

2013

Trabajo Final de
Máster



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

M ÁSTER
A rquitectura
A vanzada
P aisaje
U rbanismo
D iseño

Estudio del Espacio Público Vecinal del Grao de Valencia.

Marlen Herrera Avila
Tutor: Dr. Arq. Vicente Colomer Sendra
Departamento de Urbanismo de la ETSAV



Estudio del Espacio Público Vecinal del Grao de Valencia.



Joaquín Sorolla, "Puerto de Valencia". Museo Sorolla, Madrid.

“Ni la rehabilitación será completa, ni la integración social una realidad, sino modificamos, transformamos o adaptamos nuestras ciudades, para que en ellas puedan vivir con absoluta independencia, todos los que en ella moran, incluso aquellos que se vean precisados de usar una silla de ruedas para desplazarse”

Le Corbusier

ÍNDICE

Portada	1
Dedicatoria	7
Agradecimientos	7
1. PRELIMINARES	9
1.1 Introducción	10
1.2 Motivación y justificación	11
1.3 Objetivos	12
1.3.1 General.....	12
1.3.2 Específicos.....	12
1.4 Metodología	13
2. MARCO TEÓRICO	15
2.1 Regeneración urbana de áreas portuarias o frentes urbanos litorales	16
2.1.1 KNSM, Java, Borneo y Sporenburg, Amsterdam.....	21
2.1.2 La Villa Olímpica de Barcelona.....	33
2.1.3 La Barceloneta.....	43

2.2 Formas de estructuración de los espacios públicos.....	47
2.2.1 Experiencia de la ciudad de Barcelona, España.....	47
2.2.2 Experiencia de la ciudad de Lyon, Francia.....	52
2.3 Tratamiento de espacios públicos puntuales en la regeneración urbana; intervención en los mercados.....	57
2.3.1 El Mercado de Santa Caterina, Barcelona.....	57
2.3.2 Mercado San Miguel, Madrid.....	63
3. GÉNESIS URBANA DEL FRENTE LITORAL DE VALENCIA.....	69
3.1 Los poblados marítimos de la ciudad de Valencia.....	70
3.2 El Grao de Valencia.....	85
3.2.1 Situación.....	87
3.2.2 Morfología urbana.....	88
3.2.3 Evolución morfológica.....	90
3.2.4 Espacios públicos en la historia del Grao.....	94
4. ACTUACIONES DE REGENERACIÓN EN LOS ESPACIOS DEL FRENTE MARÍTIMO DE VALENCIA.....	101
4.1 Valencia y el Mar; conexión a través de los espacios públicos.....	102
4.2 Proyecto Delta Verde de Valencia.....	109
4.3 El paseo marítimo de Valencia.....	114

5.	ESPACIOS PÚBLICOS DEL GRAO DE VALENCIA.....	119
	5.1 Situación actual.....	120
	5.1.1 Equipamientos.....	121
	5.1.2 Sistema de espacios abiertos.....	124
	5.1.3 Calles.....	128
	5.2 Sistema viario.....	139
	5.2.1 Viario peatonal.....	139
	5.2.2 Viario rodado.....	139
6.	IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES.....	143
	6.1 Problemas en los espacios públicos del Grao.....	144
	6.2 Oportunidades para la regeneración de los espacios públicos del Grao.....	146
6.	CONCLUSIONES.....	149
7.	BIBLIOGRAFÍA.....	153

Dedicatoria.

A mi madre, mis hermanos y mi sobrina. ¡No puedo tener mejor inspiración, mis logros son de ustedes!

Agradecimientos.

A Dios, gracias por tus detalles, la sabiduría y fortaleza que me han ayudado a continuar cada día. ¡Contigo no existen imposibles!

A mi madre, por su amor constante y apoyo incondicional. Soy el resultado de tu esfuerzo incasable. ¡Eres la mejor! ¡Te amo ma!

A mis hermanos y a mi sobrina, por ser el complemento de mi vida. ¡Saber que están ahí, ha sido suficiente para llegar!

A mis manis, Zuleika y Petra, gracias por estar siempre cerca, a pesar de la distancia.

A la familia Camarasa Bomboí, gracias por todo... ¡Por ser más que una familia para mí! Sergio, gracias por acompañarme. ¡Tu ánimo y apoyo incondicional han sido fundamentales en todo este camino!

A mis compañeros y amigos, que en este período fueron una familia en la distancia en especial a Francisco, Keyla, María, Rosa, Jaxwell, Carlos y al coro de la parroquia San Francisco Javier.

A mi tutor, Dr. Vicente Colomer Sendra, por su entrega y colaboración para el buen resultado de este trabajo.

¡Gracias por regalarle tanto a mi vida, lo hemos logrado!



◆ PRELIMINARES

1.1 Introducción

La ciudad como un conjunto dentro del territorio, está compuesta por diferentes ámbitos que han sido diseñados para el desarrollo de la vida del individuo y su convivencia social. Dentro de estos espacios, juegan un papel primordial los espacios públicos (calles, plazas, jardines o espacios verdes, centros culturales y deportivos, equipamientos cívicos...) ya que están destinados a la satisfacción de las necesidades urbanas colectivas, permitiendo su disfrute extendido y mejorando su calidad de vida.

Estos espacios también sirven como medio de diálogo e integración entre las áreas urbanas y el territorio en que se insertan. Con el paso del tiempo la ausencia y el deterioro de éstos, ocasionan deficiencia en el bienestar de sus habitantes, convirtiéndose en un lugar de poca importancia que entorpece el desarrollo social y urbano de un área definida.

El presente trabajo de investigación se enmarca dentro de esta importancia que representan los espacios públicos para contribuir en la calidad, desarrollo e integración de un determinado espacio urbano. De forma más concreta, se pretende estudiar el espacio público vecinal del Grao de Valencia, siendo éste uno de los asentamientos que conforman la estructura de los poblados marítimos de Valencia, característica que denota su gran importancia.

1.2 Motivación y justificación

Siendo los espacios colectivos una pieza importante dentro de nuestras ciudades, pareciera que en muchas de ellas hemos olvidado que éstos sean parte de la mejora en las condiciones de vida de sus usuarios, ya que se ha ido empleando una redistribución negativa de la propiedad social, en la que su utilidad se mide de acuerdo a los beneficios económicos que éstos puedan generar.

En este sentido el frente litoral de la ciudad de Valencia no escapa a esta realidad, específicamente en la zona del Puerto y por consiguiente el barrio del Grao. A pesar de que el Grao, es un barrio con un alto valor histórico, cultural de carácter mariner y portuario, parece un tanto paradójico que en la actualidad presente carencias de espacios públicos y falta de tratamiento en la gran mayoría de los existentes.

Estos escenarios son motivos suficientes, que impulsan a realizar un estudio en dichos ámbitos, ya que de forma directa o indirecta contribuyen al desarrollo urbano y a la calidad de vida social de sus moradores.

1.3 Objetivos

1.3.1 General:

- Estudiar el espacio público vecinal del Grao de Valencia; su calidad, usos y la relación con su entorno próximo.

1.3.2 Específicos:

- Realizar un análisis de carácter pormenorizado del Grao, con la finalidad de identificar los espacios públicos que componen la estructura del barrio.
- Analizar soluciones que se han implementadas para mejorar la calidad y la integración de los espacios públicos, en otras ciudades con características similares al frente marítimo de Valencia.
- Detectar problemas y las oportunidades que permitan plantear posibles soluciones al espacio público vecinal del Grao de Valencia.

1.4 Metodología

En el presente trabajo de investigación se ha empleado una metodología cualitativa, enfocada en el análisis del objeto de estudio con la finalidad de extraer conclusiones.





◆ **MARCO TEÓRICO**

2.1 Regeneración urbana de áreas portuarias o frentes urbanos litorales.

Haciendo un recorrido por la historia de varias ciudades europeas con frentes litorales, es notable la importancia que han representado sus espacios portuarios debido a las actividades comerciales que ligadas estrechamente al transporte marítimo, en su momento han contribuido con su desarrollo y crecimiento económico.

No obstante a su gran importancia, a lo largo del S.XX en la mayoría de estas ciudades las actividades portuarias fueron perdiendo vigencia frente a otros medios de transporte, al tiempo que cambiaron los procesos de manejo de carga y ello llevó, hacia los años '60 al abandono de las áreas portuarias y a la degradación de la relación entre el puerto y la ciudad. Cuando esta situación no provenía ya de antiguo, la literatura habla ampliamente de los barrios portuarios, pintorescos pero peligrosos, lugar de arribada de todo lo bueno, mercancías, cultura, al igual que de todo lo malo.

Esta situación difícilmente podía mantenerse, sobre todo porque el frente marítimo, ya fuera el puerto interior o abierto reunía, por sus condiciones de partida, las mejores cualidades ambientales y no dejaba de ser un lugar de intercambio privilegiado, ya fuera social o de negocios. Los puertos pasan de ser una barrera a convertirse en espacios de oportunidad, lo que ha aunado voluntades para llegar a la situación actual en la que los frentes marítimos dejan de ser zonas marginales y recuperan su papel como fachadas de la ciudad.

Así, a partir de los años '80 se suceden los proyectos de reconversión de las áreas portuarias, lideradas por acuerdos entre las administraciones que confluían en dichas áreas y a menudo involucrando a la iniciativa privada. Los puertos se dirigen, entonces, a otras actividades económicas propiciando la intensificación de las relaciones del frente marítimo, el "waterfront" y la ciudad que aparecía como telón de fondo.

Se trata de un proceso que se fue produciendo en oleadas sucesivas desde el éxito de Boston a la controvertida actuación de los Docklands en el Támesis, entendida como una operación vinculada a la expansión de la economía nacional y al mantenimiento de Londres como centro financiero, a partir de la deslocalización de las actividades de menor valor añadido. Eventos como los Juegos Olímpicos de Barcelona o la expo de Lisboa, sirvieron como coartada o pretexto para la transformación de la fachada más urbana de los puertos, se trataba de operaciones con una fuerte presencia del espacio público y en las que había que integrar el espacio portuario en la ciudad.

Estos ejemplos condujeron a muchas otras ciudades a desarrollar propuestas territoriales atractivas, en las que la revitalización urbana de la línea de costa aparece como bisagra de la planificación costera, vinculando los waterfronts como espacios de centralidad, subrayando sus características urbanas, ambientales y paisajísticas y en las que enfatizando su singularidad se refuerza la identidad de la ciudad como objetivo clave prioritario.



Figura. 1

Figura. 1 Expo '98, Lisboa. Plan Urbano. Vista del área.

Fuente: <http://moleskinearquitectonico.blogspot.com.es>

Las actuaciones se producen en un número importante de ciudades con mayor o menor éxito. Desde las realizadas en ciudades medias, así consideradas en su posición relativa, como Bristol o Vigo, a grandes áreas portuarias como Ámsterdam, Rotterdam, Amberes y Nantes o las más recientes del proyecto "Hafen City" de Hamburgo. Estas áreas han sufrido procesos de regeneración urbana a gran escala, que han servido para posicionarlos, en un mundo más globalizado, como lugares de atracción ya no sólo de mercancías y negocios sino también como espacios innovadores. La oferta se ha hecho más diversificada: empleos cualificados, vinculados a los avances tecnológicos, lugares de atracción turística en los que al ocio y cultura se unen de nuevo las escalas de los renovados trasatlánticos, siendo el frente marítimo el espacio deseado y generador de sinergias positivas con en el entorno.

Por otra parte se intentan retener las actividades del puerto que son compatibles con las actividades urbanas y el espacio público, una muestra de ello son los puertos pesqueros o deportivos, como medio para atraer vida y calidad a zonas que se habían degradado.¹

¹Leboreiro Amaro, María A. Relación entre el mar y áreas construidas [En línea] Disponible en: <http://urban-e.aq.upm.es/editorial>.



Figura. 2

Figura. 2 Hafen City, Hamburgo. Plan Urbano.
Vista del área.

Fuente: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2005/11/08/hafencity-hamburgo-extiende-su-centro/>

2.1.1 KNSM, Java, Borneo y Sporenburg, Amsterdam.

Amsterdam ha sido una de las pocas ciudades del mundo que ha conservado una consistencia, en su quehacer urbanístico desde finales del siglo XVI. En 1975 las autoridades de la ciudad de Amsterdam decidieron integrar los muelles orientales como áreas habitacionales, con la idea de construir el mayor número de unidades en el perímetro de la ciudad existente, congruente con el concepto de “ciudad compacta”. Su expansión urbana ya no solo sería sobre tierra firme, sino sobre islas —artificiales o naturales— dentro de su mar interior.

Debido al cambio del paradigma económico en los años setenta, y a la búsqueda de nuevos emplazamientos de vivienda popular, el puerto dejó de ser puerto, dando paso a una extensiva reconversión de infraestructuras portuarias en barrios residenciales.

Cuatro penínsulas-islas fueron desarrolladas, **KNSM, Java, Borneo y Sporenburg**. Con una densidad de cien viviendas por hectárea se construyó la infraestructura necesaria para su comunicación directa con la ciudad, puentes, transporte público, calles y avenidas. La reorganización de la isla KNSM marcó la pauta para los desarrollos de vivienda del proyecto de regeneración de los muelles.

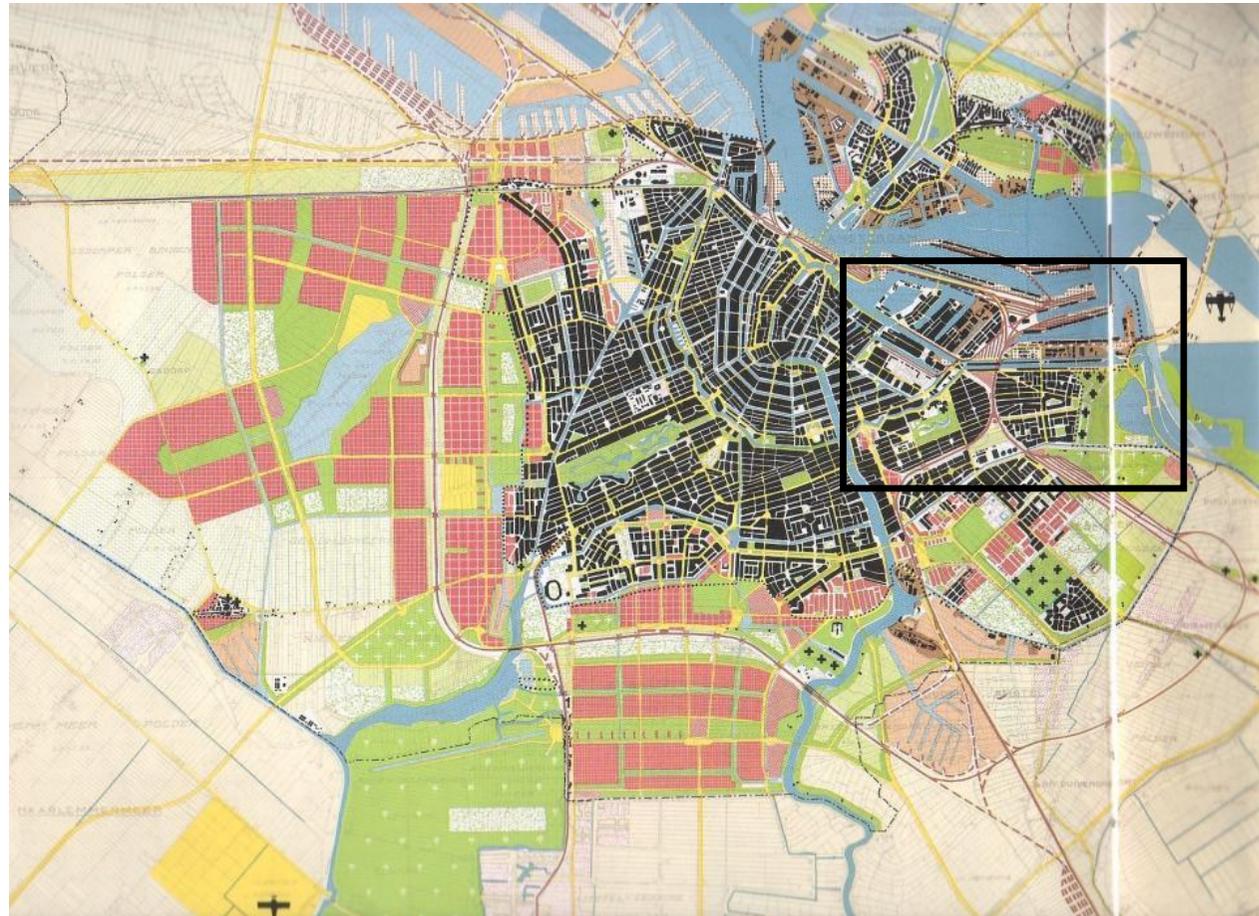


Figura. 3

Figura. 3 Plano de la Ciudad, Amsterdam.

Fuente: www.upv.es/.../UR2%201011%20T2%20AFP%204.2%20Nuevos%20Espacios.

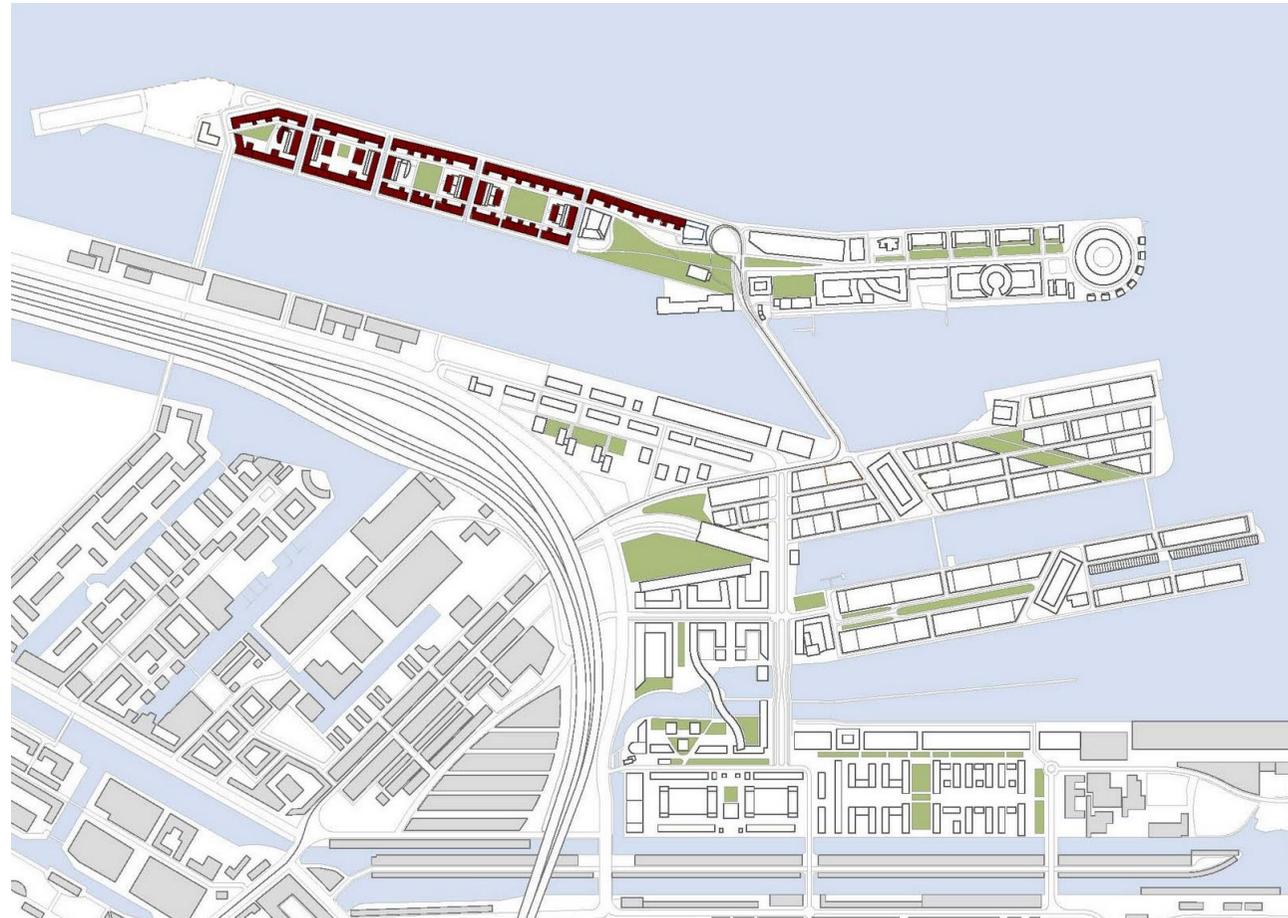


Figura. 4

Figura. 4 Planificación Urbana de los muelles Este, Amsterdam.

Fuente: www.upv.es/.../UR2%201011%20T2%20AFP%204.2%20Nuevos%20Espacios.

En 1989, el arquitecto-urbanista Jo Coenen se encargó del planteamiento detallado del desarrollo de la península conocida como isla **KNSM**. Este plan integra la arquitectura, el urbanismo y el espacio público como una entidad monumental. Tomando en cuenta la escala del muelle original, Coenen planeó un esquema donde grandes espacios y grandes bloques de vivienda forman un conjunto.

Las viviendas están alineadas en dos hileras, cada una frente al mar, y conectadas por un largo bulevar. La hilera al sur se compone por dos “súper bloques” de vivienda que se alteran con un grupo de edificios existentes en el puerto que han sido remodelados. El diseño del espacio público de la isla KNSM se ha regido por el carácter náutico del lugar, las calles se han mantenido sencillas y sobrias con gran calidad en terminados y en los materiales empleados.

Los cambios de niveles señalan la diferencia entre áreas y edificios originales y las zonas de reciente desarrollo, a su vez, son mecanismos para limitar la circulación de autos. El color de los pavimentos varía de acuerdo a cada zona del desarrollo. La relación con el agua es esencial en el desarrollo. En el frente sur, una terraza se escalona hacia el agua mientras que al norte, una plataforma se eleva para brindar magníficas vistas del canal.



Figura. 5 KNSM Island, vista aérea del conjunto.

Fuente: www.upv.es/.../UR2%201011%20T2%20AFP%204.2%20Nuevos%20Espacios.

Figura. 5



Figura. 6

Figura. 6 KNSM Island, vista aérea del espacio público.

Fuente: www.upv.es/.../UR2%201011%20T2%20AFP%204.2%20Nuevos%20Espacios.

El reordenamiento y remodelación de la isla **Java** estuvo a cargo del arquitecto Sjoerd Soeters. El concepto varía radicalmente del desarrollo de la isla KNSM que se concibió como un conjunto monumental, el de la isla Java se basa en una estructura tradicional. Su estrechez no permitía división, por lo que se compone por cinco bloques dispuestos en una sola hilera a lo largo de toda la isla. Al centro de cada uno de estos bloques se encuentran espacios públicos abiertos.

Cada bloque está dividido por canales de manera que la isla se fragmente en cinco partes, con la intención de reforzar la relación de las viviendas con el agua, al mismo tiempo que se resuelve el problema de monotonía que presentaban las viviendas al centro de cada bloque. Con la creación de este “archipiélago” casi todas las viviendas tendrán contacto directo con el agua. En los frentes norte y sur, se proyectaron edificios de departamentos mientras que en los frentes del este y oeste (en los canales creados) se proyectaron casas unifamiliares. Los fragmentos de la isla Java están unidos por puentes: en la periferia, para autos y al centro, para peatones vinculando los espacios públicos.

El conjunto ofrece gran variedad de espacios, pero con la idea de evitar situaciones conflictivas entre los habitantes. Los espacios públicos al centro de cada bloque han sido diseñados individualmente con características particulares, tendrán cuatro jardines, uno para cada estación del año. Estos espacios brindan áreas de descanso y recreo así como vistas adicionales a las del canal a los edificios de departamentos. Bordeando estas áreas verdes en los extremos donde están las casas unifamiliares que ven al canal, se planea una serie de pequeños conjuntos multifamiliares que sirven como “respaldo” de las casas y aprovechan las vistas de las áreas verdes y garantizan el contacto directo con éstas.



Figura. 7

Figura. 7 Java Island, vista aérea del conjunto.

