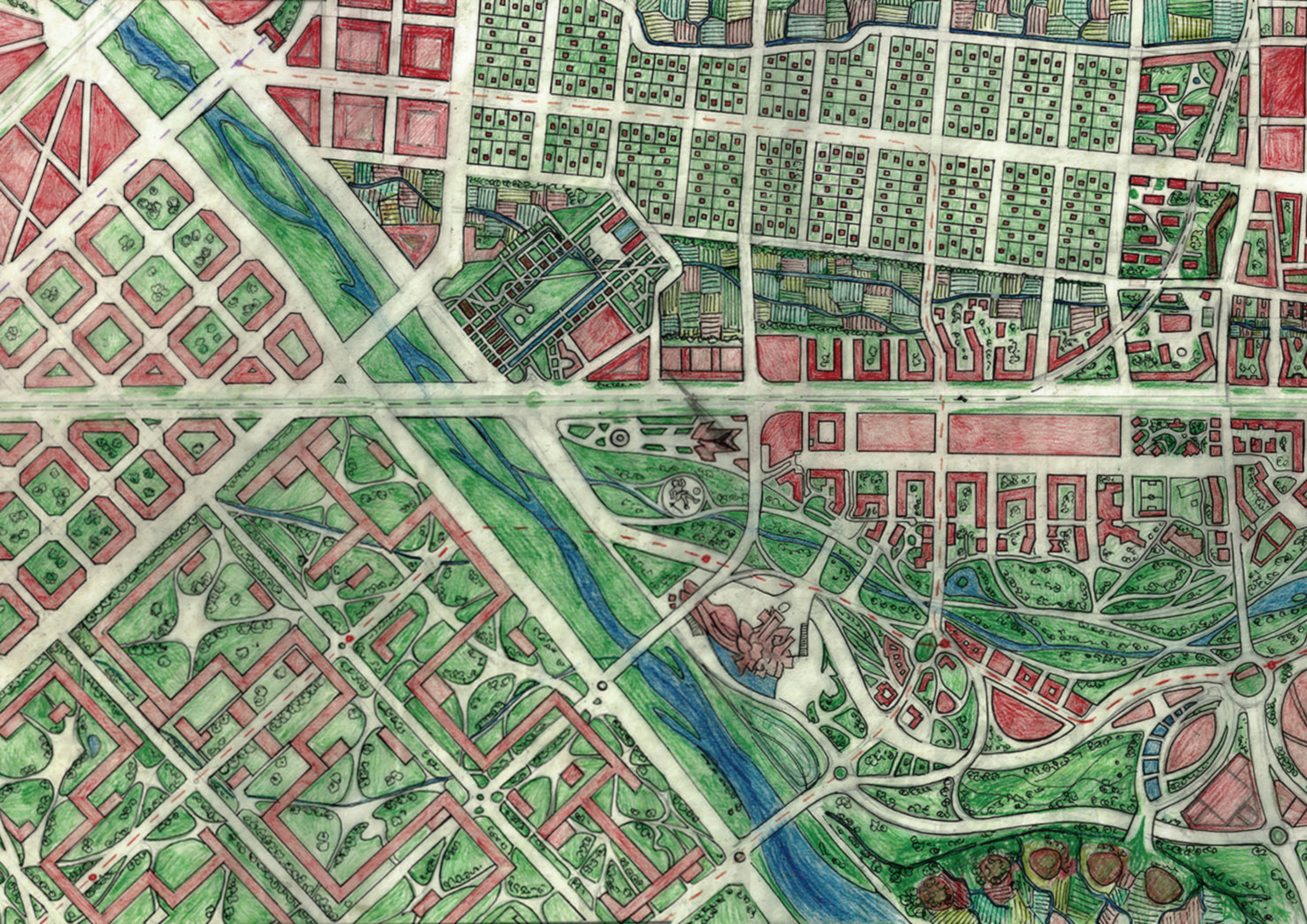


*Visualización de una noche en una Valencia futurista que alterna edificios en altura con naturaleza y producción de alimentos
Imagen propia generada mediante midjourney*











intro

THE INCIDENT

01

MUCHAS HUERTAS, UNA MURALLA
Y UN ANILLO

02

TURIADAM

03

DESARROLLISMO BIEN

04

AL MAR!

outro

2077발렌시아

...y de la que todavía podría ser