Fuente: www.upv.es/.../UR2%201011%20T2%20AFP%204.2%20Nuevos%20Espacios.



Figura. 8

Figura. 8 Java Island, vista aérea del espacio público.

Fuente: www.upv.es/.../UR2%201011%20T2%20AFP%204.2%20Nuevos%20Espacios.

Las islas de **Borneo** y **Sporenburg** conforman la tercera parte del desarrollo de los muelles de Amsterdam. Las viviendas de esta sección ofrecen una visión de vida urbana diferente a la común en Holanda al estar compuesta en su mayoría por viviendas unifamiliares. Las 2,500 viviendas fueron diseñadas por la firma de diseño urbano West 8 de Rotterdam.

En todas las construcciones del conjunto el cuadrado es el elemento clave de la expresión formal. Mientras en algunos países se ha vuelto obligatorio incluir espacios para el comercio de barrio, el desarrollo de Borneo Sporenburg no cuenta con estos servicios. La razón es que en Holanda el comercio brota de manera espontánea en el mismo lugar donde vive la gente, de tal modo que cualquiera puede adecuar su casa para poner cualquier tipo de comercio o servicio. Es por esto que los espacios de la planta baja de todas las viviendas unifamiliares tienen una mayor altura que el estándar y cuentan con distribuciones que ofrecen flexibilidad en el uso del espacio.

El proyecto de regeneración de los muelles de Amsterdam para vivienda es un magnífico ejemplo de reciclaje urbano, donde se aprovecharon al máximo infraestructura, cercanía al centro de la ciudad y las características del lugar. Las cualidades del proyecto son muchas tanto a nivel urbano como arquitectónico, y abarcan desde el concepto hasta los detalles constructivos, las soluciones de diseño y los materiales. Es un proyecto que ofrece a sus habitantes una excelente calidad de vida, reviviendo de manera ingeniosa una zona importante en la historia y la geografía de la ciudad.²

² GRUPO DE VIAJE G' 06 – CEDA. El urbanismo de los 90's. [En línea] Disponible en: <http://www.farq.edu.uy/viaje2013/files/2013/03/guia4-HOL-ALEM-Nordicos.pdf>.



Figura. 9

Figura.9 Islas de **Borneo** y **Sporenburg** vista aérea del conjunto.

Fuente: www.upv.es/.../UR2%201011%20T2%20AFP%204.2%20Nuevos%20Espacios.



Figura. 10

Figura. 10 Isla Borneo, vista aérea del espacio público.

Fuente: www.upv.es/.../UR2%201011%20T2%20AFP%204.2%20Nuevos%20Espacios.

2.1.2 Villa Olímpica de Barcelona.

Entre todas las operaciones desarrolladas para la Barcelona de los XXV Juegos Olímpicos, celebrados en 1992, la que tuvo mayor relevancia para la cultura urbanística fue la Villa Olímpica. Este proyecto alcanzó una gran repercusión internacional por su particular propuesta de intervención en el espacio consolidado de la ciudad.

La ubicación de la Villa Olímpica fue una decisión trascendental. El Poblenou era una zona fundamentalmente industrial que se encontraba muy degradada, pero que contaba con un gran valor posicional como primer eslabón de la gran estrategia que pretendía abrir la ciudad al mar. La Villa Olímpica planteó una intervención en la ciudad que buscaba una conciliación con la historia, integrando el trazado del Eixample de Cerdá con los logros del Movimiento Moderno, y las esencias de la ciudad mediterránea.

El *Poblenou* había tenido un desarrollo precario dentro del Eixample de Barcelona. Todo aquel extenso barrio había sido ocupado mayoritariamente por la industria con una implantación que, en algunos casos, iba en contra del trazado de Cerdá. Por otra parte, estaba el mar. Los ciudadanos de Barcelona no se relacionaban con el Mediterráneo desde hacía mucho tiempo. Además, en esa playa, entre la Barceloneta y la zona futura de la Villa Olímpica, había ido creciendo un asentamiento marginal hasta consolidar un gran barrio de chabolas (Somorrostro) que sería demolido en 1966.

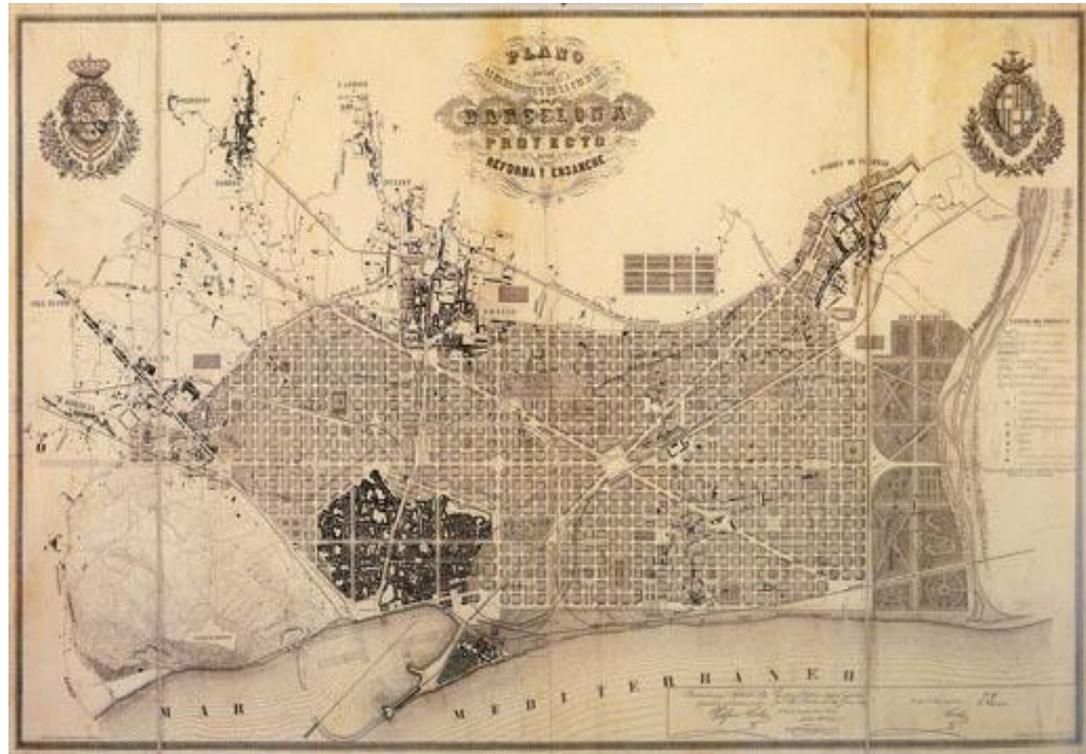


Figura. 11

Figura. 11 El *Eixample*, propuesta de Cerdá para el ensanche de Barcelona a mediados del siglo XIX.

Fuente. <http://urban-networks.blogspot.com.es/2011/07/barcelona-el-eixample-la-ciudad-ideal.html>



Figura. 12

Figura. 12 Vista aérea del estado original. Villa Olímpica, Barcelona.

Fuente. *Colomer Sendra, Vicente. Programa de Clases. Ejemplos contemporáneos.*

La zona donde se implantó la Villa Olímpica, se conocía como Icaria. Icaria era la sociedad ideal descrita por Étienne Cabet (1788-1856) en 1840, en su libro “Voyage et aventures de lord William Carisdall en Icarie”. El proyecto de la Villa Olímpica se denominó Nova Icaria en recuerdo del barrio demolido y, quizá también, por el deseo de conectar con aquella aspiración de “ciudad ideal”. El planteamiento urbano fue realizado por Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay y Albert Puigdomenech.

Oriol Bohigas condensó su visión para la Villa Olímpica y su entorno, con ideas esenciales que se convertirían en las directrices del proyecto del nuevo barrio:

- Construir un barrio marítimo con mezcla de usos y complejidad social que pudiera otorgarle cohesión urbana.
- Eliminación de barreras físicas y sociales que habían aislado la zona del resto de la ciudad.
- Continuar la morfología urbana más característica de Barcelona (el Eixample) pero con una revisión contemporánea (manzanas casi cerradas y las calles casi corredor)
- Sobre la morfología tradicional incorporar tipologías actualizadas con los logros del Movimiento Moderno, incluso modificando la dimensión de la manzana llevándola a superunidades integradas.

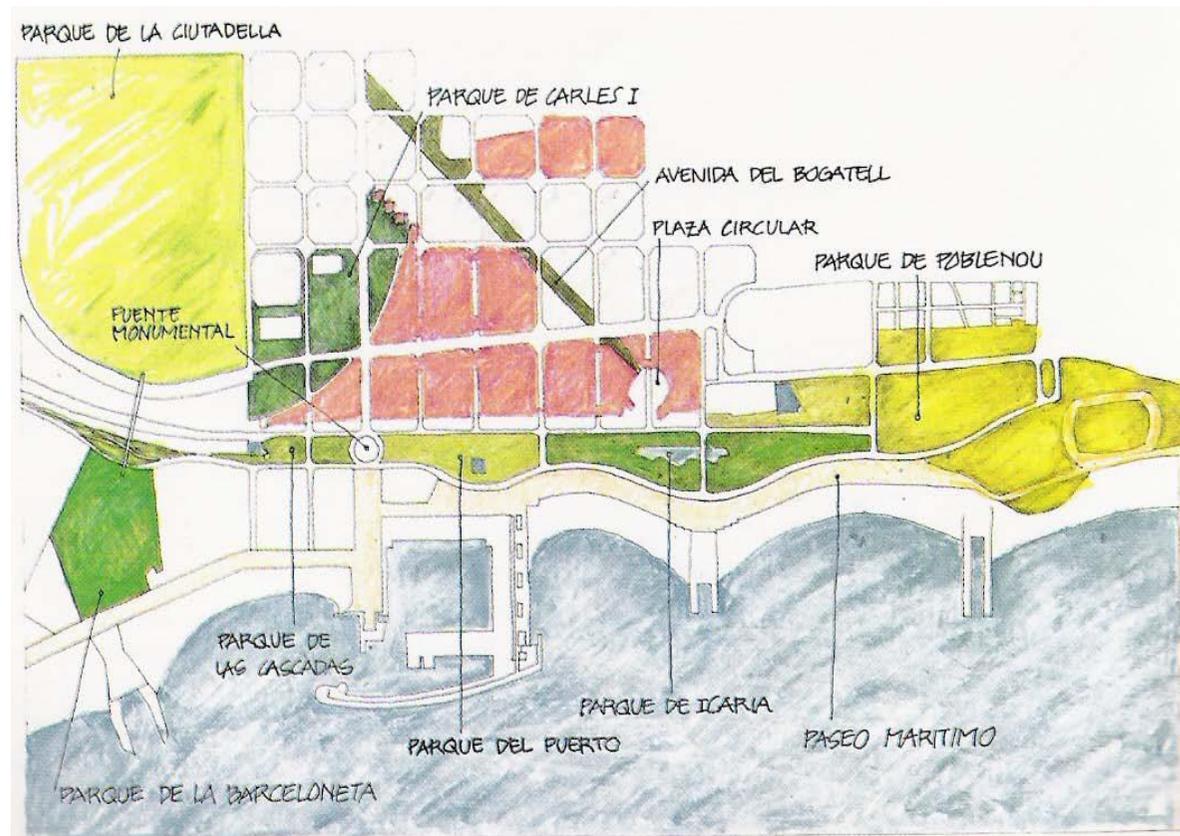


Figura. 13

Figura. 13 Planimetría esquemática. Villa Olímpica, Barcelona.

Fuente. Colomer Sendra, Vicente. Programa de Clases. Ejemplos contemporáneos.

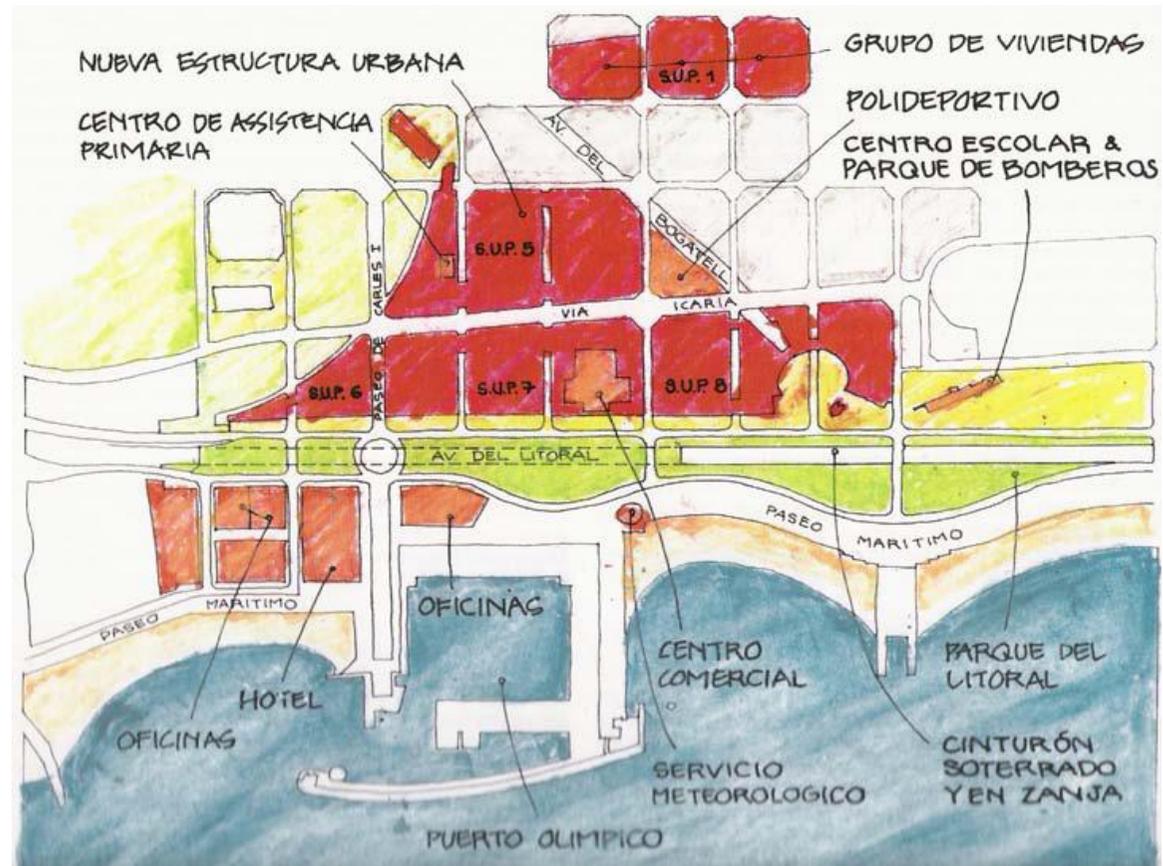


Figura. 14

Figura. 14 Planimetría esquemática. Villa Olímpica, Barcelona.

Fuente. Colomer Sendra, Vicente. Programa de Clases. Ejemplos contemporáneos.



Figura. 15

Figura. 15 Implantación del Proyecto. Villa Olímpica, Barcelona.

Fuente. Colomer Sendra, Vicente. Programa de Clases. Ejemplos contemporáneos.



Figura. 16 Villa Olímpica, Barcelona. Comparación entre las ortofotos de 1956 y 2012. Se pueden apreciar las importantes transformaciones tanto en la línea de costa, como en la evacuación o en las vías ferroviarias. También el conjunto de chabolas (Somorrostro) que ocupaba la playa en 1956.

Fuente. <http://urban-networks.blogspot.com.es/2012/05/intervenir-en-la-ciudad-consolidada-la.html>

Figura. 16

Bohigas reivindicaba unas morfologías urbanas marginadas por el Movimiento Moderno y que orientaron casi obsesivamente la actuación profesional de su equipo. Estas “manzanas casi cerradas y calles casi corredor” alcanzarán su máxima expresión en la ordenación de la Villa Olímpica. La arquitectura residencial fue, en general, una **arquitectura muy sintonizada con las ideas dominantes en la década de 1980**. Una arquitectura muy consciente de su responsabilidad con la ciudad y que era el resultado de un proceso de elaboración muy disciplinado, contextualizado y respetuoso con las claves urbanas.

Uno de los grandes objetivos generales era que la ciudad debía recuperar su valor de uso para los ciudadanos. Por ello, **el espacio público se convirtió en el gran protagonista de la actuación**. La ciudad mediterránea siempre se ha caracterizado por ello y, en este caso, además, la proximidad de la playa proporcionaba un aliciente de gran potencial lúdico. Las claves de la ciudad histórica fueron reinterpretadas y numerosos elementos de la tradición local, tanto arquitectónicos como espaciales, marcaron las pautas del espacio público. Así se plantearon plazas, paseos, jardines, parques, fuentes que, junto a las playas renovadas o al puerto olímpico, convirtieron la zona en una importante área de ocio para la ciudad.

Sobre estas bases la villa logró atraer usos lúdicos, hoteleros, universitarios, para configurar un barrio, que tras el reajuste residencial posterior a la estancia temporal de los deportistas, se ha convertido en uno de los puntos más emblemáticos de la ciudad.³

³Antonio Blasco, José. Intervenir en la Ciudad Consolidada: La Villa Olímpica de Barcelona. [En línea] Disponible en: <http://urban-networks.blogspot.com.es/2012/05/intervenir-en-la-ciudad-consolidada-la.html>

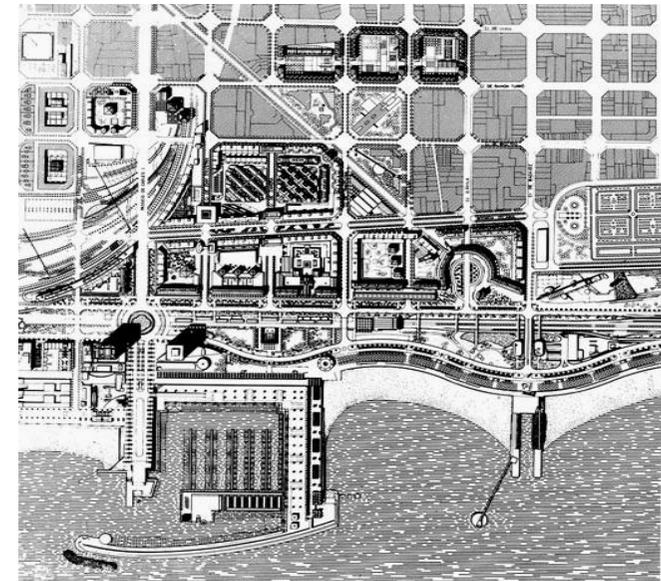


Figura. 17

Figura. 17 Planta General. Villa Olímpica, Barcelona.

Fuente.<http://urban-networks.blogspot.com.es/2012/05/intervenir-en-la-ciudad-consolidada-la.html>

Figura. 18 Vista Aérea Parcial del Espacio Público. Villa Olímpica, Barcelona.

Fuente.<http://upcommons.upc.edu/revistes/html/2099/555/art03-2.htm>



Figura. 18

2.1.3 La Barceloneta.

El día 3 de febrero de 1753 se llevó a cabo la colocación de la primera piedra del que sería el barrio marítimo de Barcelona: la Barceloneta. Al poco tiempo de inaugurarse, en 1755, llegaron los primeros habitantes, y desde el principio fue un barrio con un marcado carácter mariner, donde se llevaban a cabo actividades y usos artesanales, siempre relacionados con el puerto y el mar. La expansión de la Barceloneta viene marcada por la proximidad del puerto y del ferrocarril, que convierten el barrio en un lugar idóneo para las instalaciones de tipo industrial, añadiendo así, a la esencia marinera, un marcado carácter obrero.

A Partir de 1973, se crea una nueva ordenanza en la que se permiten hasta siete pisos en las construcciones. Hacia 1970, la especial densidad del barrio provoca que la asociación de vecinos empiece a reivindicar mejoras en las condiciones de las viviendas. La Barceloneta comenzaba a dejar de lado su pasado industrial y mariner y a centrarse en el ocio relacionado principalmente con los baños y la gastronomía.

En 1985 se aprueba el plan especial de reforma interior (PERI), que aprovechando las transformaciones que podía generar la desaparición de las grandes industrias como La Maquinista, quería regenerar los aspectos más degradados de la trama urbana del barrio y crear un parque de viviendas en mejores condiciones. Sin embargo, las transformaciones, aparte del proyecto de La Maquinista, se articulan mayoritariamente en diferentes puntos de la fachada del barrio. Años más tarde El Ayuntamiento de Barcelona inicia el Proyecto de Intervención Integral o Plan de Barrios de la Barceloneta para mejorar, transformar e impulsar el barrio.



Figura. 19



Figura. 20

Figura. 19 Fotoplano de la Barceloneta 1984. Acercamiento sobre la zona industrial y el litoral.

Figura. 20 Fotoplano de la Barceloneta 2004. Acercamiento de los nuevos espacios públicos y el litoral.

Fuente. Alexander Mozo, Jhon. *El modelo Barcelona de Espacio Público y Diseño Urbano.* Pag.30-31.

Este proyecto de regeneración nace del compromiso del Ayuntamiento de la ciudad con la Barceloneta y es beneficiario de las ayudas de la Ley de barrios de la Generalitat de Cataluña. El Plan de Barrios de la Barceloneta contempla diferentes actuaciones urbanísticas y sociales con el fin de mejorar las condiciones de vida de los vecinos y vecinas del barrio, y especialmente de los colectivos más desfavorecidos. Mediante la Ley de Barrios se proponen ocho campos de actuación. Los campos son los siguientes:

- Mejora del espacio público y provisión de zonas verdes.
- Acondicionamiento de elementos comunes de la edificación.
- Provisión de equipamientos de uso colectivo.
- Incorporación de las tecnologías de la comunicación.
- Implantación y mejora de infraestructuras energéticas y ambientales.
- Fomento de la equidad de género en el uso del espacio urbano y los equipamientos.
- Desarrollo de programas que conlleven una mejora social, urbanística y económica de los barrios.
- Mejora de la accesibilidad y supresión de las barreras arquitectónicas.

El primero de los ámbitos de actuación del Plan de Barrios de La Barceloneta es la mejora del espacio público, ya que se considera como marco que facilita la relación social y la integración de las personas del barrio con un importante efecto sobre la vida de sus habitantes. Con esta intención de potenciar el espacio público se mejoran, las plazas, el parque, las calles y la conexión del Barrio con el Mar.⁴

⁴ Ayuntamiento de Barcelona, Plan de Barrios de la Barceloneta. [En línea] Disponible en: http://www.barcelonetapladebarris.cat/que_es_lleis_barris.php



Figura. 21 Ubicación de los espacios públicos de la Barceloneta, Barcelona.

Fuente. Alexander Mozo, Jhon. *El modelo Barcelona de Espacio Público y Diseño Urbano.*

Figura. 21

2.2 Formas de estructuración de los espacios públicos.

2.2.1 Experiencia de la ciudad de Barcelona, España.

Si bien la Ciudad de Barcelona en las actuaciones de regeneración de sus espacios litorales le ha dado una gran importancia al espacio público, es preciso destacar que también lo ha hecho de forma general en todo su contexto urbano, marcando formas inspiradoras para la estructuración de los mismos.

Son diversos los ejemplos de parques y plazas de nueva planta con diseños experimentales, pero de una de una gran riqueza para toda su estructura urbana. En la intervención del espacio público Barcelona ha sido un tanto radical, ya que se han creado cientos de plazas y parques, en espacios que eran ocupados por edificaciones y almacenes ruinas. En este conjunto de rehabilitaciones también fueron intervenidas las plazas existentes y el tráfico rodado, dando mayores beneficios a sus usuarios.

A pesar de que la ciudad de Barcelona tiene una extensión muy amplia y una gran variedad de espacios urbanos, se pueden identificar algunos rasgos básicos que permiten clasificar los números espacios urbanos que se han rehabilitado. Algunas plazas poseen el carácter de “espacios pétreos” y son utilizadas frecuentemente como “salones” urbanos y lugares de reunión. Estos espacios, un tanto duros, tienen pavimentos y mobiliario de piedra, suavizados ocasionalmente por árboles.

Ejemplos de este tipo son diversas plazas de nueva planta creadas tras el derribo de edificios en desuso, como la Plaça de la Mercè, el Fossar de les Moreres y la Plaça de Sant Cugat.

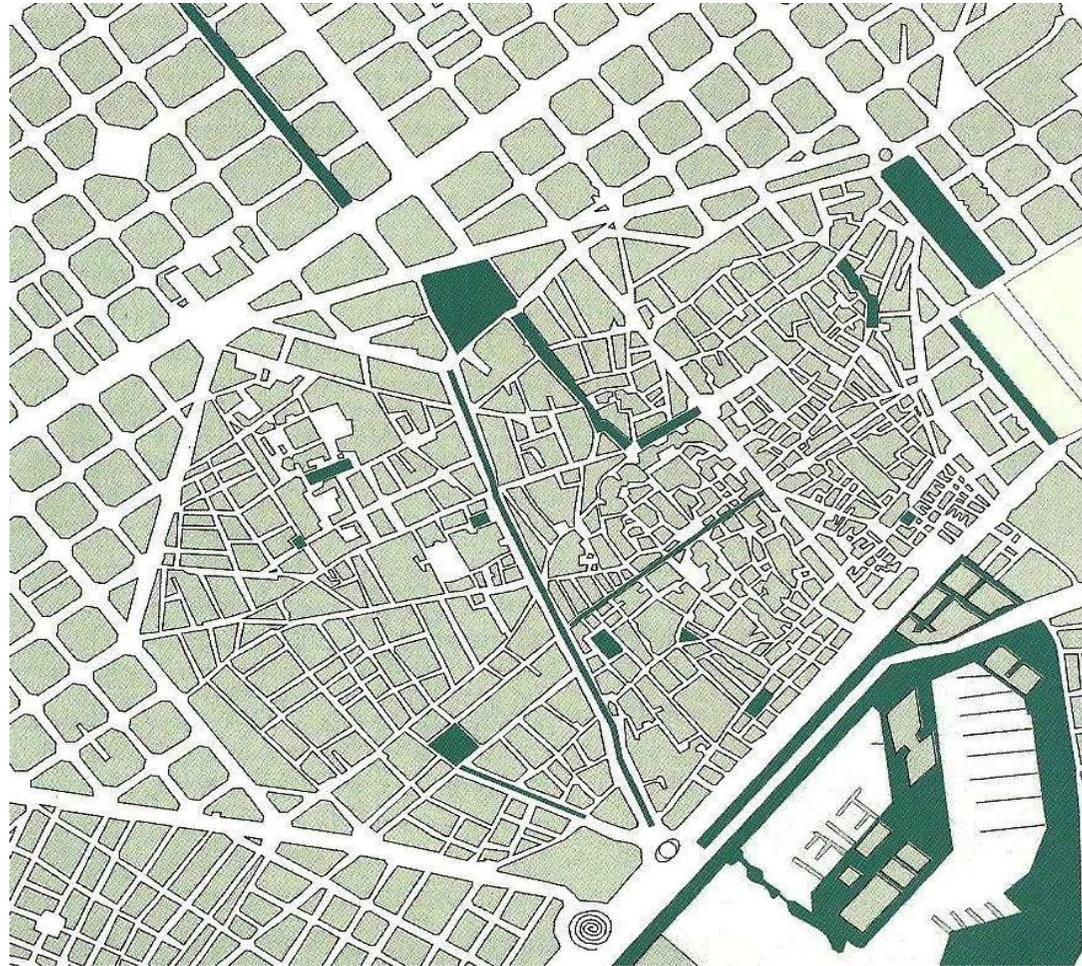


Figura. 22

Figura. 22 Plano del casco histórico con el puerto y los barrios adyacentes que muestra los nuevos espacios públicos creados entre 1980 y 2000 y la situación del paseo más famoso de Barcelona, Las Ramblas.

Fuente. Gehl, Jan-Gemzoe, Lars. *Nuevos Espacios Urbanos. Barcelona, 2012.*

En esta misma categoría se pueden incluir rehabilitaciones de plazas existentes, como la Plaça Reial y la Plaça del Sol, y, asimismo, plazas que han variado su carácter de espacio de tráfico a plaza peatonal, como la Plaça de les Basses de Sant Pere, la Plaça de Navas y la gran plaza frente a la estación central del ferrocarril, la Plaça dels Països Catalans.

Otro tipo de espacio público más ligero son las “plazas de grava”, espacios para descansar y jugar cuyo elemento central acostumbra a ser una zona de grava. Ejemplos de este tipo son el Jardí de la Indústria y la Plaza de la Hispanitat, aunque existen otras plazas que también tienen zonas de grava como uno de los elementos principales.

Una serie de parques de nueva planta, u “oasis urbanos”, funcionan como grandes parques urbanos de ocio dispersos por todos los distritos de la ciudad. Un “oasis” es una tipología que combina el parque con una gran variedad de elementos y espacios y que ofrece la posibilidad de disfrutarlo activa o pasivamente. Característico de la mayor parte de estos espacios es la existencia de un gran elemento verde paisajístico, generalmente con zonas de grava y grandes superficies de piedras.

El agua, en forma de pequeños estanques, fuentes o cascadas, sirve a menudo como un elemento de división entre las superficies de grava y el paisaje verde, como ocurre, por ejemplo, en el Parc del Clot, el Parc de la Pegasso, la Plaça de Sóller y el Parc de l’Espanya Industrial. Otro tipo de espacio es el paseo, donde los lugares para caminar o sentarse, descansar o jugar se disponen en el centro de un bulevar lleno de vida.



Figura. 23

Figura. 23 Plaça dels Països Catalans, en frente de la estación de tren de Barcelona.

Figura. 24 Plaça Reial, un espacio urbano clásico que ha sufrido una transformación respetuosa, sobre todo en el pavimento.

Figura. 25 Oasis. El Parc de la Pegasso.

Fuente. Gehl, Jan-Gemzoe, Lars. *Nuevos Espacios Urbanos. Barcelona, 2012.*



Figura. 24

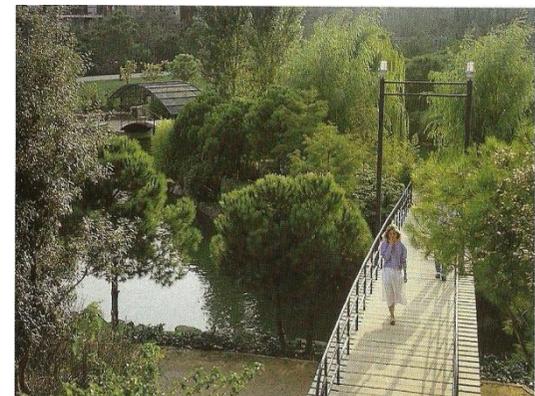


Figura. 25

Estos paseos son a menudo reinterpretaciones de la rambla, donde coexisten en el mismo espacio el tráfico blando y el duro. Ejemplos en este sentido, que incluyen un interpretación directa de la rambla, son la Avinguda Gaudí y tipos más compactos como la Vía Julia, el Passeig de Picasso y el Parque del puerto, el Moll de Bosch i Alsina (este último propone una yuxtaposición poco ortodoxa de tráfico lineal y elementos estático). Además de estos tipos de rambla, donde se combina el tráfico rodado, el de peatones y las actividades de ocio, existe una serie de calles peatonales de diseño más tradicional.

El frente del puerto de Barcelona forma parte del cuadro general de los espacios públicos y contiene un buen número de ejemplos de conexión de la ciudad con el agua. La maestría de las grandes superficies y de los detalles de los límites ofrece numerosas y excelentes soluciones, como puede verse en el Passeig Joan de Borbó (Moll de la Barceloneta).⁵

⁵ Gehl, Jan-Gemzoe, Lars. Nuevos Espacios Urbanos. Barcelona, 2012. Pag. 31-33.

2.2.2 Experiencia de la ciudad de Lyon, Francia.

Otros de los ejemplos en cuanto a la estructuración y tratamiento del espacio público que cabe destacar es el caso de la ciudad de Lyon, que está situada en la confluencia de dos ríos, siendo la tercera ciudad más grande de Francia. Esta ciudad le ha dado una gran importancia a sus espacios públicos, rehabilitando muchos de ellos con una política coordinada y social, con el objetivo de crear “una ciudad para la gente”.

La política del espacio público en Lyon se caracteriza por un nuevo sistema de tráfico, con la consiguiente creación de un gran número de aparcamientos subterráneos bajo muchas de las plazas rehabilitadas, así como el uso de un mobiliario y unos materiales predeterminados.

La ciudad de Lyon trabajó en un “plan verde” que comprendía los espacios públicos, así como en un “plan azul”, que operaba en las relaciones de la ciudad con el agua, especialmente en las riberas de los ríos Ródano y Saône que atraviesan la ciudad y definen sus áreas centrales. Finalmente, la ciudad se volcó en la elaboración de un “plan de iluminación” que dispuso una serie de directrices para la iluminación, tanto artística como funcional, de calles, plazas, edificios y elementos urbanos singulares, como los puentes y las riberas de los ríos, así como determinados monumentos históricos.

El trabajo continúa en lo que se refiere a la iluminación de la calle principal de la ciudad, La Rue de la République, con una iluminación de fachada que pone de relieve la importancia central del espacio público, al tiempo que ofrece a los peatones una luz suave y funcional reflejada por las fachadas.

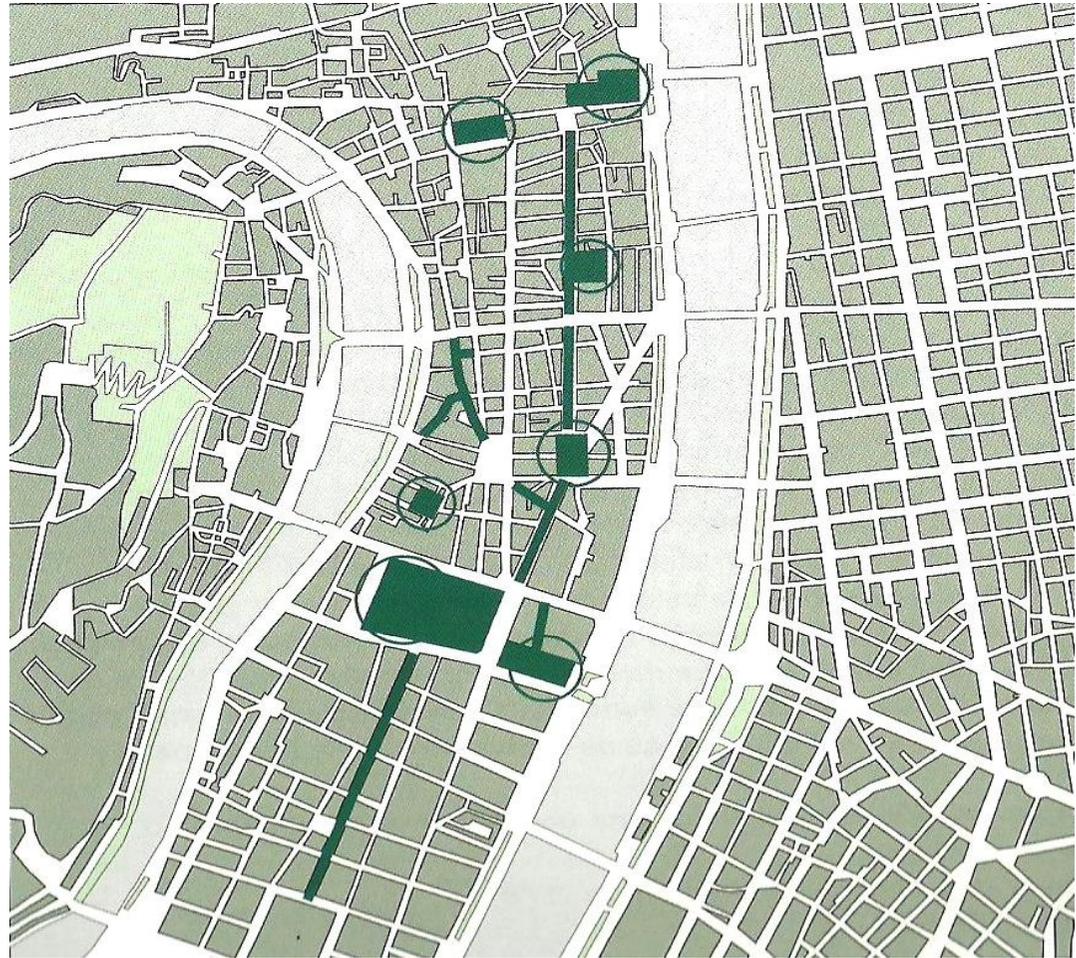


Figura. 26 Plano de la ciudad entre los ríos Saône y Ródano. Se muestra el entramado de calles y plazas peatonales cerradas al tráfico a partir de 1990. Las circunferencias indican los numerosos aparcamientos subterráneos bajo las plazas.

Figura. 26

Fuente. Gehl, Jan-Gemzoe, Lars. *Nuevos Espacios Urbanos*. Barcelona, 2012.

Una cuestión importante de la política del espacio público fue el desplazamiento de los coches fuera del centro de la ciudad. En este sentido el proceso de rehabilitación incluyó el establecimiento de numerosos aparcamientos subterráneos de varias plantas, bajo las plazas recientemente rehabilitadas. La idea era eliminar el aparcamiento en superficie y enterrarlo profundamente, de modo que la ciudad fuera de nuevo para los peatones, en lugar de para los coches.

Los conceptos de proyecto para la política de aparcamiento en este "mundo subterráneo" fueron tan ambiciosos como las normas de calidad para la superficie de la ciudad. Los accesos a los aparcamientos se situaron, como norma, en los edificios de las plazas, pensados para estar ventilados y ser espaciosos. En varios lugares se han utilizado efectos sorprendentes, como en la Place des Célestins. En este caso, se ha montado en la plaza un periscopio, obra del artista Daniel Buren, que, con sus características franjas blancas y negras, ofrece una visión casi surrealista de la hermosa rampa en caracol del aparcamiento subterráneo, cuya imagen devuelve el gigantesco espejo giratorio colocado en el fondo. De este modo, los aparcamientos se convierten en una experiencia en sí mismos.

Se intentó, además, que dichos aparcamientos subterráneos fueran atractivos, tratando de eliminar la sensación de inseguridad con que se les asocia. Se proyectaron cuidadosamente los accesos y las salidas, a menudo con protecciones de vidrio, con el fin de que no interrumpieran el paisaje de la calle.

En total, la ciudad de Lyon ofrece 12.000 plazas de aparcamiento cubierto, una capacidad considerable que implica un intenso tráfico rodado en las áreas de alrededor del casco histórico.



Figura. 27

Figura. 27 La Place Antonin Poent y su impresionante fuente conectan la ciudad con el río, atravesando la calle que discurre a lo largo de la ribera, con un tráfico muy denso.

Figura. 28 Jean Wilmotte diseñó el mobiliario urbano de Lyon, que se encuentra distribuido por todos los espacios públicos rehabilitados del centro de la ciudad y de los suburbios.

Figura. 29 Fuente que domina la Place de la République. El agua en cascada mitiga completamente el ruido de los coches que atraviesan la plaza a paso muy lento.

Fuente. Gehl, Jan-Gemzoe, Lars. *Nuevos Espacios Urbanos*. Barcelona, 2012.



Figura. 28



Figura. 29

La política del espacio público incluía también una serie de materiales y un inventario predeterminados que se utilizaban en toda la ciudad. Los mismos bancos y las mismas farolas de gran calidad se encuentran en una zona residencial de los suburbios o en el centro de la ciudad. Esto da unidad al conjunto, simplifica el mantenimiento y materializa el objetivo, de tratar con igual importancia las diferentes partes de la ciudad.

Parte de la política de gestión de la ciudad consistía en tomar decisiones sobre la pavimentación y el carácter de los materiales pétreos como, por ejemplo, una arenisca clara y cálida o un buen granito claro, utilizados para conectar las superficies en una serie de plazas del centro. Se utilizó también el hormigón teñido en combinación con los materiales pétreos. Los surtidores y las fuentes son asimismo característicos de diferentes plazas del centro urbano.

Con su llamativa fuente, la Place de la République constituye una invitación tentadora para la gente, un lugar donde tomarse un respiro y disfrutar de los juegos de agua.

En Lyon se proyectaron también rehabilitaciones de áreas residenciales periféricas con una variedad de espacios públicos y lugares de reunión en lo que anteriormente eran espacios anónimos y abandonados a su suerte entre los bloques de viviendas.⁶

⁶ Gehl, Jan-Gemzoe, Lars. Nuevos Espacios Urbanos. Barcelona, 2012. Pag. 34-39.

2.3 Tratamiento de espacios públicos puntuales en la regeneración urbana; intervención en los mercados.

2.3.1 El mercado de Santa Caterina, Barcelona.

El mercado de Santa Caterina fue inaugurado en 1814, situado en el distrito de Ciutat Vella, en el casco antiguo de Barcelona. Es uno de los mercados emblemáticos y antiguos de la ciudad condal. En las décadas de los 70 – 80 este distrito se encontraba en una situación pésima. Las viviendas e infraestructuras estaban sufriendo un proceso de degradación y abandono, se estaba produciendo una importante pérdida de población, mientras que, a la vez, ésta estaba envejecida.

A partir de los 70, se reflexiona sobre los métodos de intervención urbanístico-social y se compromete el ayuntamiento a revitalizar el distrito de Ciutat Vella. En 1983 se desarrollan, los Planes Especiales de Reforma Interior (PERI), basados en la reactivación de puntos concretos de la ciudad. Se llevó a cabo el PERI BA 189-22 cuya ordenación es de Enric Miralles & Vendetta Tagliabue.

En este PERI Proponen la prolongación de la avenida Cambó y la rehabilitación de viviendas, espacios públicos y equipamientos. Todo ello vinculado a la remodelación del mercado de Santa Caterina, se tratan de acciones de cirugía en el tejido, las llamadas **“acupunturas urbanas”** por **Oriol Bohigas**, el cual promueve las actuaciones en el espacio público de Barcelona por medio de plazas que se van entretejiendo. Se fundamentan en las viviendas, pero también se basan en intervenciones en algún equipamiento o infraestructura necesaria para revitalizar el sector intervenido. Como es el caso del Mercado de Santa Caterina en este barrio.



Figura. 30

Figura. 30 Vista del estado original y derribo de la estructura del mercado antes de su regeneración. Mercado de Santa Caterina, Barcelona.

Fuente. http://www.elcroquis.es/media/pdf/Articulos/Proyecto_144.pdf

En el 2004 es renovada la zona del mercado de Santa Caterina por EMBT, siendo el resultado un área multifunción, que contiene un mercado, residencias para gente mayor, restaurantes, un área arqueológica (ya que durante la construcción se descubrieron ruinas de un antiguo convento que había existido en el lugar en años anteriores), aparcamiento subterráneo y una plaza pública.

Además el barrio ha sido igualmente renovado mediante un conjunto de actuaciones paralelas a la rehabilitación de viviendas y la construcción del mercado como son: la ampliación del aparcamiento público subterráneo, la recogida neumática de basuras, la implantación del cierre horario al acceso de los vehículos de los no residentes. De esta manera la rehabilitación de viviendas, que son la esencia de la intervención urbana, generan un espacio público que conecta estas acupunturas urbanas, el Mercado de Santa Caterina y el Convento de San Agustín.

Con la rehabilitación del mercado se busca dar cabida a unos 70 puestos de venta, además de una serie de espacios de servicios. La zona central está reservada a los vendedores, que es donde se encuentran las paradas, este espacio también convive con una zona de información y otra de autoservicio, (un supermercado que vende todo aquello que no se puede encontrar en el propio mercado). Las ruinas encontradas durante la construcción del nuevo mercado pueden ser observadas tanto desde el exterior como desde el interior del mercado (que dispone de su propio ambiente). En el perímetro se encuentran varios comercios que aumentan los servicios del conjunto. La organización básica en planta responde a cánones clásicos, dividiéndose espacialmente en tres naves, la mayor de las cuales, con una luz ligeramente superior a los 40 metros, se dispone en el centro.

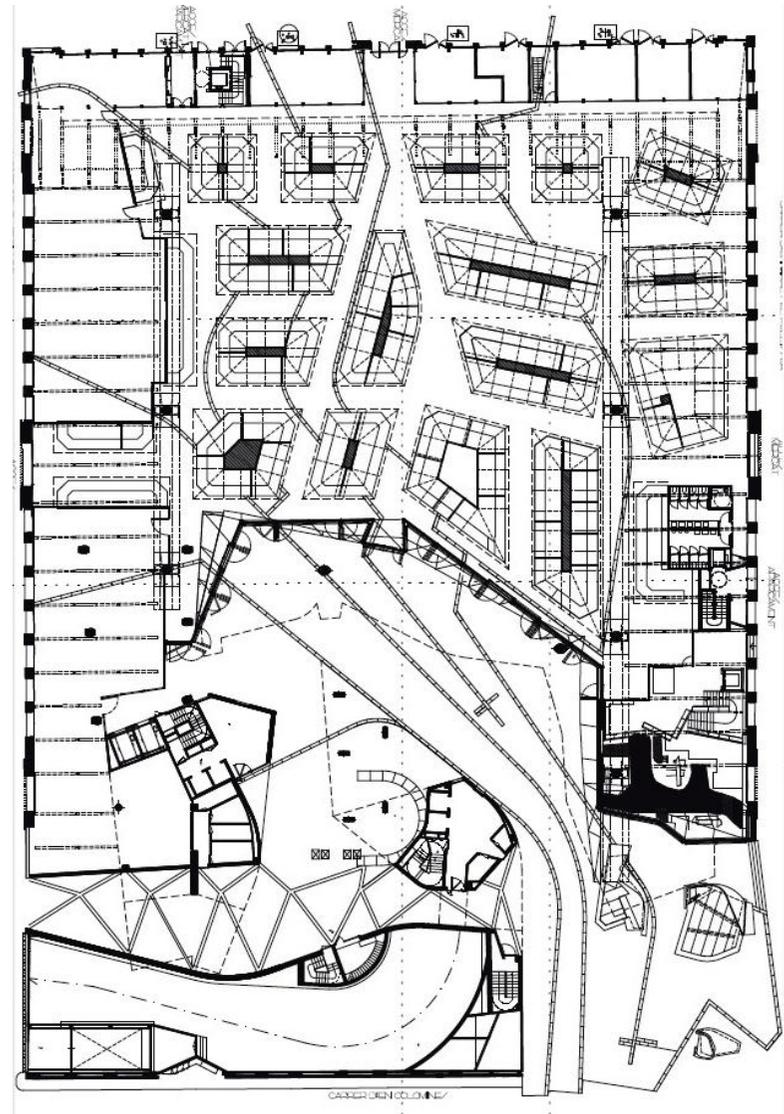


Figura. 31

Figura. 31 Distribución de la Planta baja de una de las naves. Propuesta para la regeneración del Mercado de Santa Caterina, Barcelona.

Fuente. http://www.elcroquis.es/media/pdf/Articulos/Proyecto_144.pdf

Este proyecto de renovación se basa en las actuaciones puntuales que forman parte de un sistema. Como es el caso de la generación de plazas y microplazas que van entrelazando el espacio público con diferentes usos por toda la ciudad. Siendo su función principal la de fomentar las relaciones entre los ciudadanos.

En concreto en el barrio de Santa Caterina, el conjugar la rehabilitación de equipamientos como el Mercado y el Centro Cívico de San Agustín con las intervenciones XS en vivienda, hace que se genere un espacio público de conexión de las acupunturas urbanas de gran interés para el ciudadano. Además de suponer una mejora de la accesibilidad al barrio, por el hecho de haberse prolongado el espacio público de la avenida Cambó mediante la liberación de suelo y la reordenación del espacio. Con este proceso de intervención de forma puntual dentro de un sistema, lo que se busca es conservar el carácter residencial del barrio y a su vez fomentar la integración social y calidad de vida de sus habitantes.⁷

⁷ Capdevila, Iván. Barcelona_ Ciutat Vella: PERI del Barrio Santa Caterina_ Intervenciones Xs Urbanas. [En línea] Disponible en:
http://wearethecityheroes.wordpress.com/2013/01/30/barcelona_-ciutat-vella-peri-del-barrio-de-santa-caterina_-intervenciones-xs-urbanas/



Figura. 32



Figura. 33



Figura. 34

Figura. 32-34 Usos del Espacio Público. Vistas interiores y exteriores después de la regeneración del Mercado de Santa Caterina.

Fuentes. http://www.grcstudio.es/portfolio/p-l-o-t_-06-mercat-de-santa-caterina/.

2.3.2 El mercado de San Miguel, Madrid.

Aunque a una escala menor que el mercado de Santa Caterina, el Mercado San Miguel en Madrid es otro ejemplo en cuanto a la rehabilitación de mercados, situado en la plaza del mismo nombre junto a la plaza mayor de Madrid. Este mercado fue construido entre 1913 y 1916 bajo la supervisión del arquitecto Alfonso Dubé y Díez, inspirado en otros mercados europeos con una arquitectura singular, realizados en hierro. Sin embargo su actividad comercial se remonta a la época medieval, en la que era un mercado abierto.

En año 1999 la comunidad de Madrid afrontó la remodelación de este espacio, devolviendo al mercado su estado original, sin embargo con el paso del tiempo fue decayendo poco a poco su actividad comercial, debido a la incompetencia que padecía frente a los modernos comercios de la zona. Alcanzando un alto nivel de deterioro, llegó a presentar una situación ruinoso con la que se degradaba el gran patrimonio que conserva la ciudad de Madrid.

Estas razones motivaron a las autoridades a plantear un proyecto de renovación y remodelación para este mercado, el cual inició en el año 2003 y posteriormente duró alrededor de seis años para concluir con dicha actuación.

En el año 2009, con una superficie de 1200 metros cuadrados se inauguró el nuevo Mercado de San Miguel. Es un recinto de dos plantas con acristalamiento exterior. Cuenta con 33 puestos ubicados en torno a un área céntrica bien adecuada, la que a su vez está destinada para hacer presentaciones. En dicha zona también se encuentran dos barras asignadas para la degustación.



Figura. 35

Figura. 35 Vista de la situación del Mercado San Miguel en las inmediaciones de la Plaza Mayor en Madrid.

Fuente.

<http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=2243>



Figura. 36

Figura. 36 Vista de los Detalles de la Fachada del Mercado San Miguel, Antes y Después de su Rehabilitación.

Fuente.

<http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=2243>

Este tipo de mercado, no es igual que los mercados tradicionales ya que su estructura comercial fue pensada para otro tipo de compradores. Sin dejar de tener un surtido básico, ofrece temas relacionados con la cultura de los alimentos, lo que atrae al público turista y a la vez enriquece la vida social del entorno, reactivando el uso de los espacios públicos.

En este sentido, aunque este mercado ha sido planificado con una estructura comercial diferente a la tradicional, también es accesible para los habitantes del entorno, ya que existen comercios con precios menos asequibles como es el caso del Mercado de la Cebada y el Centro Comercial el Corte Inglés.



Figura. 37



Figura. 38



Figura. 39

Figura. 37-39 Vistas interiores y exteriores del Mercado de San Miguel.

Fuente. <http://www.minube.com/fotos/rincon/84986/2199201>



◆ **GÉNESIS URBANA DEL FRENTE LITORAL DE VALENCIA**

3.1 Los poblados marítimos.

Los poblados marítimos forman un núcleo histórico que surgió de forma paralela al de Valencia, aunque a diferencia de lo que ocurrió con la ciudad de Valencia, el crecimiento de estos poblados se produjo más paulatinamente.

El medio físico donde se asienta el Grau y el puerto de Valencia, su marco geológico, el proceso dinámico de formación de la zona litoral por causa de las aportaciones del río Turia y la influencia del desarrollo de las obras portuarias, le confieren a la zona unas características particulares en su formación y crecimiento.

Por otro lado, cuando nos referimos a la evolución del puerto, hemos de destacar que éste no tendría carácter de infraestructura portuaria hasta el siglo XIX cuando se inicia la construcción moderna del puerto de Valencia y que se desarrolla, sobre todo a principios del siglo XX.

La fundación de la Valencia romana se originó alejada unos cuatro kilómetros de la costa debido, entre otros factores a que la franja litoral estaba formada por terrenos pantanosos de marjal, insalubres y poco aptos para asentamientos urbanos. Realmente, hasta la conquista del reino de Valencia por Jaime I en 1238, no se conoce un poblamiento estable en el litoral de la ciudad.

Jaime I, siendo un rey que significó la importancia del mar como vehículo de comunicación y de progreso, fundó una carta puebla dada el 27 de mayo de 1247, *la Vila Nova Maris Valentiae* - Villanueva del Mar de Valencia, origen del Grau y de los barrios marítimos, con la finalidad de que residieran los pescadores y algunos comerciantes.

A partir de aquí, el modelo dual ciudad-núcleo urbano litoral se consumó formando parte de un modelo habitual tanto en el litoral valenciano como en otros lugares del Mediterráneo occidental (litoral del Languedoc-Rosselló).

En el siglo XVIII es cuando se tienen noticias de un núcleo de población denominado *Vilanova del Grao* junto al cual se adosó, al norte, el núcleo de pescadores, con un tejido en retícula edificado por barracas el cual se denominó *Poble Nou de la Mar*.

La historia del Grao ha estado siempre vinculada con la historia de Valencia, al ser la salida natural de la ciudad por el mar. A través del Grao la ciudad ha propulsado su comercio, transmitido culturas y administrado nuevos territorios. Originariamente el Grao fue creciendo junto al mar como una población separada físicamente del núcleo principal de Valencia pero no así social, económica y culturalmente.

Existe un documento del 27 de mayo de 1249 que, aunque no sea estrictamente el acta fundacional del Grao, sí que señala su consolidación como núcleo urbano. Este fue el año del Privilegio real por el que Jaime I se dirige a los que ya tenían alguna clase de terrenos en el Grao, concediéndoles algunas ventajas para edificar casas de obra sólida.

El Poble Nou de la Mar (actual barrio del Cabanyal-Canyamelar) incluía tres enclaves: Cabanyal, Canyamelar y Cap de França, aunque dos son los grandes bloques en los que se subdividía: el más próximo a Vilanova del Grao (Grao) es el Canyamelar, y se extendía desde el Riuet hasta la acequia de d'En Gasch o del Gas, actual Avenida del Mediterráneo.

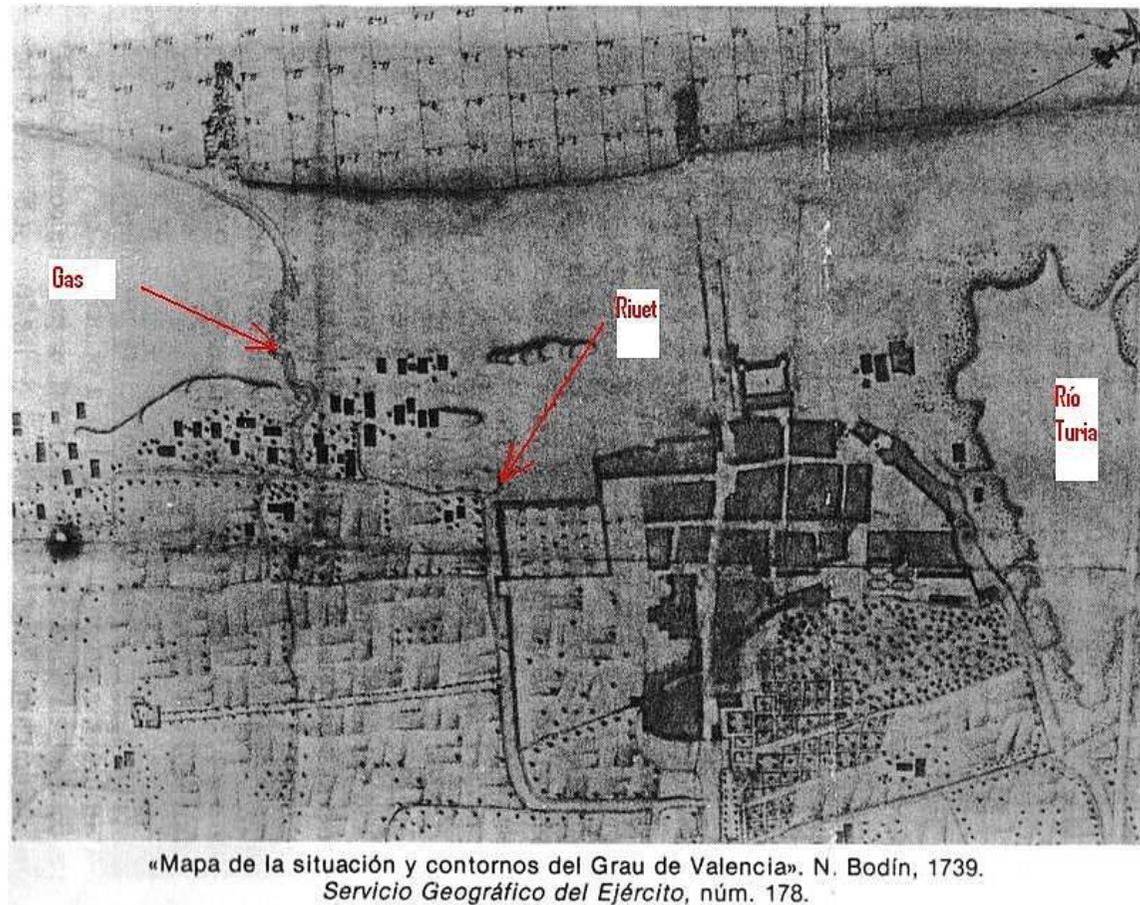


Figura. 40

Figura. 40 Mapa de la situación y contorno del Grau de Valencia (1739)

Fuente.<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=370996&page=1023>

El Cabanyal fue durante ocho siglos un pueblo de pescador, el cual se situaba a continuación desde la acequia del Gas hasta la acequia de la Cadena, lo que hoy es la Malvarrosa.

Este núcleo poblacional nació a la sombra de las murallas del Grau cuando su puerto no tenía la importancia de ahora, fue creciendo gracias a la pesca, que fue la ocupación principal de la mayoría de sus habitantes. La primera alusión al Cabanyal es de 1422. El conjunto del Cabanyal, Canyamelar y Cap de França adquirió autonomía municipal diez años después del Grau, y desde 1836 a 1897 fue municipio independiente con el nombre de Poble Nou de la Mar.

Posee una característica trama en retícula que deriva de las alineaciones paralelas al mar de las antiguas Barracas Valencianas. Su crecimiento tiene correspondencia con el del avance de la línea de costa que se produce a raíz de la construcción de las infraestructuras portuarias, lo cual dio lugar a la ubicación de nuevas filas de viviendas más cercanas a la playa.

A partir del siglo XVIII el Cabanyal fue aumentando de tamaño, después de las obras del puerto emprendidas en 1792, avanzó la playa y retrocedió el Mar dando origen casi a 1km de terreno, donde se situarán las nuevas intervenciones. Durante los años de su existencia el caserío del Cabañal fue asolado por diversos incendios dentro de los más famosos el de 1796 y también afectado por periódicas inundaciones del río Turia.

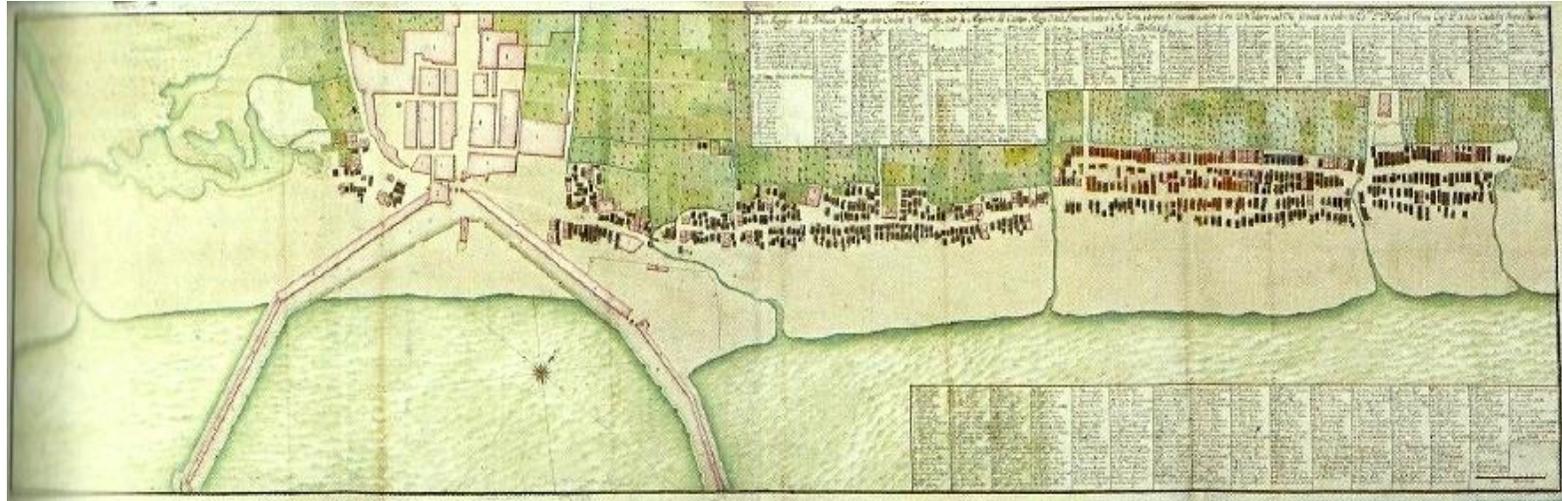


Figura. 41

Figura. 41 Plano geográfico de la población de la Playa de la Ciudad de Valencia, desde la alquería del capitán alegre o de la Linterna, hasta el río Turia, y después del incendio acaecido el 21 de Febrero de 1796.

Fuente. *Herrero García- Varea Oro. El Cabanyal. Patrimonio en Riesgo.*

Después del incendio de 1796, surgió una motivación que llevó al debate y la planificación sobre el futuro del barrio. Se redactó un plan que trataba de sustituir las barracas por casas de construcción más sólida y fijaba un nuevo trazado del barrio. El crecimiento se ordenó en ejes paralelos a la costa conformando largas manzanas de 25 m de profundidad.

Dicha propuesta se configuraba en tres calles paralelas y sus correspondientes calles transversales. Las manzanas se configuraban mediante dos hileras de viviendas enfrentadas con patio interior. Este plan nunca se llevó a término, sencillamente se obligó a mantener las alineaciones tomando como base la parcelación existente.⁸

⁸ Tomás Llavador, José M- Vicens Salort, Remedios. Historia de la Ciudad. Valencia Marítima, de Ciudad Soñada a la realidad conquistada [En línea] Disponible en:
<http://www.tomasllavador.com/uploads/articles/d53b986116a19e74eaabbd8e2817a7fd793f996e.pdf>

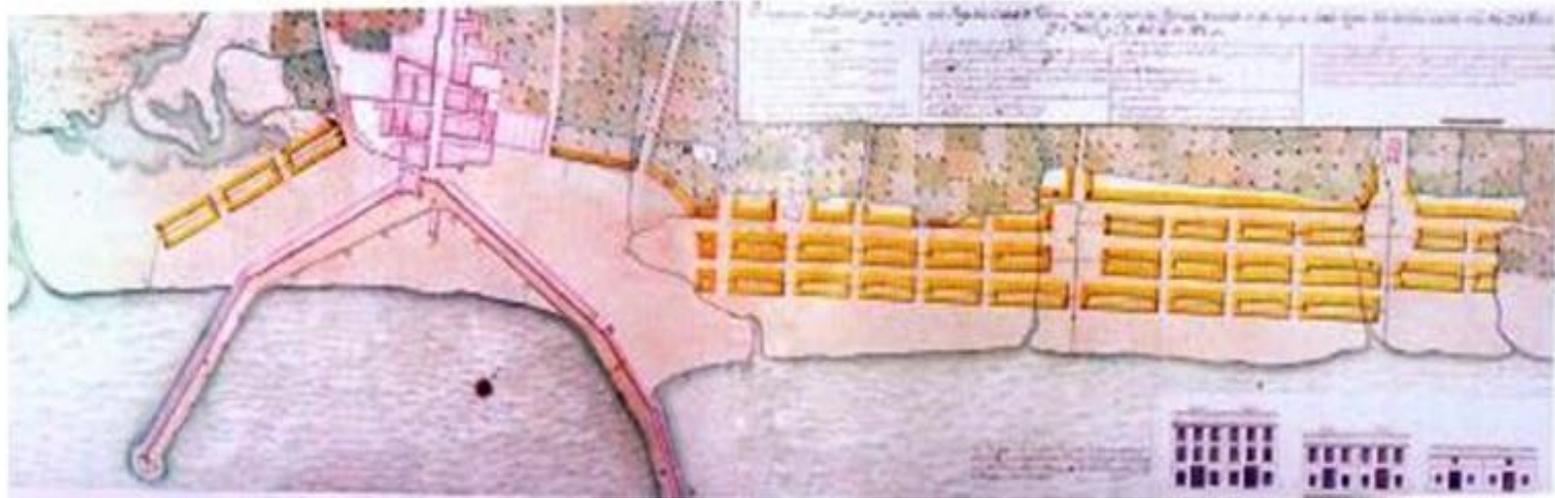


Figura. 42

Figura. 42 Plano topográfico de la población de la playa de la Ciudad de Valencia y disposición de las baracas después de los incendios ocurridos el 21 de Febrero, el 29 de Mayo y el 2 de Abril de 1796.

Fuente. *Herrero García- Varea Oro. El Cabanyal. Patrimonio en Riesgo.*

En 1812 con las alineaciones de las barracas los poblados continuaron desarrollándose en vías paralelas a la primera línea de costa, consolidándose un núcleo principal en el nexo de conexión entre el Grao y la vía de comunicación con Valencia, en el cual se empezaba a conformar el espacio portuario.

La vinculación entre los poblados marítimos y Valencia se realizaba a través de un camino que, entre 1808 y 1812, se consolidaría como una vía directa de unión entre Valencia y la costa, que actualmente se extiende por la llamada avenida del puerto.

A principios de la segunda década del siglo XIX en 1820, la constitución de los poblados marítimos se articulaban entorno al sistema irregular de asentamiento parcelario delimitado por las acequias existentes que en un futuro marcan también las delimitaciones de los propios poblados y más adelante como vías principales perpendiculares al mar que atraviesan de Este a Oeste todo el sistema lineal de edificación, uniendo las distintas líneas edificatorias entre la huerta y la playa.

Así mismo en esta etapa se puede considerar que se desarrolla totalmente lo que será el núcleo histórico del Cabanyal, presentando inicialmente el servicio de espacios públicos privados que regían el sistema a lo largo de todo su desarrollo. Este sistema de espacios se apoyaba en las dos vías paralelas al mar, a través de las cuales se encontraban unos espacios entendidos como no edificados por las barracas.⁹

⁹ Penáguila, Anaís- Lauwers, Ignacio- Durán, Javier- Pérez, Rosa. Historia del Grao de Valencia. Proyecto Valencia- PUB. Unidad de Proyectos Urbanos. Taller de Urbanismo ETSAV, 2013.



Figura. 43 Siglo XIX (1812), Vista de la unión entre Valencia y los poblados marítimos por la llamada Av. del Puerto.

Fuente. *TUR T-11 Trabajo del Grupo II. Proyecto Valencia- PUB. Unidad de Proyectos Urbanos, Taller de Urbanismo. ETSAV.*

Figura. 43

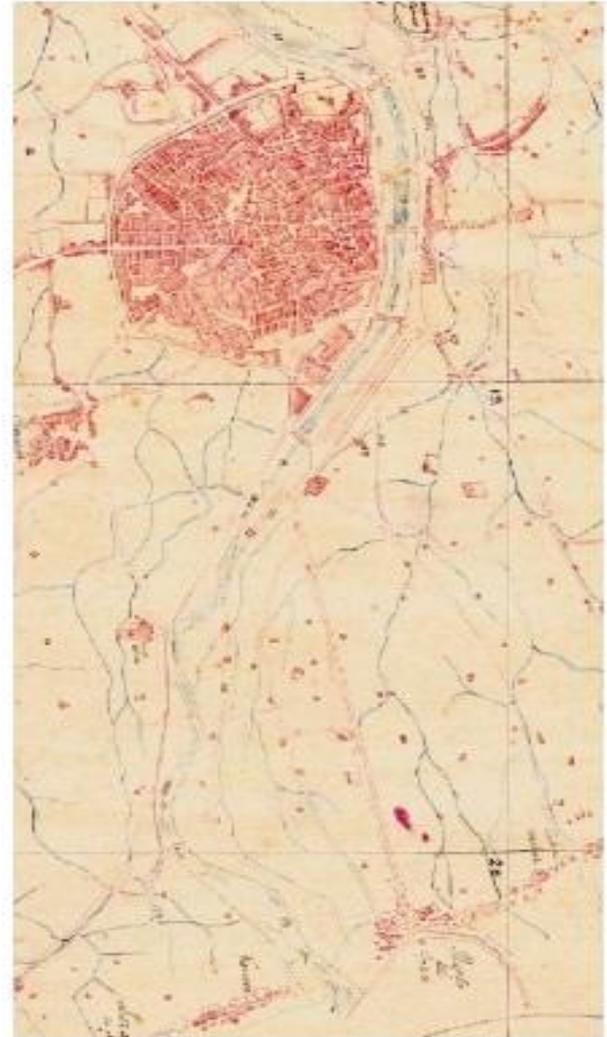


Figura. 44

Figura. 44 Siglo XIX (1821), Vista del sistema irregular de asentamiento de los poblados marítimos delimitados por las acequias existentes.

Fuente. *TUR T-11 Trabajo del Grupo II. Proyecto Valencia- PUB. Unidad de Proyectos Urbanos, Taller de Urbanismo. ETSAV.*

En 1875 una gran parte del poblado marítimo del Cabanyal vuelve a verse afectado por un gran incendio, convirtiéndose en el segundo incendio más famoso del poblado. Dichos incendios también dieron cabida a las remodelaciones urbanísticas que todavía hoy permanecen en la característica trama reticular de la población.

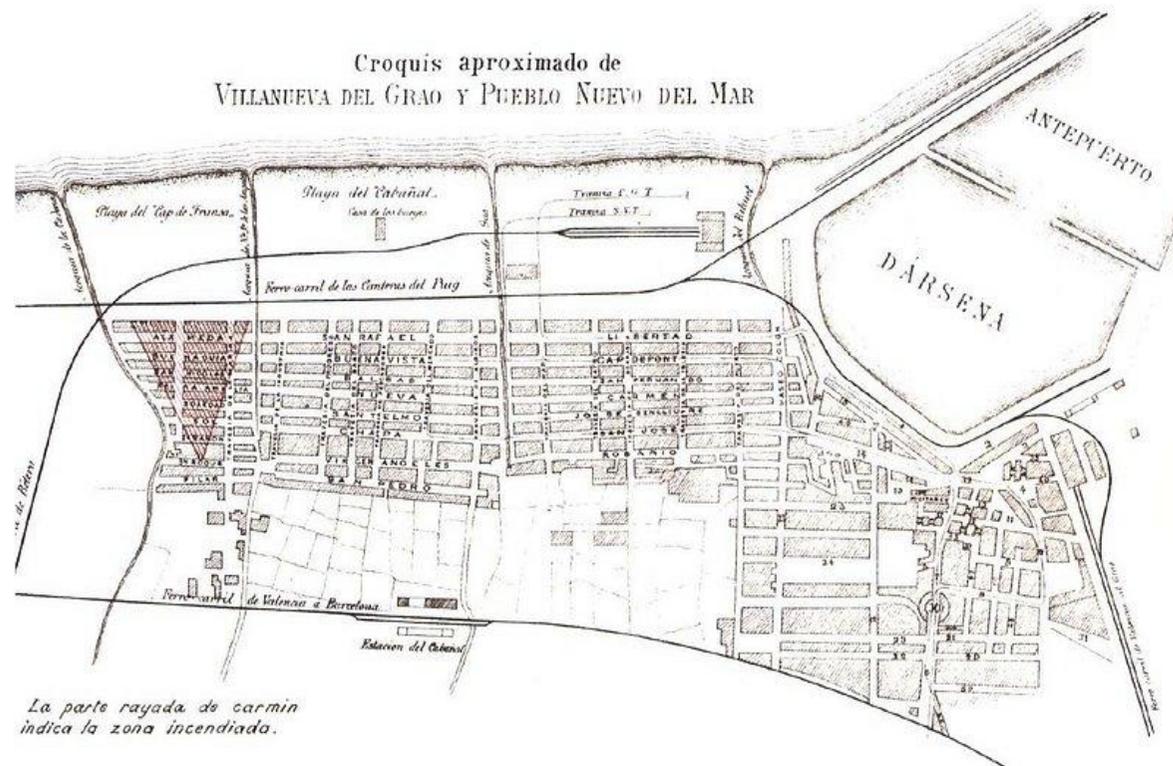


Figura. 45 Croquis aproximado de los poblados marítimos indicando una de las zonas incendiada en 1875.

Fuente. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=84670130>

Figura. 45

Es en 1877, a mediados del siglo XIX cuando Valencia sufre una fuerte inversión en los medios de transporte ferroviario, debido a la industrialización y el aumento de la capacidad comercial que iba adquiriendo en esos momentos. Todas esas infraestructuras delimitaran a lo ancho la expansión posterior de los poblados marítimos, que además se verá frenado por el núcleo del Puerto y el Grao.

Todo esto influenció de alguna forma para potenciar toda la zona que supondrá ahora un área industrial y comercial, nutriéndose de unas vías de comunicación rápida y directa a Valencia y de una zona residencial cercana, que serviría a todos los puestos de trabajo que requería el crecimiento del puerto.¹⁰

¹⁰ Penáguila, Anaís- Lauwers, Ignacio- Durán, Javier- Pérez, Rosa. Historia del Grao de Valencia. Proyecto Valencia- PUB. Unidad de Proyectos Urbanos. Taller de Urbanismo ETSAV, 2013.

Con la línea de ferrocarril Valencia-Grao se acrecentó la accesibilidad al mar contribuyendo al crecimiento del Cabanyal- Cañamelar y al desarrollo de sus equipamientos. A partir de ese momento se inicia una etapa en la que las líneas del ferrocarril, que constituían infraestructuras modernas y de progreso, comenzaron a condicionar su crecimiento junto a la línea de costa del mediterráneo.

El Grau y el Cabanyal-Canyamelar tenían mucho interés para la ciudad de Valencia por dos motivos: por un lado porque formaban la fachada marítima de la misma, con una extensión de más de 2,5 Km de playa, y por otro porque albergaban la infraestructura del puerto. Así estos asentamientos litorales terminaron siendo anexionados a la ciudad de Valencia en 1897, como así ocurrió también con otros municipios de la periferia de Valencia.

El 23 de marzo de 1900 el tranvía eléctrico sustituyó al de vapor mejorando la accesibilidad a la zona litoral. Aprovechando la oleada generada por las Exposiciones Regional y Nacional de 1909 y 1910, gran parte de los poblados marítimos y en específico el Cabanyal empieza a promocionarse y pronto se convertirá en una zona de interés como lugar de descanso y ocio.¹¹

¹¹ Tomás Llavador, José M- Vicens Salort, Remedios. Historia de la Ciudad. Valencia Marítima, de Ciudad Soñada a la realidad conquistada [En línea] Disponible en:
<http://www.tomasllavador.com/uploads/articles/d53b986116a19e74eaabbd8e2817a7fd793f996e.pdf>



Figura. 47

Figura. 47 Vista de la anexión de los poblados marítimos a la ciudad de Valencia, 1899.

Fuente. <http://www.valenciafreedom.com/foro/36-antiguo-documentacion-y-literatura/12683-cartografia-historica-del-cap-i>

3.2 El Grao de Valencia.

El Grao de Valencia (En Valenciano *El Grau*) es el resultado de evolución de un antiguo núcleo urbano, el cual era conocido como Vilanova del Grao y que ahora junto a los demás poblados marítimos forma parte fundamental en la estructura que conforma el frente litoral de la ciudad de Valencia. La vida y el desarrollo de este barrio han estado impulsados en su gran mayoría por razones económicas, casi siempre relacionadas con las infraestructuras portuarias y las Reales Atarazanas (Reials Drassanes) que fueron construidas en el siglo XIV y ampliadas en el XV.

Villa nueva del Grao como era conocido en sus inicios, vivía en relación al comercio, a la defensa, y al puerto y sus actividades marineras. Delimitado por una cerca- muro, se adentraba al mar con el baluarte mientras sus atarazanas constituían el lugar más característico. Los huertos serian su paisaje más inmediato, al Norte y Sur los grupos de barracas, que constituían los otros asentamientos marítimos. El Mar, la ciudad de Valencia y el río Turia son tres factores que han estado siempre íntimamente relacionados con la vida de los habitantes del Grao y de los poblados marítimos en general.

Estos tres factores nos transmiten un espacio propicio para ciertas actividades que se fueron desarrollando con el paso del tiempo: la pesca, la marinería, el comercio y en base a ello una serie de actividades paralelas, como la defensa, la construcción y reparación de buques y los servicios. Todas estas actividades son las señas de identidad de una población que nace entre el mar, el río y la ciudad de Valencia.¹²

¹² Generalitat Valenciana. Mar y Tierra, los escenarios del Grao de Valencia. *Disponible en: Biblioteca Pública de Valencia, 2012.*

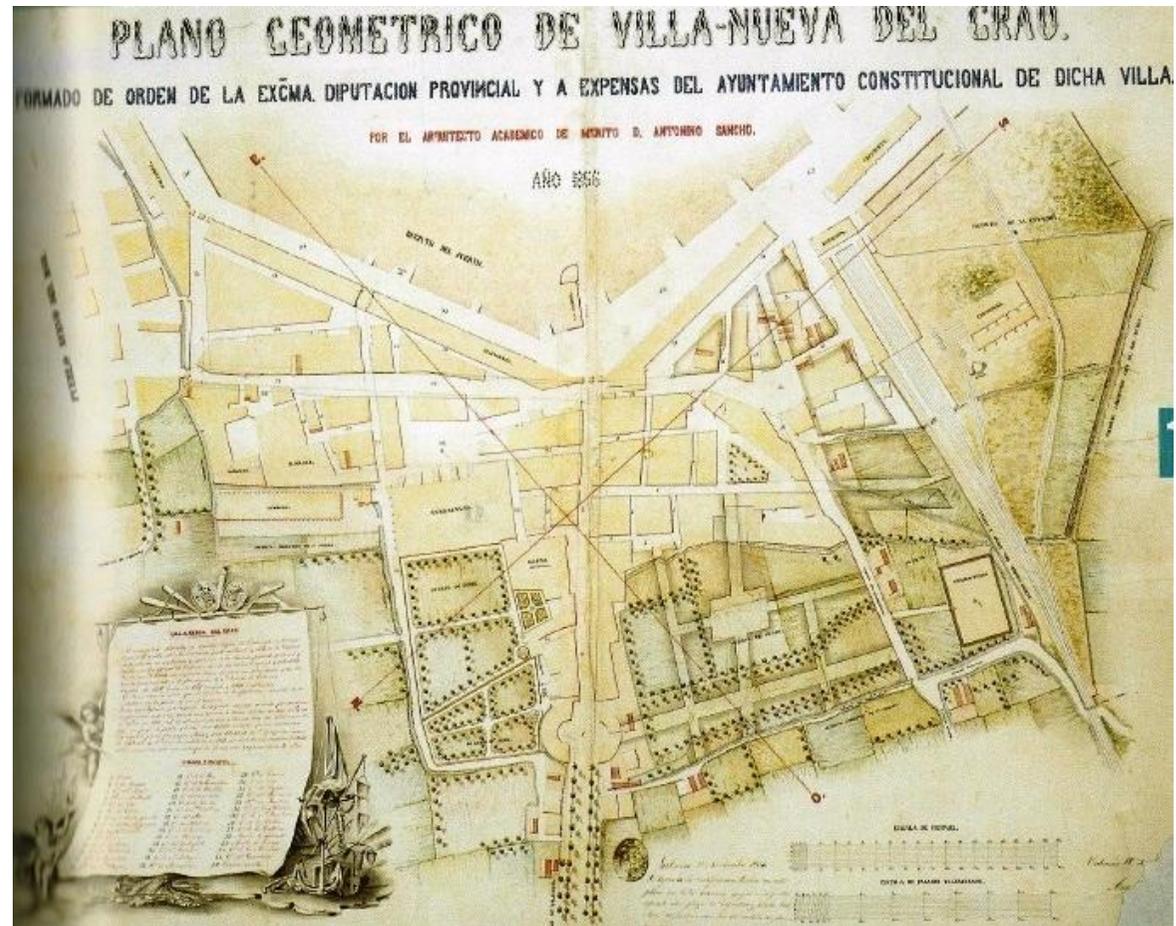


Figura. 48

Figura. 48 Plano Geométrico de Villa-Nueva del Grao (1856)

Fuente. *Mar y Tierra, los escenarios del Grao de Valencia*. Biblioteca Pública de Valencia.

3.2.1 Situación.



Figura. 49

El Barrio del Grao se encuentra ubicado dentro del entorno geográfico de la costa Valenciana, bañada por las aguas del Mar Mediterráneo.

Está situado en la parte Este de la Ciudad de Valencia y limita al Norte con el Barrio del Cabanyal-Cañamelar, al Este con el Mar Mediterráneo, al Sur con los barrios de Nazaret y La Punta y al Oeste con los barrios de Ayora, La Cruz del Grao y Peña Roja.

Figura. 49 Localización del Barrio del Grao en la Ciudad de Valencia.

Fuente. *Elaboración propia, utilizando imágenes de Google Maps.*

3.2.2 Morfología urbana.

La estructura morfológica que caracteriza el barrio del Grao, ha sido marcada y condicionada en su gran mayoría por la Industria marinera que se ha ido desarrollado con el paso de los años en el frente litoral de la Ciudad de Valencia.

En la etapa previa a la industrialización de esta zona, las viviendas del Grao se iban organizando entorno a las vías principales de comunicación con la ciudad, generándose grupos residenciales que permitían a su vez el acceso rápido a los lugares de trabajo. Estas organizaciones no seguían ningún patrón debido a la inexistencia de un proyecto de urbanismo en la zona, por lo que se genera al contrario de los demás poblados marítimos, una cierta heterogeneidad en lo que se refiere a la tipología y morfología urbana.

La industria es la mayor condicionante de la morfología del barrio del Grao. Con la industrialización, las residencias de los trabajadores se agrupan de forma más precisa en torno a éstas, provocando la colmatación del barrio. Estas residencias estaban entremezcladas con las naves industriales vinculadas a la actividad portuaria y en algunos casos seguían las alineaciones de las antiguas barracas.

Con la industrialización se crean grandes parcelas pertenecientes a las industrias. Años más tarde se produce la desindustrialización y las grandes parcelas se ven ocupadas por las nuevas viviendas residenciales procedentes del turismo y de las necesidades sociales, generando un crecimiento masivo de las viviendas y ocupando una gran parte del espacio disponible.¹³

¹³ Penáguila, Anaís- Lauwers, Ignacio- Durán, Javier- Pérez, Rosa. Historia del Grao de Valencia. Proyecto Valencia- PUB. Unidad de Proyectos Urbanos. Taller de Urbanismo ETSAV, 2013.

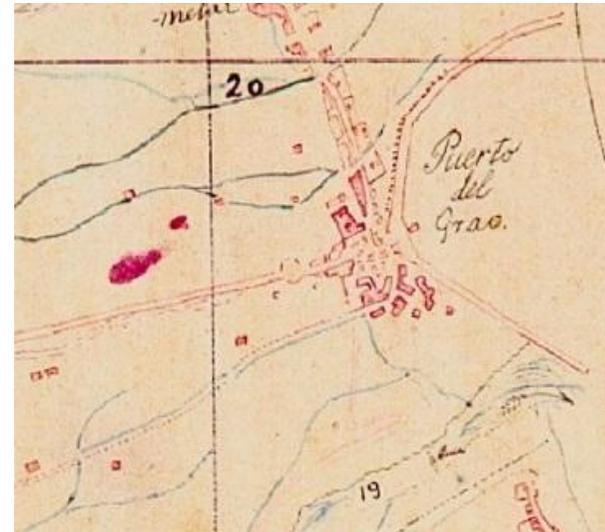


Figura. 50

Figura. 50 Vista de la organización de las viviendas en la Pre-industrialización.

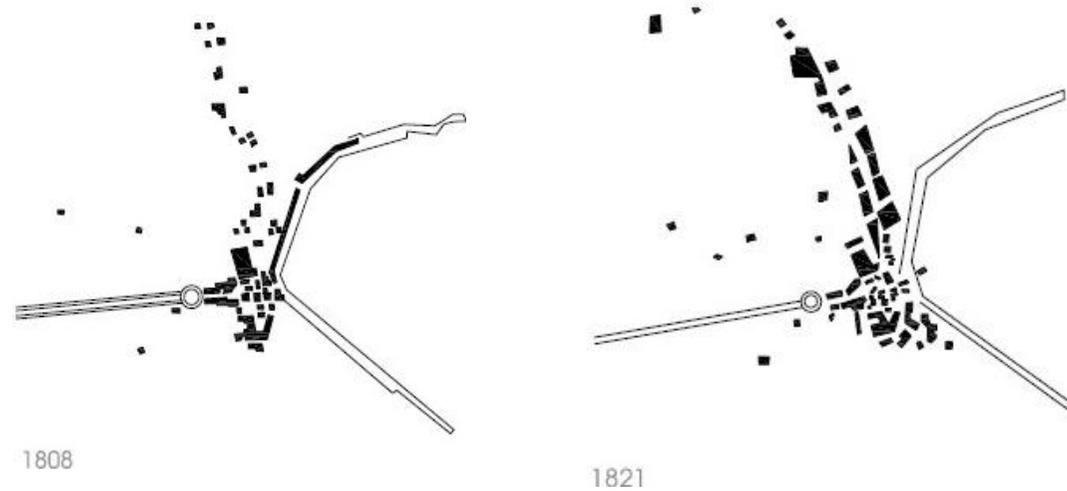
Figura. 51 Vista de las parcelas generadas por la Huella de la Industrialización.

Fuente. TUR T-11 Trabajo del Grupo II. Proyecto Valencia- PUB. Unidad de Proyectos Urbanos, Taller de Urbanismo. ETSAV.



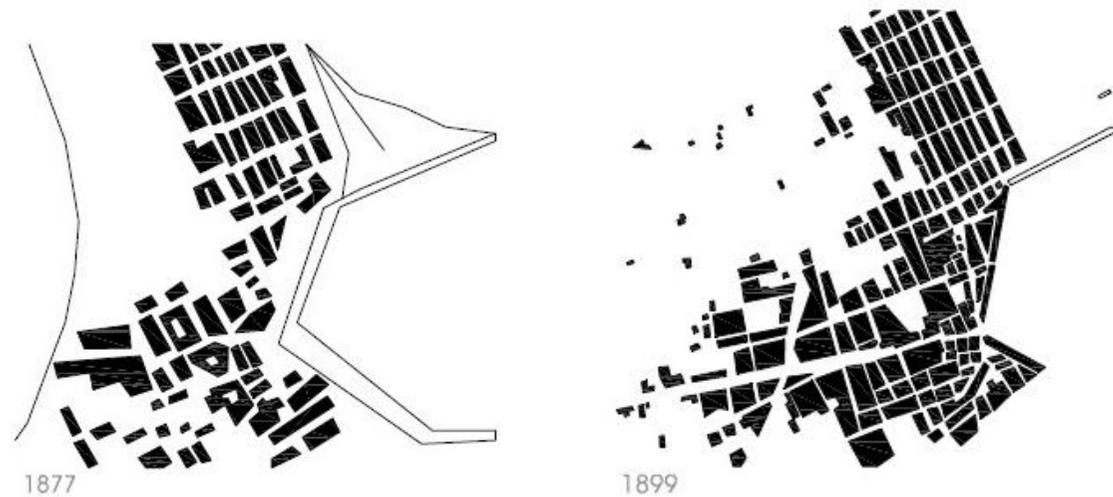
Figura. 51

3.2.3 Evolución de la morfología urbana.



El Barrio del Grao al igual que los demás poblados marítimos, con el paso del tiempo y de acuerdo a las actividades que se han ido realizando en sus espacios, ha sufrido ciertos cambios que han ido configurando su trama urbana:

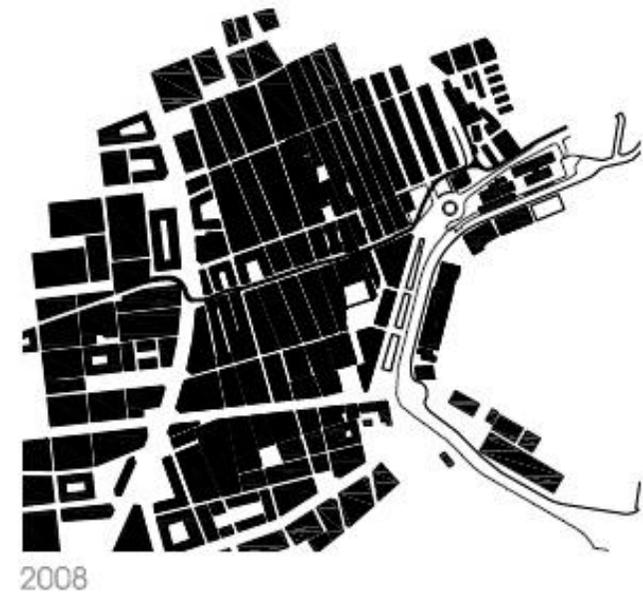
- El plano de 1808 representa los orígenes de los poblados marítimos, respecto a la morfología conocida, a pesar de que se tiene constancia de unos asentamientos en la zona de mucho antes. Aparece sobretodo una colonización de lo que se refiere al espacio límite del puerto, al centrarse con la gran vía que en la actualidad será la avenida del Puerto.
- En 1821 se observa como aquella colonización inicial va aumentando de tamaño, al igual que la propia franja costera de las viviendas de pescadores y empieza a configurarse con fuerza el esquema lineal que le caracterizará.



- En 1877 la trama urbana ya está prácticamente consolidada, con edificaciones en el Grao pertenecientes a grandes empresas y almacenes que esperan que el incipiente protagonismo del puerto les otorgue prosperidad y crecimiento. La franja costera se encuentra totalmente consolidada, pero el Grao aun tendrá que modificar su trama para adaptarse a los futuros usos.
- En 1899 el Grao ya se representa como una pieza urbana bastante madura, con una trama organizada y que da un notable servicio al transporte de mercancías entre las empresas. En las proximidades del puerto aparecen las viviendas de marineros y trabajadores, mientras que las alejadas pertenecen a campesinos que trabajaban sus huertos, a pesar de que la zona tenía un carácter principalmente industrial.



- En 1927 en la parte Oeste se desarrollan nuevas manzanas de un ancho mayor a las preexistentes, que van conformando el límite entre el Cabañal y la Huerta. El Grao se ve conformado en su totalidad, presenta una trama de Calles que continúa con la del Cabañal, aunque la presencia del Puerto provoca que esta trama se desdibuje al no presentarse totalmente paralelas al Mar, además de perderse la trama, las manzanas recayentes a JJ Domine actúan como solución al encuentro entre el puerto y esta trama tan rígida.



- En el 2008 las edificaciones se siguen desarrollando hacia el Oeste, conformando la avenida de Serrera, que se convertirá en una barrera que delimita la zona del Grao con Valencia. El Puerto continúa su evolución, mejorando algunos equipamientos debido a la “Copa América” y a la “Formula 1” que al final obstruyen en cierta forma las vistas del propio frente marítimo.¹⁴ Su trama urbana queda configurada por un conjunto de calles paralelas y perpendiculares a la avenida del puerto, siendo ésta el eje central que ha dirigido su crecimiento urbano.

¹⁴ Penáguila, Anaís- Lauwers, Ignacio- Durán, Javier- Pérez, Rosa. Historia del Grao de Valencia. Proyecto Valencia- PUB. Unidad de Proyectos Urbanos. Taller de Urbanismo ETSAV, 2013.

3.2.4 Espacios públicos en la historia del Grao.

En vista de que barrio del grao cuenta con una documentación histórica un poco escasa, se dificulta citar en su totalidad los espacios públicos que según su planificación urbana primitiva, estarían dispuestos para el uso de su población.

No obstante, dentro de su esquema ortogonal, se pueden destacar ciertos espacios donde se producían encuentros y esparcimientos que de alguna forma mejoraba la calidad de vida social de sus habitantes. Dentro de este ámbito hacemos referencia a los siguientes:

- Las Calles. En el siglo XIX las calles de los poblados marítimos tenían un perfil característico que contaba con una combinación de las antiguas barracas que luego empiezan a desaparecer junto con las nuevas construcciones en obra sólida y algunos espacios que se empezaban a configurar. La calle tenía un uso prácticamente de exclusividad peatonal y estaba dedicada además del acceso, a la relación social de sus habitantes.

Con el paso del tiempo este perfil se fue modificando por la desaparición total de las barracas y la aparición de las edificaciones en obra sólida, convirtiéndose cada vez más en numerosos edificios de gran altura, limitando su perfil únicamente por la normativa escrita sin realizar un análisis de su preexistencia.¹⁵

¹⁵ Penáguila, Anaís- Lauwers, Ignacio- Durán, Javier- Pérez, Rosa. Historia del Grao de Valencia. Proyecto Valencia- PUB. Unidad de Proyectos Urbanos. Taller de Urbanismo ETSAV, 2013.



Figura. 53

Figura. 53 Vista de una de las Calles de los Poblados Marítimos en el Siglo XIX.

Fuente. *TUR T-11 Trabajo del Grupo II. Proyecto Valencia- PUB. Unidad de Proyectos Urbanos, Taller de Urbanismo. ETSAV.*

- **La iglesia Santa María del Mar.** Según algunos documentos históricos en 1333 ya se tenía constancia de la existencia de la iglesia. Pero es en 1411 cuando se produce el hecho milagroso de la llegada por el Mar de la llamada imagen del Cristo del Grao. El Cristo fue expuesto a la veneración pública en el altar mayor de la iglesia de San María del Mar.

Desde entonces la gente de mar, y en este caso los marinos de Villanueva del Grao sintieron una gran devoción por el Cristo del Grao. A él se encaminaban de rodillas como acción de gracias y dieron sus embarcaciones el nombre del Santo Cristo del Grao, fue una devoción muy férrea entre el barrio que luego fue ampliándose a otros colectivos.¹⁶

Esta Festividad del Santo Cristo del Grao, trajo consigo múltiples actividades que se realizaban dentro de la iglesia y en sus alrededores, como es el caso de las procesiones. De esta manera, la iglesia de Santa María del Mar se convierte en un espacio de encuentro para los habitantes del Grao que le daba cabida a sentirse más a gusto en su entorno como ciudadanos.

¹⁶ Generalitat Valenciana. Mar y Tierra, los escenarios del Grao de Valencia. *Disponible en: Biblioteca Pública de Valencia, 2012.*



Figura. 54

Figura. 54 Fiestas de la Cruz. Una de las festividades de la Hermandad del Santísimo Cristo del Grao. 1956

Fuente. *Mar y Tierra, los escenarios del Grao de Valencia. Biblioteca Pública de Valencia.*

Figura. 55 Vista de la Iglesia Santa María del Mar.

Fuente. <http://www.alifeinvalencia.com/wp-content/uploads/alifeinvalenciaIglesiaDeSantaMaradelMar12.jpg>



Figura. 55

- **El mercado del Grao.** Aunque las fuentes bibliográficas y las noticias de este mercado son escasas, por lo que se hace complicado situar el tiempo de su origen exacto en el barrio del Grao, según algunos datos históricos su construcción es posterior a la riada de 1957. Se tienen algunas referencias de que el barrio del Grao contaba con un antiguo mercado (o simple puestos de intercambio comercial) localizado en la zona meridional del barrio, refiriéndose al Mercado del Grao.

A principios del siglo XIX en sustitución del antiguo mercado del Grao, se conoció el nuevo edificio y la plaza en que se ubicó como plaza del mercado nuevo. En una noticia de prensa con fecha 17 de Septiembre de 1910, se cita que se ha abierto al público *el nuevo Mercado del Grao*.¹⁷

El objetivo de la presencia de este mercado, además de proporcionar el comercio de alimentos y utensilios para los habitantes del Grao, también contribuía con la mejora de su calidad de vida. Este objetivo se fue perdiendo con el tiempo, debido a la degradación y la falta de mantenimiento que ha ido sufriendo dicho equipamiento, contribuyendo de esta manera a la deficiencia de dicho espacio.

¹⁷ García V. Isabel- Llopis M. Carles- Rubio G. Francisca- Serrano M. María Luisa. Memoria intervención arqueológica en el Mercado del Grao de Valencia, 2011.



Figura. 56

Figura. 56 Vista del Mercado del Grao de Valencia.

Fuente. <http://maritim.vlccidad.com/licitan-de-nuevo-las-obras-de-rehabilitacin-del-mercado-del-grao/>



◆ **ACTUACIONES DE REGENERACIÓN EN LOS ESPACIOS DEL FRENTE MARÍTIMO DE VALENCIA.**

4.1 Valencia y el Mar; conexión a través de los espacios públicos.

Aunque la ciudad de Valencia ha sido históricamente una ciudad fluvial, ha tardado muchos años para reconciliarse con su mar. Con el objetivo de conseguir totalmente esta relación, en el transcurso del tiempo se han planteado y ejecutado varias actuaciones de regeneración urbana.

En este sentido, es preciso citar el proyecto de desviación del antiguo cauce del río Turia, que de alguna forma en su planteamiento inicial también incluye espacios de uso público que enlazan a la ciudad de Valencia con su frente marítimo.

En 1957 se produjo en Valencia, la última riada que motivó a las autoridades valencianas a plantear diversas soluciones para desviar el cauce del río Turia. En el año 1958 se aprueba el Plan Sur, con cual se produce el desvío del cauce del río a las afueras de la ciudad, quedando libre sus terrenos.

Ya que los terrenos del río Turia quedaron vacíos, se proponía que éstos fueran dispuestos para convertirse en una gran autopista que atravesaría la ciudad de este a oeste, con lo que se produjo una amplia oposición por parte de la ciudadanía. Diferentes agrupaciones sociales y profesionales planteaban que estos terrenos, en vez de ser empleados para la construcción de una magnífica estructura viaria, fueran dispuestos para convertirlos en un gran espacio verde, lo que en 1979 quedó aprobado por el ayuntamiento, destinando los terrenos para una amplia zona verde, servicios y accesos.

Luego de varios años de aprobación y ejecución de planes, en 1984 se aprobó definitivamente el Plan Especial de Reforma Interior del viejo cauce del río Turia, diseñado por el arquitecto Ricardo Bofill.

Ricardo Bofill en un diseño de carácter general, contenido en su propuesta con una alineación del espacio verde en todo el trayecto del antiguo cauce del río Turia, es quien plantea la primera solución para conectar la ciudad con su puerto marítimo.

En términos generales la composición del jardín del Turia, sigue las líneas de un jardín mediterráneo inspirado en la tradición clásica, marcado en ciertos espacios por las alineaciones de palmeras y columnatas. Esta intervención queda constituida en 18 tramos, cada uno de ellos presentado con una personalidad particular en todo el recorrido del antiguo cauce del río.

De esta manera es también planificado como un parque urbano de carácter público con la intención de brindar en sus secciones, diferentes actividades para el uso de los ciudadanos, entre éstas:

- Circuitos de ciclocross y de bicicletas.
- Pista de atletismo y polideportiva.
- Campos de fútbol, rugby y béisbol.
- Pista de patinaje.

En los tramos finales aparecen zonas de ajardinamiento más convencionales, destacándose entre éstas la zona de jardín del Palau donde se encuentra el Palacio de la Música de la Ciudad de Valencia.

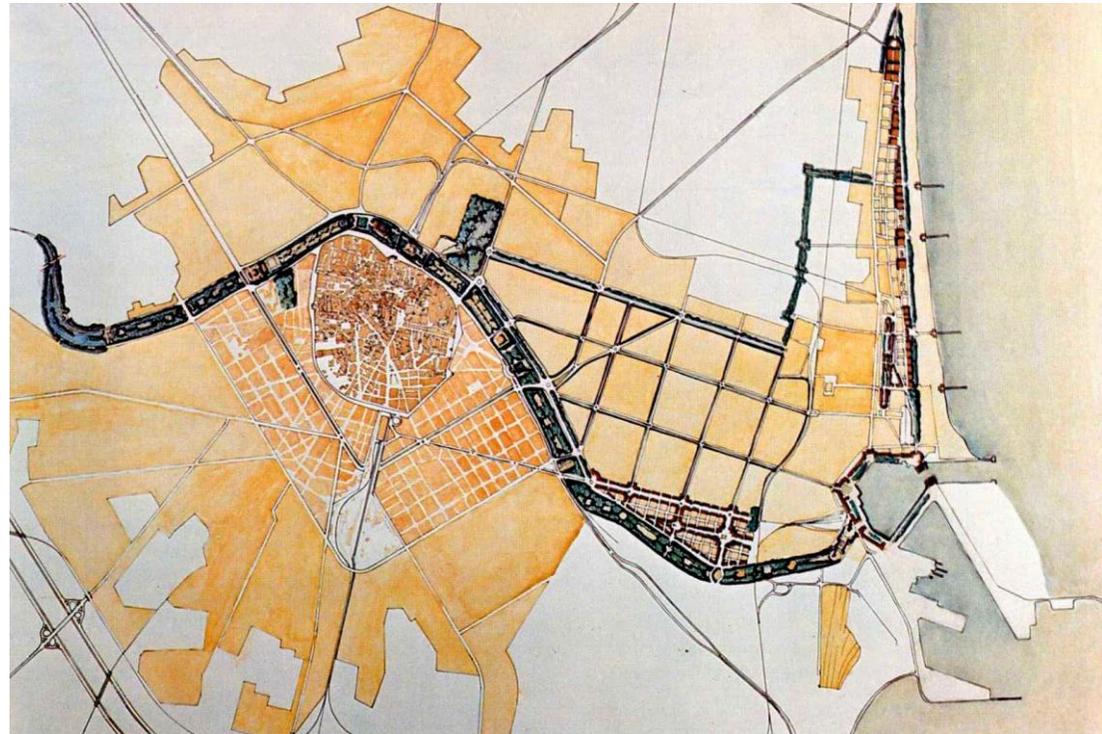


Figura. 57

Figura. 57 Propuesta inicial del parque verde lineal en el viejo cauce del río Turia. Arq. Ricardo Bofill. 1982.

Fuente: <http://www.ricardobofill.es/ES/654/PROYECTOS/Jardines-del-Turia.html>

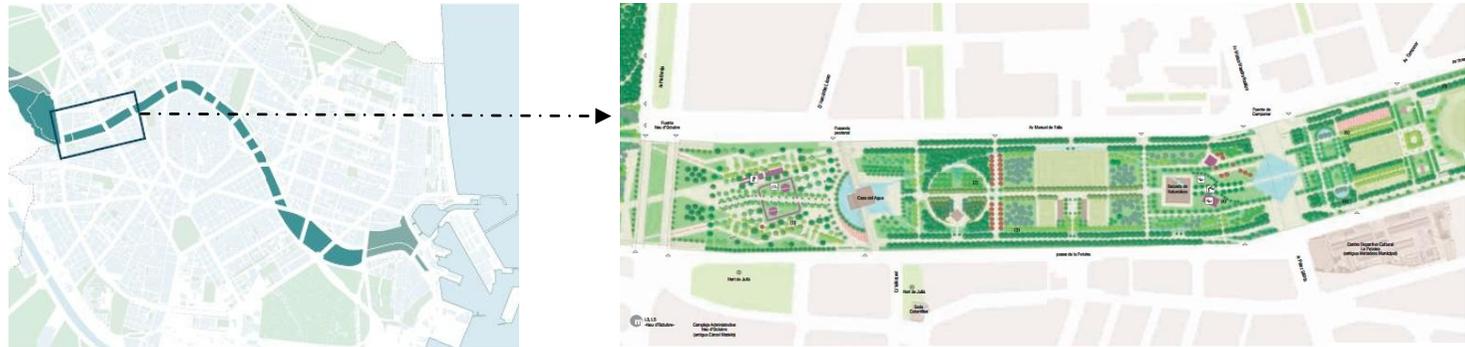


Figura. 58



Figura. 59

Figura. 58 Jardín del Turia. Tramos 1-2-3.

Figura. 59 Jardín del Turia. Tramos 4-5-6.

Fuente: [http://www.valencia.es/ayuntamiento/laciudad.nsf/0/2334B7B67AF12CC0C12576EF0047E585/\\$FILE/DESPLEGABLE_01.pdf?OpenElement&lang=1](http://www.valencia.es/ayuntamiento/laciudad.nsf/0/2334B7B67AF12CC0C12576EF0047E585/$FILE/DESPLEGABLE_01.pdf?OpenElement&lang=1)

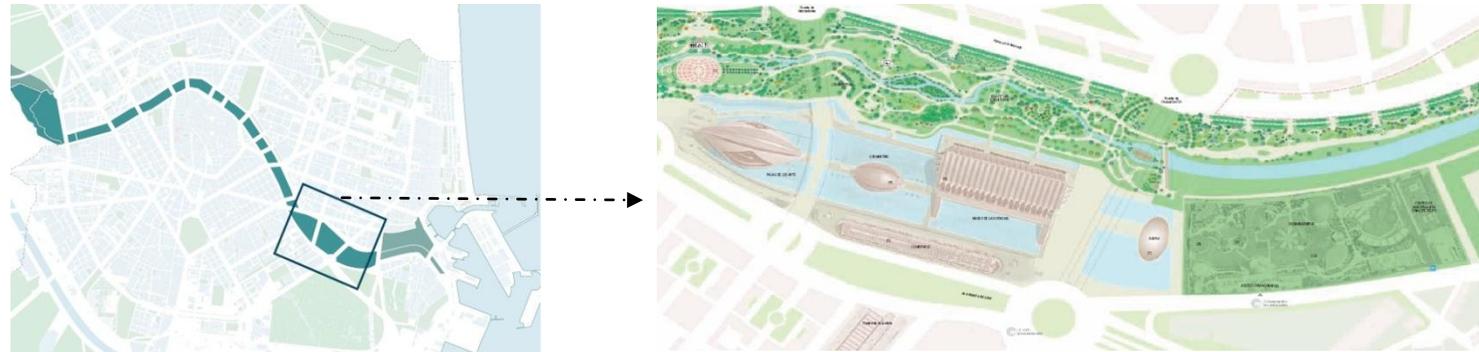


Figura. 60

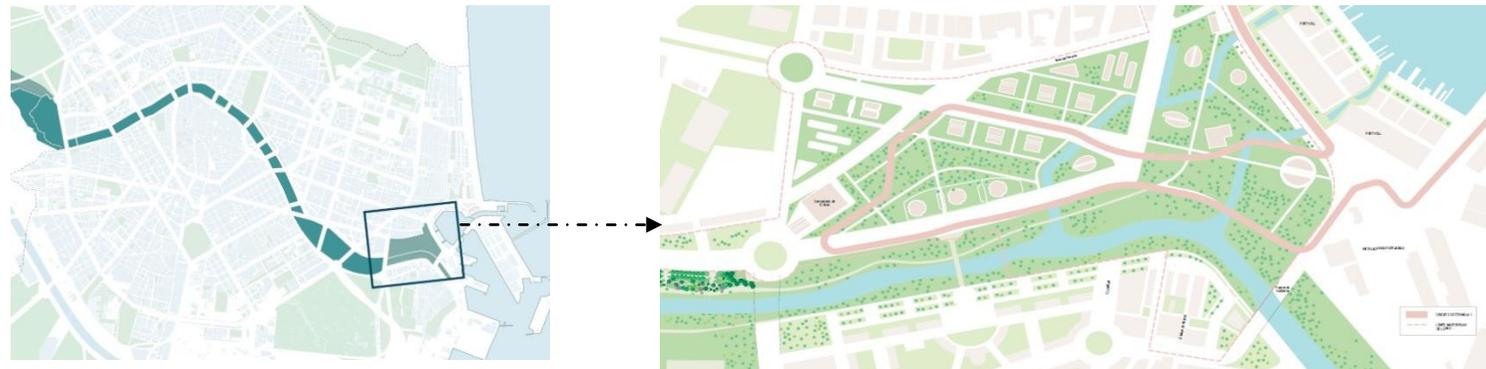


Figura. 61

Figura. 60 Jardín del Turia. Tramos 12-13-14-15-16.

Figura. 61 Jardín del Turia. Tramos 17-18. Gran Delta Verde, propuesta aún sin terminar.

Fuente: [http://www.valencia.es/ayuntamiento/laciudad.nsf/0/2334B7B67AF12CC0C12576EF0047E585/\\$FILE/DESPLEGABLE_01.pdf?OpenElement&lang=1](http://www.valencia.es/ayuntamiento/laciudad.nsf/0/2334B7B67AF12CC0C12576EF0047E585/$FILE/DESPLEGABLE_01.pdf?OpenElement&lang=1)

Las actuaciones que se contemplan en este proyecto, no restan habilidad al diseño de incorporación de la zona portuaria a la ciudad de Valencia. El arquitecto Ricardo Bofill junto a las soluciones planteadas en su propuesta, logran una respuesta racional, recuperando para la ciudad la dársena interior del puerto a través de su integración en el sistema verde que se plantea en el proyecto del jardín del Turia. Esta propuesta se perfecciona además con la intervención de otras actuaciones.

Con este proyecto por un lado, se resuelve el conflicto generado por el paseo de Valencia al Mar rematándolo con una plaza en la inmediaciones del Cabañal; y por otro lado, plantea la recuperación e integración de la costa ordenando y soldando el litoral a la dársena interior del puerto, lo que le confiere un protagonismo sin precedentes a la vez que sienta las bases –ideológicas y proyectuales– de una auténtica apertura de Valencia al Mar.¹⁸

¹⁸ Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana. (COACV) La Valencia Marítima del 2000. Biblioteca UPV. 1997.



Figura. 62

Figura. 62-64 Diferentes vistas del uso de los Espacios Públicos del Jardín del Turia.

Fuentes: <http://www.vlcnews.es/secciones/valencia/articulos/locos-por-el-running>.

http://www.gnomonwebs.com/gg_cincinnati_02_2005/gg_turia_01/Turia_River_History_0a.htm



Figura. 63



Figura. 64

4.2 Proyecto Delta Verde de Valencia.

En vista de que el proyecto inicial de Ricardo Bofill quedó inconcluso, nace el proyecto Delta Verde de Valencia. Es una propuesta que contempla el extremo este de los últimos tramos del jardín del Turia, donde se remata la conexión de la ciudad de Valencia con su zona portuaria. De acuerdo a los resultados del concurso internacional de ideas para la Valencia del Mar "Marina Real Juan Carlos I", el ayuntamiento concreta las propuestas presentadas por los equipos de Jean Nouvel y del despacho alemán GMP, en un Programa de Actuación Integrada para el barrio del Grao llevado a cabo por el arquitecto José M. Tomás Llavador.

El desarrollo de este PAI tiene como objetivo fundamental, la conexión de Valencia con el mar, finalizando el jardín del Turia a través del Gran Delta Verde e integrando la dársena interior del puerto en la trama urbana.

Las actuaciones contempladas en el PAI del Grao, se desarrollarán sobre una superficie de 400.000 metros cuadrados, gran parte de los cuales 130.000 m² serán ocupados por el gran Delta Verde. Como espacio libre el Delta Verde será diseñado con la intención de crear un bosque mediterráneo, con grandes espacios verdes y canales de agua navegables que aprovecharán la desembocadura del antiguo cauce del río Turia para conectar la ciudad con el mar.

El proyecto de diseño del PAI del Grao se ha inspirado en una arquitectura moderna, diferenciada en gran medida del resto de la ciudad, con unas 3.000 nuevas edificaciones junto a las zonas urbanas consolidadas. Estos nuevos espacios residenciales constituyen una parcelación en edificación abierta con el objetivo de evitar el efecto pantalla, en la primera línea de la fachada marítima de la ciudad.



Figura. 65

Figura. 65 Vista del Delta Verde, contemplado en el PAI del Barrio del Grao.

Fuente: <http://www.tomasllavador.com/index.php/es/proyectos/arquitectura-y-urbanismo/1/detalle/proyecto/168?page=3>

Entre las viviendas se proponen la construcción de edificios singulares, de forma específica rascacielos que alcanzarán las 50 alturas en las proximidades del puerto, convirtiéndose en los más altos de la ciudad de Valencia. Esta tipología edificatoria también será empleada para las demás viviendas previstas en el máster Plan del Grao.

El planeamiento que contempla este máster Plan, está delimitado por las Moreras, Natzaret y Camino Hondo del Grao. Esta nueva propuesta de ordenación urbana, contará con unos 60.000 m² destinados para uso terciario y 36.000 m² para dotaciones y nuevos equipamientos públicos.

Esta propuesta contará también con mobiliario integrado sobre el trazado del circuito urbano de Formula 1, el cual podrá ser utilizado por los vecinos como vía de servicio la mayor parte del año, excepto los días en que se celebre la competición.

Según las características que definen este proyecto del Gran Delta Verde, es una de las actuaciones más relevantes que propone el máster Plan del Grao, tanto por sus condiciones paisajísticas como por su gran extensión, no obstante, esta intervención queda distorsionada en gran medida por la excesiva densidad edificatoria que se prevé, ya que contrarresta la tipología edificatoria preexistente en la zona del Grao.



Figura. 66 Vistas del conjunto de actuaciones, que se proponen en el PAI del Barrio del Grao.

Fuente: <http://www.tomasllavador.com/index.php/es/proyectos/arquitectura-y-urbanismo/1/detalle/proyecto/168?page=3>

Figura. 66

Como dice Adolfo Vigil de Insausti en su tesis doctoral cuando se refiere a la terminación del Cauce del rio Turia:

El árbol-cauce, con sus ramas ficticias trasmutadas en canales verdes, debería finalizar preferentemente en lugares de rango similar, es decir, en enclaves que compartieran su misma vocación tales como parques nuevos y jardines antiguos, plazas arboladas, bulevares y paseos... Conduciendo y alcanzando a su vez diversos espacios naturales, de especial belleza, próximos a la ciudad, tales como playas y huertas entre otros.¹⁹

Son precisamente muchas de estas características de las cuales carece el planteamiento del proyecto del Delta Verde, ya que la densidad edificatoria que se prevé no solo rompe con la tipología preexistente de la zona, sino que también altera el paisaje natural.

¹⁹ Vigil de Insausti, Adolfo. Paisajes Fluviales. La Ciudad de Valencia y el Rio Turia. Metodología de Intervención en Cauces Urbanos. Tesis Doctoral. [En línea] Disponible en: <http://riunet.upv.es/handle/10251/17452>

4.3 El paseo marítimo de Valencia.

El proyecto del paseo marítimo de Valencia fue redactado en 1989 por los arquitectos Miguel Colomina y Juan Luis Piñón y construido en el año 1992, ocupa todo el tramo de plaza de la Malvarrosa con una extensión al borde del muelle Norte del puerto. Es un paseo peatonal con espacios ajardinados en casi todo su recorrido, en el cual se crean puntos de encuentros que enriquecen las actividades sociales de los ciudadanos.

Con este proyecto se vuelven a cualificar los diferentes espacios entre la densidad edificatoria de los poblados marítimos y la playa, donde con el paso del tiempo se fueron acumulando todo tipo de edificaciones, desde las unifamiliares que adquirirían las personas de clase alta para veranear, instalaciones ferroviarias y otros tantos espacios víctimas de la obsolescencia.

El paseo marítimo incluye nuevos bares y merenderos que se sitúan en su parte norte, ya que en la Sur están los tradicionales, junto a la playa de las arenas. A estos últimos se les ha dotado de un frente uniforme, para paliar la caótica imagen que es el resultado de una construcción descontrolada. En la zona de arena existen duchas, juegos de niños, papeleras, postes de vigilancia, etc. Dispuestos de un modo aleatorio. En temporada existen, además, facilidades para alquilar mobiliario, sombrillas, patines, etc.²⁰

²⁰ Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana. (COACV) La Valencia Marítima del 2000. Biblioteca UPV. 1997.

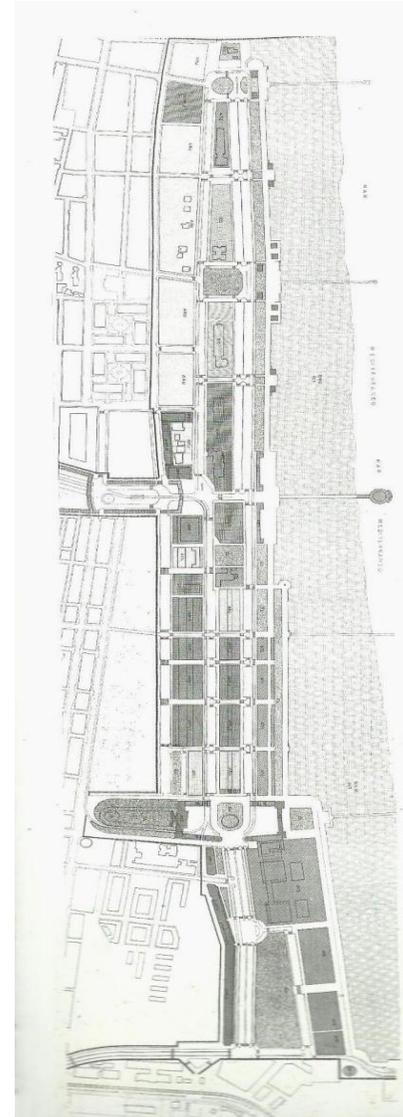


Figura. 67 Proyecto del Paseo Marítimo de Valencia.

Fuente: *Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana (COACV). La Valencia Marítima del 2000.*

Figura. 67



Figura. 68



Figura. 69



Figura. 70

Figura. 68-70 Diferentes vistas del Paseo Marítimo de Valencia.

Fuente: <http://eosvalencia.blogspot.com.es/2008/07/el-placer-de-vivir-en-la-valencia.html>.

El paseo marítimo ofrece una lectura distinta de la que ha venido siendo objeto. El paseo marítimo nos ofrece una especie de narrativa -urbana- perifrástica cuyo objetivo es el de desvelar los pormenores que dificultan la apertura de Valencia al mar. Una visión en positivo de la negatividad de un planteamiento que se pretendía justo y conveniente para la ciudad pero que en realidad sólo mostraba su importancia para resolver, si no los auténticos problemas de la ciudad, sí algunos de los problemas pendientes que han gravitado –incluso históricamente- sobre la misma como lo son: la necesaria ordenación de la Malvarrosa, la recomposición del Cabañal-Cañamelar, la apropiación urbanística de la dársena interior y su articulación con el Grao entre otros.²¹

Con el Paseo Marítimo, nos encontramos ante un proyecto marcado de buenas intenciones pero que no logra alcanzar en su totalidad la integración de todo el contexto urbano que conforman los poblados marítimos, lo que también afecta de alguna forma a la calidad y el desarrollo de sus espacios.

²¹ Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana. (COACV) La Valencia Marítima del 2000. Biblioteca UPV. 1997.



◆ **ESPACIOS PÚBLICOS DEL GRAO DE VALENCIA**

5.1 Situación actual.

A pesar de que el barrio del Grao cuenta con un alto valor histórico, marcado por la industria marinera y con una privilegiada ubicación geográfica, actualmente pareciera que ha sido víctima del olvido, ya que al contrario de lo que estipula la Ley Urbanística Valenciana sobre la funcionalidad, capacidad, calidad y uso de los espacios urbanos, son precisamente estos factores de los cuales carecen los espacios públicos de este barrio.

Resulta complicado comprender algunos hechos relevantes que han acaecido en el entorno próximo del Grao, como los grandes eventos de la Copa América y la Formula 1, sin apreciar una transformación contundente que haya contribuido no solo a la activación temporal del ocio y el comercio, sino que haya logrado una regeneración del espacio público, del cual puedan disfrutar totalmente sus habitantes y con ello enriquecer su calidad de vida social.

Si hacemos referencia a lo que hemos visto anteriormente que ha sucedido con este tipo de eventos en ciudades litorales como Barcelona y las consecuencias urbanas positivas que se han generado en sus barrios, el resultado que se ha obtenido en los barrios del frente marítimo Valenciano en los que se incluye el Grao, no han sido tan eficaz con relación a éstos. Al parecer las actuaciones en el frente litoral de Valencia han estado cargadas de buenas intenciones, pero quizás no han estado totalmente ligadas a los espacios que integran de manera directa la vida cotidiana de sus barrios, como son los espacios públicos.

De esta manera nos encontramos en el barrio del Grao con la degradación, ausencia y la falta de potenciar sus espacios públicos. A continuación describimos su estado actual.

5.1.1 Equipamientos.

El barrio del Grao tiene una red de equipamientos que está relacionada fundamentalmente con toda el área del Puerto, ya que es una de las zonas del frente litoral Valenciano donde se produce un amplio flujo de turismo y comercio.

Básicamente este conjunto de equipamientos está compuesto por una red de espacios abiertos, en la que se encuentran cinco plazas distribuidas en la parte noreste del barrio, un bulevar lineal ubicado en la calle J.J Dómine y la Iglesia Santa María del Mar, situada en la avenida del puerto.

En cuanto a los equipamientos socio-culturales, encontramos las Atarazanas en la calle José Aguirre, que actualmente funciona como una sala de exposiciones temporales y el museo de la Semana Santa Marinera Salvador Caurín Alarcón en la calle del Rosario, en el cual se realizan actividades culturales con más frecuencia que en las Atarazanas. De los equipamientos fundamentales en la vida cotidiana y social del barrio se encuentra en la calle José Aguirre el Mercado del Grao, el cual por sus condiciones de deterioro y la falta de funcionalidad que presenta actualmente no logra satisfacer las necesidades que demandan sus usuarios, disminuyendo la calidad de este tipo de espacios.

Si bien los equipamientos educativos y sanitarios constituyen dos de los más importantes en cuanto a la contribución de la calidad de vida de los ciudadanos, el Grao solo cuenta con el Instituto de Educación Secundaria, donde único existe un espacio deportivo y con el centro privado de Enseñanza la Purísima. Mientras que es mínima la existencia de equipamientos sanitarios, ya que solo existe un centro asistencial de carácter privado. Otros de los equipamientos presentes son las dos estaciones del tranvía en la calle Francisco Cubells.

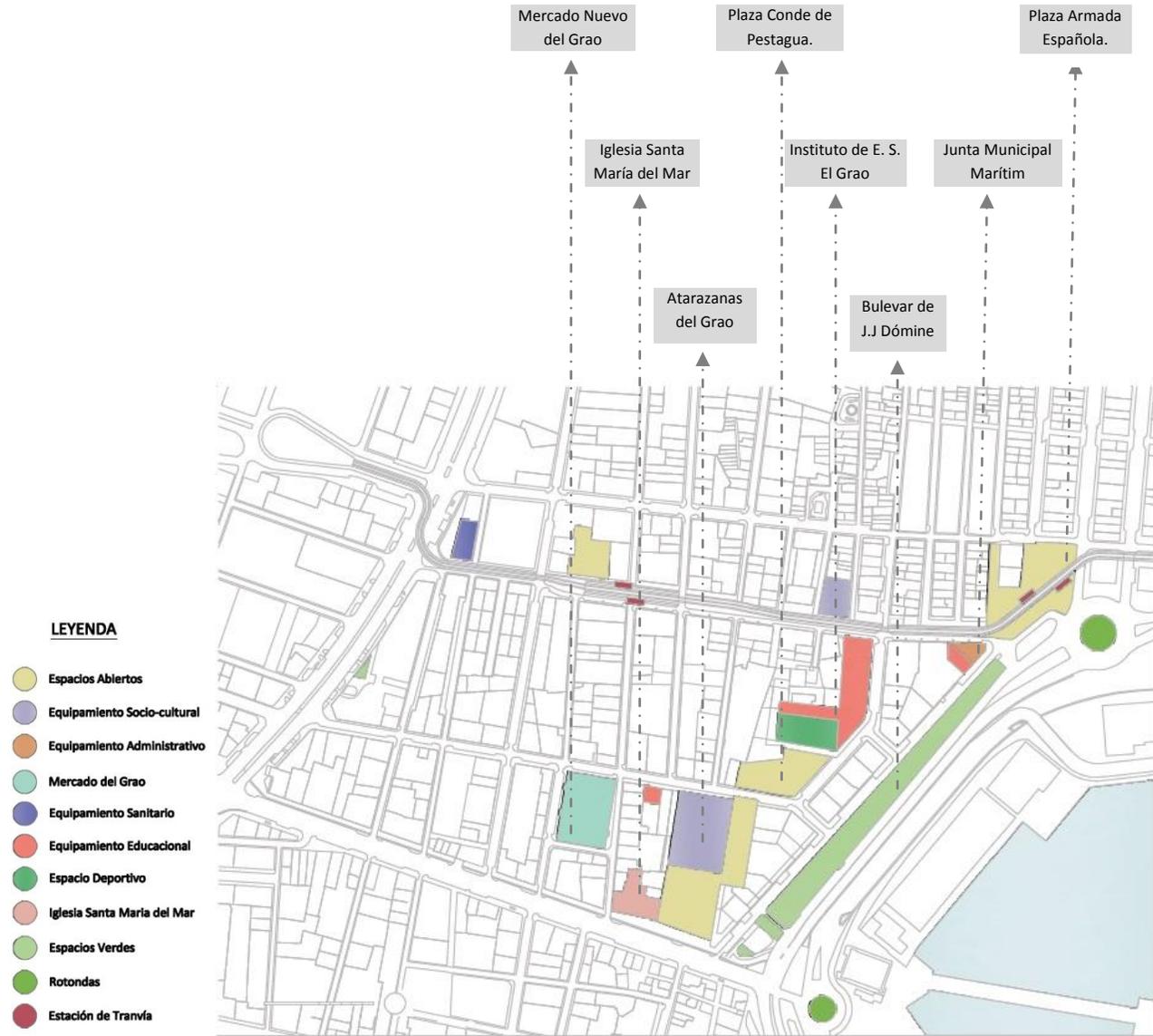


Figura. 71 Ubicación de los Equipamientos del Barrio del Grao.

Fuente: *Elaboración Propia.*

Figura. 71



Figura. 72



Figura. 73



Figura. 74



Figura. 75



Figura. 76



Figura. 77

Figura. 72 Iglesia Santa María del Mar.

Figura. 73 Museo de la Semana Santa Marinera, Salvador Caurín Alarcón.

Figura. 74 Biblioteca Municipal C. Llombart.

Figura. 75 Las Atarazanas del Grao (Museo).

Figura. 76 Instituto de Educación Secundaria.

Figura. 77 Mercado del Grao.

Fuente: *Elaboración Propia.*

5.1.2 Sistema de espacios abiertos.

En cuanto a los espacios abiertos, el Grao cuenta con un sistema en cierto sentido limitado, ya que solo está configurado por pequeñas plazas que por su condición en cuanto al espacio y equipamientos no alcanzan brindar la zona de esparcimiento que requieren los usuarios del barrio.

Este sistema de plazas lo conforman cinco plazas que prácticamente están desligadas del núcleo central del barrio, ya que en su mayoría están ubicadas en la parte noreste, con más dirección al puerto que al centro del barrio, un ejemplo de ello son la plaza Tribunal de las Aguas, ubicada frente a la iglesia Santa María del Mar y la plaza Armada Española ubicada frente a la policía local de los poblados marítimos.

La plaza Juan Antonio Benlliure situada frente a las Atarazanas del Grao, presenta un estado ausente ya que carece de equipamientos y funcionalidad, casi la misma realidad presenta la plaza José Vega, ubicada en la calle del mismo nombre. La plaza Conde de Pestagua se encuentra próximo a las Atarazanas en su extremo norte, junto al Instituto de Educación Secundaria del Grao, ésta es la más utilizadas por los moradores del barrio ya que en comparación a las demás, es la que está dotada con un mayor número de equipamientos.

El bulevar de J.J Dómine está ubicado en el límite este del Grao con el puerto, de manera que no logra integrarse directamente al barrio. Básicamente es un paseo lineal, rodeado de zonas ajardinadas con diversos árboles y bancos para el descanso, con dos zonas de juego. Tiene una acera que carece de las condiciones adecuadas, en su entorno próximo el protagonista es el tráfico rodado, lo que limita el aprovechamiento adecuadamente de los peatones.

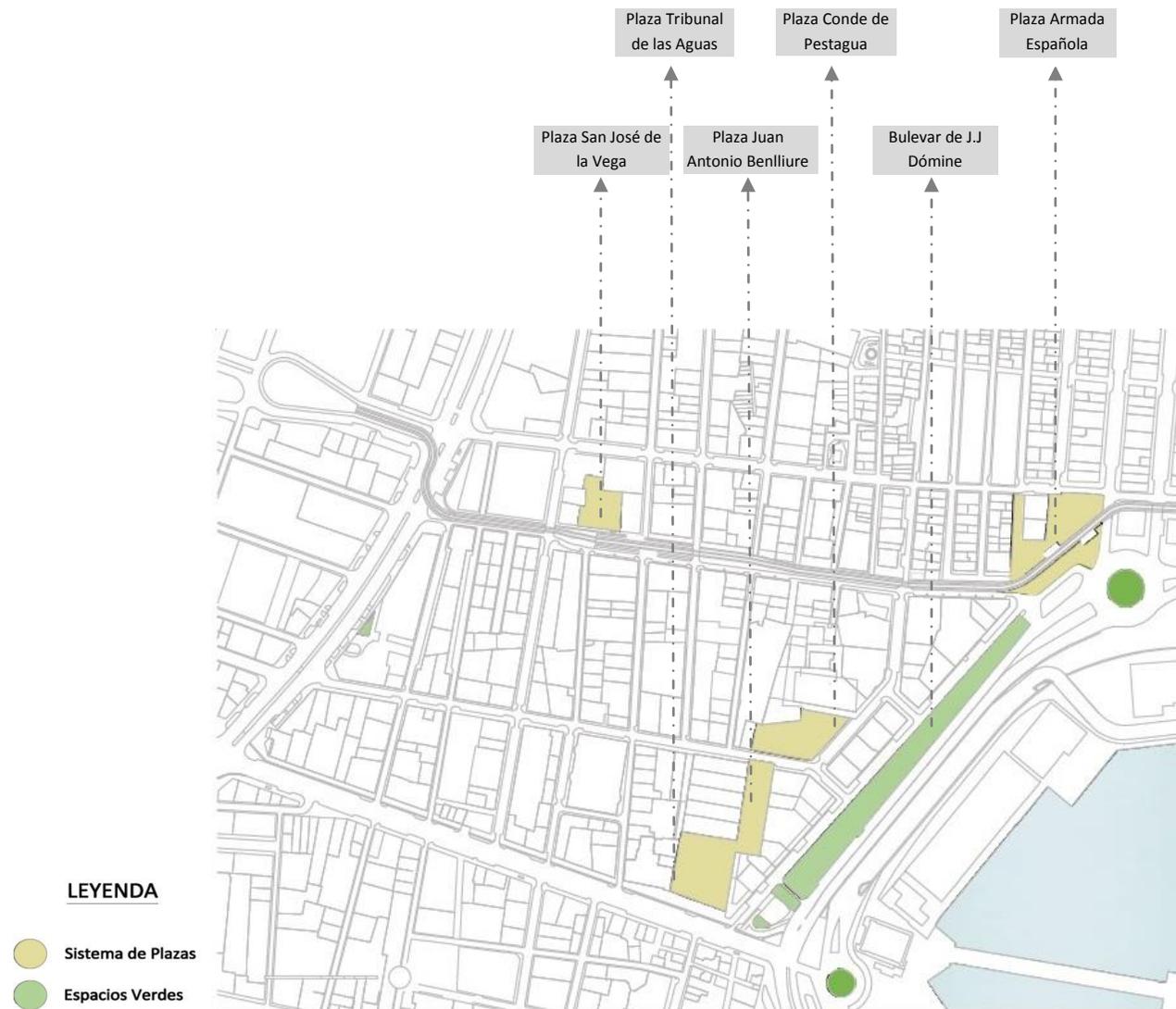


Figura. 78 Ubicación de los Espacios Abiertos del Barrio del Grao.

Fuente: *Elaboración Propia.*

Figura. 78



Figura. 79

Figura. 79 Vista de la Plaza de la Armada Española.

Figura. 80 Vista de la Plaza Tribunal de las Aguas.

Figura. 81 Vista del Bulevar J.J Dómine.

Fuente: *Elaboración Propia.*



Figura. 80



Figura. 81



Figura. 82



Figura. 83



Figura. 84

Figura. 82 Vista de la Plaza Conde de Pestagua.

Figura. 83 Plaza San José de la Vega.

Figura. 84 Vista de la Plaza Juan Antonio Belliure.

Fuente: *Elaboración Propia.*

5.1.3 Calles.

El sistema viario del barrio del Grao está formado por calles en su mayoría paralelas y perpendiculares a la dársena del puerto, configurando una trama en retícula que da continuidad a la estructura de los poblados marítimos, que siguen el eje lineal de la costa.

Por nivel graduado, la trama que ordena el conjunto viario está compuesta por vías principales, secundarias y terciarias. Se designan como vías principales las siguientes:

La avenida de Serrería, es un vial que se encuentra en la parte oeste del barrio del Grao y que a su vez sirve como límite entre el barrio y el resto de la ciudad. Esta avenida cuenta con una anchura aproximada a los 40 metros, con tres carriles por sentido en los que diariamente allegan una gran cantidad de tráfico. Su condicionante principal en el diseño es el tráfico, pero a pesar de esta condición posee espacios mínimos destinados a arbustos, arbolados y flores en la mayor parte de su recorrido.

La avenida del Puerto, es la principal vía de acceso al barrio del Grao desde el centro de la ciudad, tiene una anchura aproximada a los 30 metros de sentido único hacia el puerto con cinco carriles de circulación y dos para aparcamientos. Esta avenida se ha convertido en el principal corredor peatonal del Grao, ya que fue remodelada para la realización de la Copa América.

Aunque con esta remodelación se mejoró su diseño en lo que se refiere a peatones y ciclistas, no fue totalmente una actuación afortunada. Las molestias entre los ciclistas y peatones son continuas ya que falta espacio para la separación entre el carril bici y la acera.

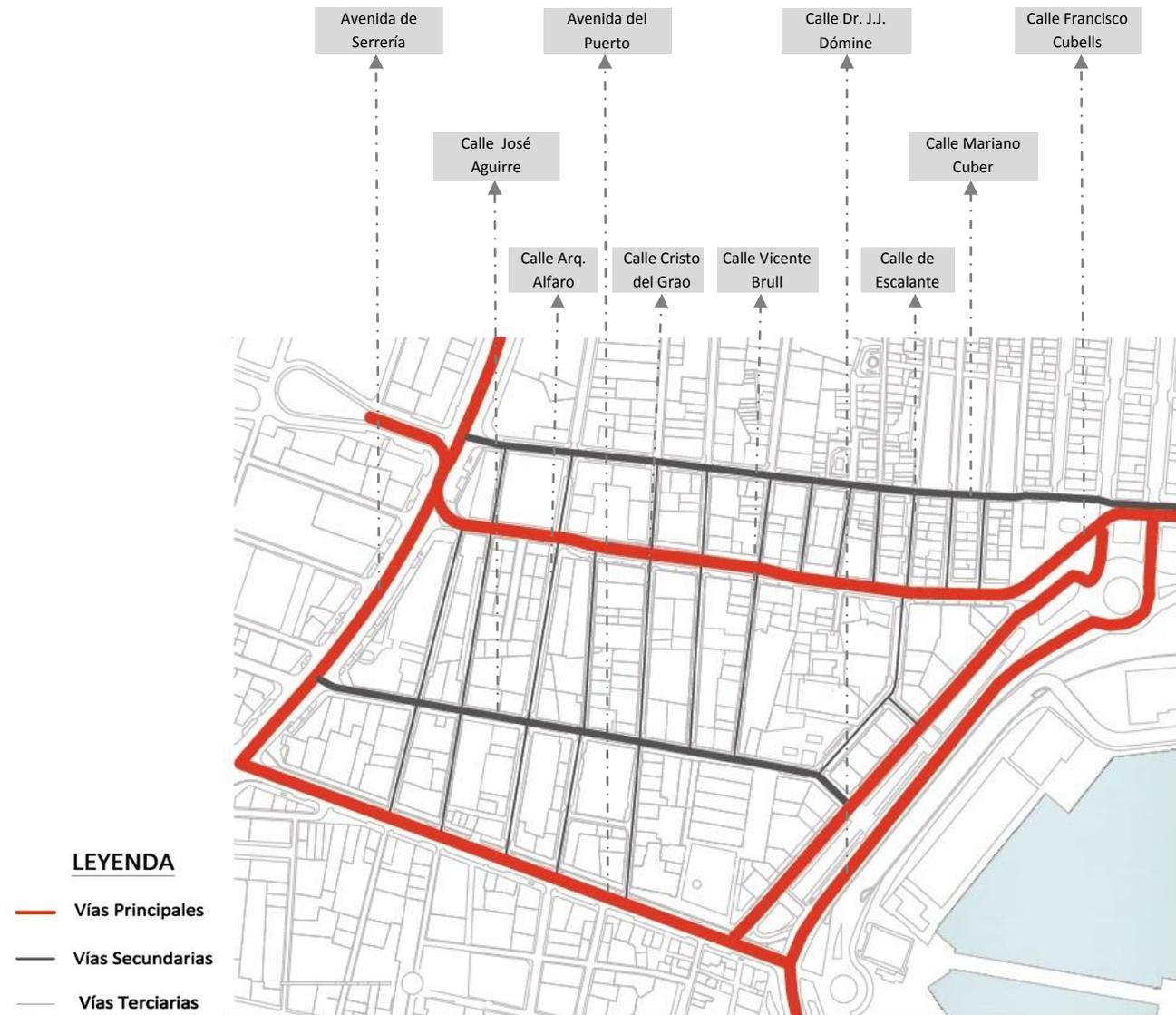


Figura. 85 Ubicación de las vías principales, secundarias y terciarias del Barrio del Grao.

Fuente: *Elaboración Propia.*

Figura. 85

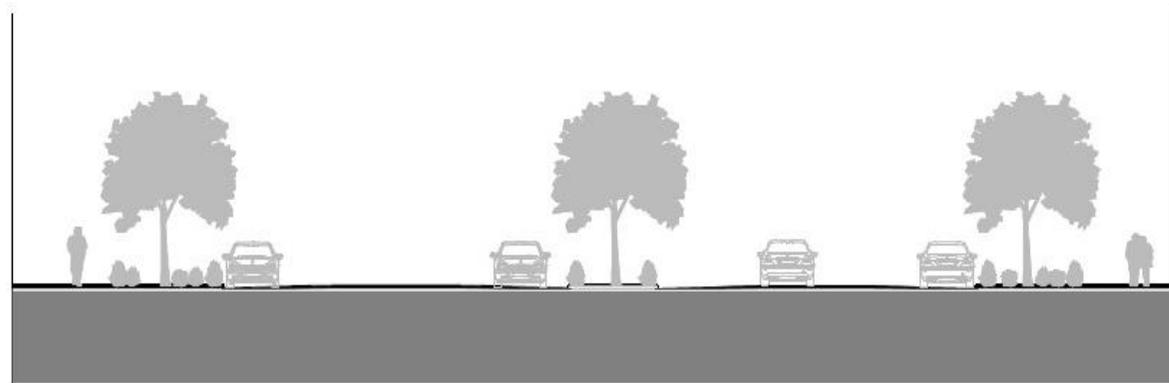


Figura. 86



Figura. 87

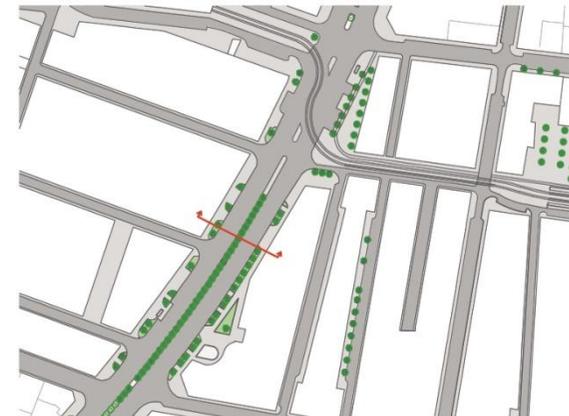


Figura. 88

Figura. 86 Sección Transversal Tipo de la Av. Serrería.

Fuente: TUR T-11 Trabajo de Calabuig-Manzano-Diego. Proyecto Valencia-PUB. Unidad de Proyectos Urbanos, Taller de Urbanismo. ETSAV.

Figura. 87 Localización de la Av. Serrería en el Barrio del Grao.

Figura. 88 Planta Tramo Tipo de la Av. Serrería.

Fuente: Elaboración Propia.



Figura. 89



Figura. 90



Figura. 91

Figura. 89 Vista de la Av. del Puerto.
Figura. 90-91 Vista de la Av. Serrería.

Fuente: *Elaboración Propia.*

Calle J.J. Dómine, esta arteria se encuentra en la parte este del Grao creando el límite entre el barrio y la dársena interior del puerto. Es una vía de bastante tráfico rodado, ya que va en dirección tanto a los poblados marítimos como a las playas de la ciudad.

En sentido desde las edificaciones hasta el mar, cuenta con una amplia acera de 6 metros de ancho ubicada bajo los soportales de las viviendas, en la cual se produce una circulación peatonal continua debido a los diversos establecimientos financieros, comerciales y administrativos ubicados en la misma. En esta acera la vegetación es totalmente nula y los bancos para el descanso están prácticamente ausentes. Después continúa la vía de servicio, que queda compuesta por dos carriles de tránsito y uno de aparcamiento. En el tercer tramo se encuentra el Bulevar y luego se encuentra otro tramo que está compuesto por una calzada de doble sentido y tres carriles por sentido. El último tramo se puede considerar como parte de la dársena del puerto, ya que es su vía de acceso y la calzada del circuito de Fórmula 1, actividades que fragmentan los recorridos peatonales y el carril bici, generando la pérdida de la calidad de estos trayectos.

Calle Francisco Cubells, esta vía se encuentra en la parte norte del Grao, tiene una gran importancia tanto por razones históricas como por razones de transporte ya que por ella circula el tranvía que conecta a los barrios con el centro de Valencia. En su primer tramo solo cuenta con 14 metros de ancho, distribuidos entre las aceras, carril bici, carril de tránsito y el tranvía. En el tramo siguiente varía el ancho, lo que permite la aparición de una amplia acera, mientras que en el lado sur solamente cuenta con dos metros, lo que resulta gran incomodidad para los transeúntes. Aunque la vegetación está presente en esta vía, no está dispuesta en la proporción y el tamaño que corresponden.



Figura. 92



Figura. 93



Figura. 94

Figura. 92 Sección Transversal Tipo de la Calle J.J. Dómine.

Fuente: TUR T-11 Trabajo de Calabuig-Manzano-Diego. Proyecto Valencia-PUB. Unidad de Proyectos Urbanos, Taller de Urbanismo. ETSAV.

Figura. 93 Localización de la Calle J.J Dómine en el Barrio del Grao.

Figura. 94 Planta Tramo Tipo de la Calle J.J Dómine.

Fuente: Elaboración Propia.



Figura. 95

Figura. 95-97 Vista de la Calle J.J. Dómine.

Fuente: *Elaboración Propia.*



Figura. 96



Figura. 97

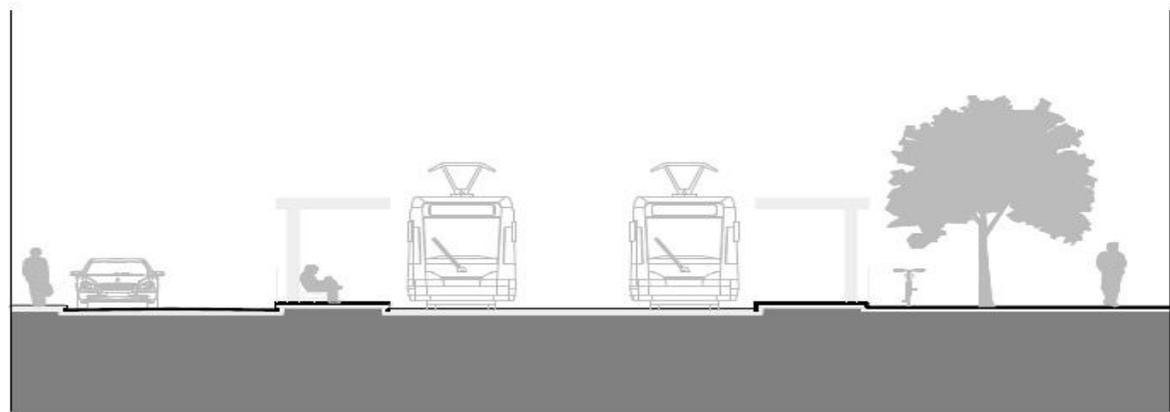


Figura. 98



Figura. 99

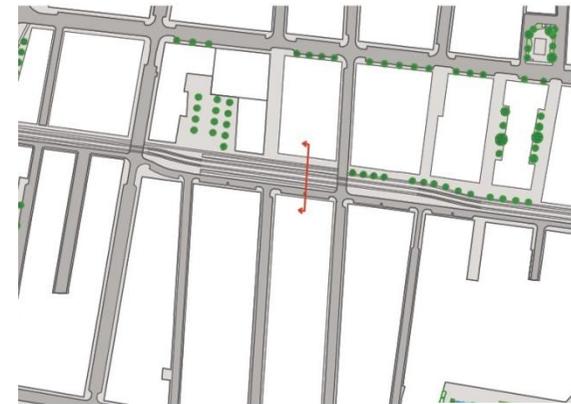


Figura. 100

Figura. 98 Sección Transversal Tipo de la Calle Francisco Cubells.

Fuente: TUR T-11 Trabajo de Calabuig-Manzano-Diego. Proyecto Valencia-PUB. Unidad de Proyectos Urbanos, Taller de Urbanismo. ETSAV. .

Figura. 99 Localización de la Calle Francisco Cubells en el Barrio del Grao.

Figura. 100 Planta Tramo tipo de la Calle Francisco Cubells.

Fuente: *Elaboración Propia.*



Figura. 101



Figura. 102



Figura. 103

Figura. 101-103 Vista de la Calle Francisco Cubells.

Fuente: *Elaboración Propia.*

Como vías secundarias están la calle José Aguirre y la calle Mariano Cubells, éstas tienen una conexión directa con las vías principales que facilita el acceso al interior del barrio del Grao. La calle José Aguirre se encuentra en dirección este-oeste, transcurriendo entre las calles de J.J Dómine y Serrería. Tiene un ancho de trece metros con aceras de dos metros casi en todo su trayecto, con un carril de tráfico y dos de aparcamiento. Aunque esta calle realiza todo su recorrido por la zona central del barrio del Grao, donde aparecen el Mercado del Grao y las Atarazanas, actualmente no presenta un estado favorable para los usuarios, ya que está más adecuada al tráfico rodado que a los peatones.

La calle Mariano Cuber está también ubicada en el eje este-oeste del barrio del Grao, pasando entre la avenida Serrería y la calle Fuente podrida. Esta calle al igual que muchas de las calles del barrio, tiene un diseño que sufre varios cambios en su recorrido. Las primeras manzanas tienen un ancho de catorce metros, con dos aceras de tres metros de ancho, dos carriles de aparcamientos y uno de tránsito en dirección a Serrería. Luego se reduce a ocho metros de ancho con aceras muy estrechas, de un metro de ancho lo que resulta deficiente. También es notable la falta de arbolado, a pesar de tener el espacio requerido.²²

En cuanto a las calles terciarias están la calle Arquitecto Alfaro, calle San José de la Vega, calle Abastos, calle Cristo del Grao, calle de Escalante, entre otras. A través de éstas se produce la mayor circulación interna del barrio, presentan características negativas similares a las vías señaladas anteriormente, aumentando la deficiencia en el uso del espacio público.

²² Palomo Torralva, Vicente. Infraestructura Viaria e Infraestructura Verde en la Ciudad de Valencia. Aplicación Práctica en los Barrios del Grao y Cañamelar. Tesis Doctoral [En línea] Disponible en: http://issuu.com/fivec/docs/memoria_palomo_vicente



Figura. 104



Figura. 105



Figura. 106

Figura. 104 Vista de la Calle José Aguirre.

Figura. 105 Vista de la Calle Abastos.

Figura. 106 Vista de la Calle Cristo del Grao.

Fuente: *Elaboración Propia.*

5.2 Sistema viario.

5.2.1 Viario peatonal.

Según las características que muestran la gran mayoría de las calles del barrio del Grao, en su núcleo central son escasas las calles designadas al viario peatonal a excepción de algunas plazas. Actualmente las calles que se encuentran peatonalizadas son de itinerarios muy cortos y carecen de actividades urbanas. Por tales características, estos trayectos no logran alcanzar la calidad que demanda este tipo de recorrido, para ofrecer un total disfrute del espacio público a los peatones.

5.2.2 Viario rodado.

En cuanto al viario rodado, como hemos visto anteriormente a través de sus vías principales es que se produce el mayor movimiento del tráfico rodado, siendo privilegiado en cuanto al espacio designado. La red viaria para vehículos motorizados está diseñada con calles que van en uno y dos sentidos en su recorrido, siendo usada en muchas ocasiones con exceso de velocidad.

La ausencia de los espacios para el carril bici en el interior del barrio es muy notoria, ya que algunas de las zonas peatonales son invadidas por los ciclistas, como ejemplo de ello es la Plaza Juan Antonio Benlliure en frente de las Atarazanas, así como la mayoría de las aceras del barrio.



Figura. 107

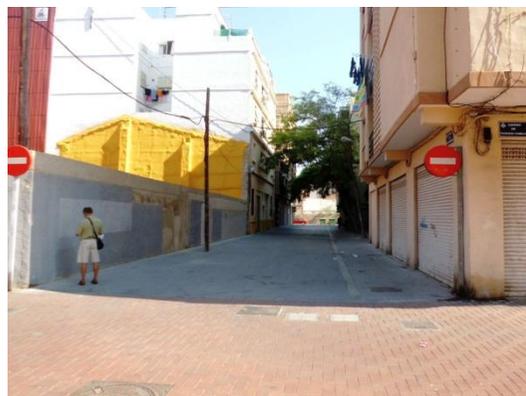


Figura. 108



Figura. 109

Figura. 107-109 Vistas de Algunas Calles Peatonales del Barrio del Grao.

Fuente: *Elaboración Propia.*



Figura. 110

Figura. 110 Vista de zona peatonal invadida por ciclistas, Plaza Juan Antonio Benlliure.

Figura. 111-122 Vistas del Viario Rodado en el Barrio del Grao.

Fuente: *Elaboración Propia.*



Figura. 111



Figura. 112



◆ IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES

6.1 Problemas en los espacios públicos del Grao.

Después de analizar la situación actual de los espacios públicos que complementan la estructura urbana y el desarrollo de la vida social del barrio del Grao, se han identificado los siguientes problemas y carencias de forma general:

- Falta de funcionalidad en los equipamientos.
- Ausencia de equipamientos en los espacios abiertos.
- Carencia de calles peatonales.
- Calles peatonales de itinerarios muy cortos.
- Ausencia de una red ciclista en el núcleo central del barrio.
- Debido a la ausencia del carril bici, los ciclistas se ven obligados a utilizar las vías destinadas para el tráfico rodado, acrecentando las probabilidades de accidentes.
- Inseguridad en la movilidad peatonal, ya que los espacios destinados para los peatones es invadido frecuentemente por los ciclistas.
- Baja calidad en la movilidad blanda, ya que la gran mayoría de las aceras son estrechas y la presencia del arbolado es casi ausente.
- Falta de coexistencia entre el tráfico rodado y el tráfico peatonal, debido al exceso de velocidad.



Figura. 113

Figura. 113 Vista de la Falta de Funcionalidad del Mercado del Grao.

Figura. 114 Vista de Ciclista Invadiendo el Espacio Peatonal en la Calle Cristo del Grao.

Figura. 115 Vista de la Calle Vicente Brull, se Aprecian las Aceras Estrechas y la Falta de Arbolado.

Fuente: *Elaboración Propia.*



Figura. 114



Figura. 115

6.2 Oportunidades para la regeneración de los espacios públicos del Grao.

Después de identificar en la situación actual varias de las problemáticas y carencias que afectan el conjunto de los espacios públicos del Grao, también se han podido identificar espacios puntuales de oportunidades, que ayudan de forma directa o indirecta con la regeneración y el aumento de la calidad de estos espacios:

- El Mercado del Grao.
- Las Atarazanas.
- Los restos de las antiguas naves industriales.
- La plaza Calabuig y la plaza del Rosario en el Cabañal.
- La dársena interior del puerto.
- Final del cauce del río Turia.
- La calle J.J Domine.

Cabe destacar que dentro de estos espacios de oportunidades, el mercado del Grao es un elemento motor que posee las características para reactivar los espacios de esparcimiento del Grao. Con una intervención en este espacio, no solo se le devolvería la vida a las actividades de este equipamiento, sino que también funcionaría como un activador del espacio público, ya que a través de las actividades que éste genera se puede lograr una mayor capacidad de uso y adecuación para la recreación de sus usuarios.

El mercado del Grao tiene un gran potencial, ya que está estratégicamente situado cerca de las Atarazanas y la Dársena interior del Puerto, características que también lo integra a la oferta comercial del puerto.

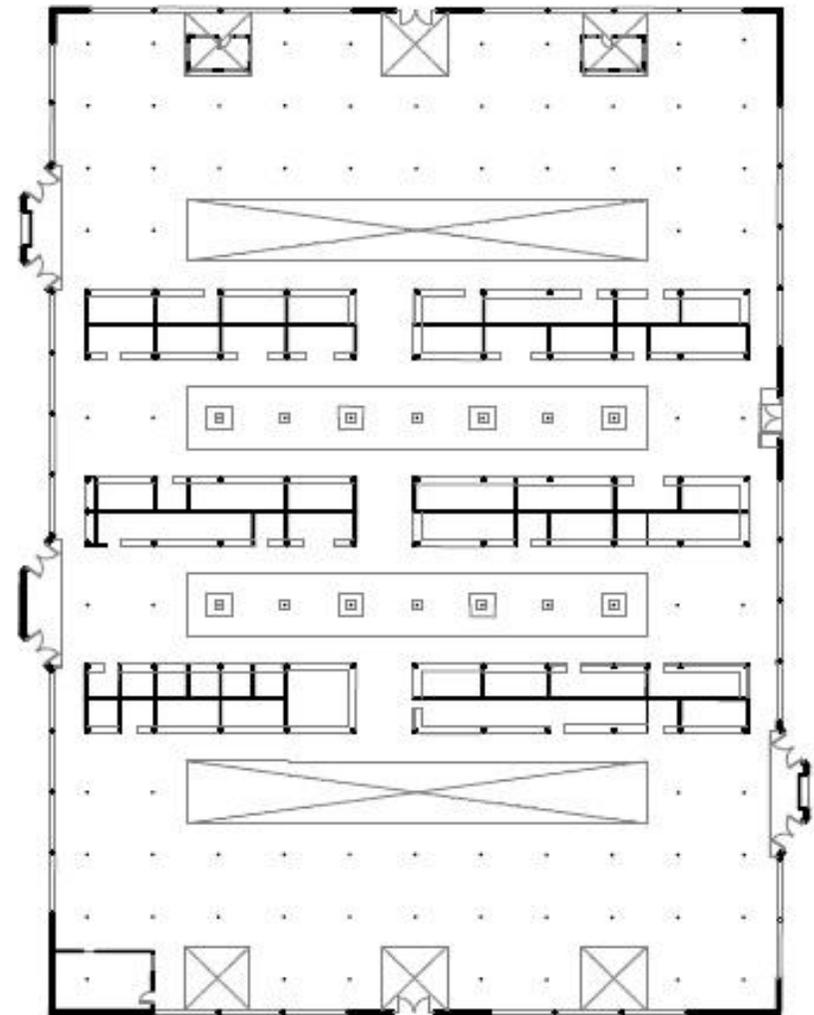


Figura. 116

Figura. 116 Distribución de la Planta Baja del Mercado del Grao.

Fuente: *TUR T-11 Trabajo de Abellán-Saliente-Sánchez. Proyecto Valencia-PUB. Unidad de Proyectos Urbanos, Taller de Urbanismo. ETSAV.*

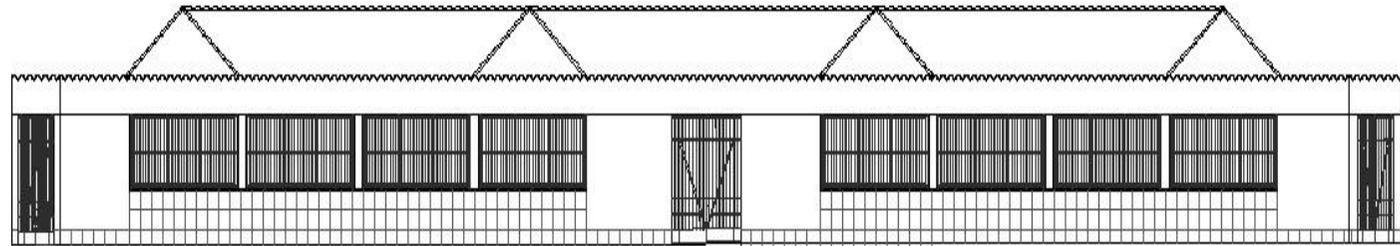


Figura. 117

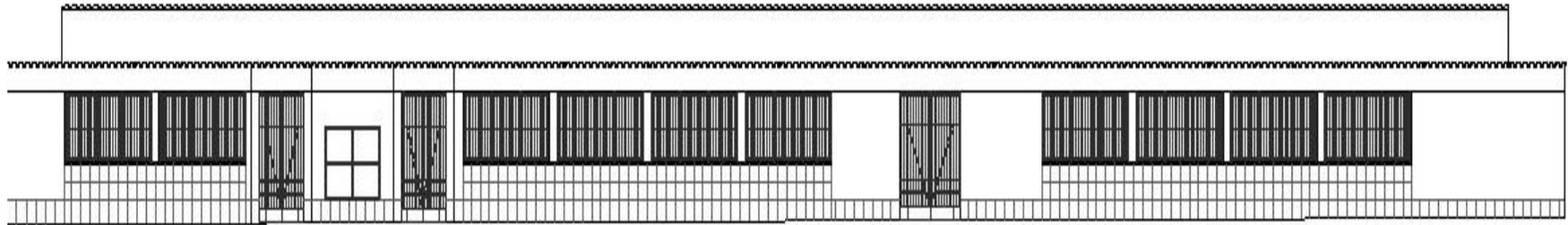


Figura. 118

Figura. 117 Vista del Mercado del Grao.
Alzado de la Calle José Aguirre.

Figura. 118 Vista del Mercado del Grao.
Alzado de la Calle Cristo del Grao.

Fuente: *TUR T-11 Trabajo de Abellán-Saliente-Sánchez. Proyecto Valencia-PUB. Unidad de Proyectos Urbanos, Taller de Urbanismo. ETSAV.*



◆ **CONCLUSIONES**

Si bien es cierto que el mercado del Grao es un espacio importante de oportunidad para lograr la reactivación de los espacios de recreación del barrio, por lo cual el ayuntamiento de Valencia ya ha previsto su intervención siguiendo los pasos del mercado San Miguel en Madrid. También es importante destacar que para que esta intervención sea exitosa, es necesario antes reflexionar sobre el entorno próximo del barrio de manera general, evitando de esta forma volver a reincidir en la falta de coherencia planificadora que ha sufrido todo este contexto urbano.

En este sentido, el entorno del Grao nos presenta tres escenarios principales a tomar en cuenta:

En primer lugar la dásera interior del puerto, un espacio de oportunidad que ha sido marcado por grandes eventos deportivos, dejando restos de edificios que actualmente no tienen ninguna función, por lo que la demolición de éstos daría paso a un mejor aprovechamiento del potencial que alberga esta zona para el uso público de los ciudadanos.

En segundo lugar el núcleo urbano del Cabañal, el estado de degradación y deterioro que sufre este enclave de manera general, se refleja tanto en sus edificaciones como en los espacios de uso público y por consiguiente los espacios que conectan con el barrio del Grao. El barrio del Cabañal precisa de una intervención de regeneración en toda su estructura urbana, que tenga como objetivo crear un modelo social donde la calidad de vida de todos sus ciudadanos sea un rasgo esencial y de esta manera contribuya con la calidad de los espacios del Grao.

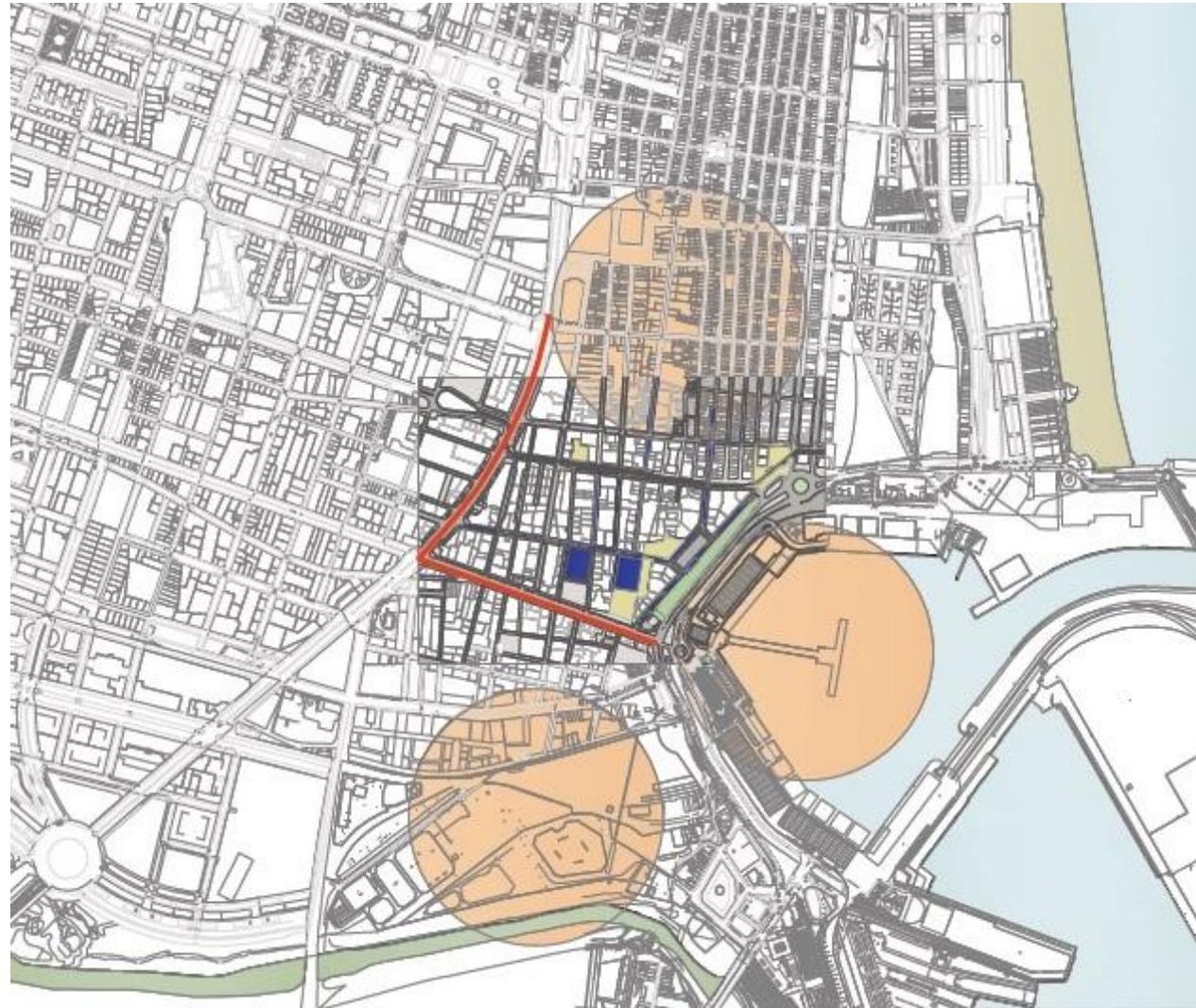


Figura. 119

Figura. 119 Identificación de los escenarios que contribuyen a la Regeneración del Espacio Público del Barrio del Grao.

Fuente: *Elaboración Propia.*

En tercer lugar el final del cauce del río Turia, también un espacio de oportunidad que ha sido objeto de una planificación en la que se prevé un gran desarrollo de edificaciones que altera el paisaje urbano. Por tanto, con una actuación que vaya más acorde con la escala urbana del área, se pueden lograr resultados que aparte de enriquecer los espacios del Grao, también sean más coherentes con el conjunto de la ciudad.

Siendo conscientes de que el espacio público, es una de las piezas fundamentales para lograr la calidad que requiere un área urbana, es preciso tener en cuenta que un espacio urbano inadecuado a los usos y a las necesidades, requiere intervenciones de regeneración tanto en su núcleo interno, como en todo su entorno urbano. Es por tanto una prioridad acometer proyectos, no solo pensando en la vida social del Grao, sino en proyectos que recuperen el espacio público de todos los ciudadanos.



◆ BIBLIOGRAFÍA

Boira Maiques, Josep V. *El Grao de Valencia, la construcción de un Espacio Urbano*. Valencia. Alfonso el magnánimo, 1994.

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana. (COACV) *La Valencia Marítima del 2000*. Biblioteca UPV. 1997.

Generalitat Valenciana. *Mar y Tierra, los escenarios del Grao de Valencia*. Biblioteca Pública de Valencia, 2012.

Gehl, Jan- Gemzoe, Lars. *Nuevos Espacios Urbanos*. Gustavo Gili, SA. Barcelona. 2002.

García V. Isabel- Llopis M. Carles- Rubio G. Francisca- Serrano M. María Luisa. *Memoria intervención arqueológica en el Mercado del Grao de Valencia*. Ayuntamiento de Valencia, Oficina de Mercados. 2011.

Palomo Torralva, Vicente. *Infraestructura Viaria e Infraestructura Verde en la Ciudad de Valencia*. Aplicación Práctica en los Barrios del Grao y Cañamelar. Tesis Doctoral.

Penáguila, Anaís- Lauwers, Ignacio- Durán, Javier- Pérez, Rosa. *Historia del Grao de Valencia*. Proyecto Valencia- PUB. Unidad de Proyectos Urbanos. Taller de Urbanismo, ETSAV 2013.

Vigil de Insausti, Adolfo. *Paisajes Fluviales. La Ciudad de Valencia y el Rio Turia. Metodología de Intervención en Cauces Urbanos*. Tesis Doctoral.

Páginas Web.

<http://urban-e.aq.upm.es/editorial>.

<http://www.farq.edu.uy/viaje2013/files/2013/03/guia4-HOL-ALEM-Nordicos.pdf>.

<http://urban-networks.blogspot.com.es/2012/05/intervenir-en-la-ciudad-consolidada-la.html>.

http://www.barcelonetapladebarris.cat/que_es_lleis_barris.php.

http://wearethecityheroes.wordpress.com/2013/01/30/barcelona_-ciutat-vella-peri-del-barrio-de-santa-caterina_-intervenciones-xs-urbanas.

<http://www.tomasllavador.com/uploads/articles/d53b986116a19e74eaabbd8e2817a7fd793f996e.pdf>.

www.upv.es/.../UR2%201011%20T2%20AFP%204.2%20Nuevos%20Espacios.

<http://www.valenciefreedom.com/foro/36-antiguo-documentacion-y-literatura/12683-cartografia-historica-del-cap-i>