

Parque de Astilleros

Rubén García Muñoz

Tutores: Miguel Campos González, José Durán Fernández
Proyecto Final de Carrera_Espacio para Multitudes_Taller H





Görlitzer Park es un lugar de Berlín con mucha historia. En el 1867 se fundó la Görlitzer Bahnhof, una importante estación de tren que fue la primera en unir Berlín con Viena, en la Segunda Guerra Mundial fue bombardeada, y posteriormente demolida en su mayor parte durante la construcción del muro en 1961. Hasta 1990 el lugar fue catalogado como vacío urbano, momento en el que se transformó en el parque actual. Hoy día es uno de los más visitados en Berlín, y constituye el corazón del barrio multicultural de Kreuzberg, también conocido como “la pequeña Estambul”.

En el mismo centro del parque existe un lugar que los autóctonos llaman cariñosamente como “Görli, un lugar donde artistas, turistas internacionales, deportistas, admiradores, curiosos y estudiantes se reúnen para hacer picnics, asados espontáneos, jugar al fútbol y al frisbee con su mascota, correr, asistir a la granja-escuela y a espectáculos al aire libre, hacer ángeles en la nieve en invierno y disfrutar del sol en los cálidos días de verano.

Ese lugar consiste en un gran e interesante cráter que parte el espacio verde, una gran depresión con laderas convergentes en su centro. Ese cuenco, es lo que de verdad caracteriza el lugar, donde la multitud se mira mutuamente, donde es la congregación de personas el verdadero espectáculo. Donde se respira una atmósfera, vibrante, intercultural, desenfadada, alegre, diferente, viva y donde siempre está pasando algo. Görli no es sino un cuenco de multitudes.

- en referencia al parque Görlitzer, Berlin

01 Prólogo		
La complejidad de lo real		
02 Puerto de Valencia	.....	6-7
Historia. Análisis temporal		
03 Masterplan	.....	8-9
Jardín del Turia		
Desenlace del Jardín del Turia. Incongruencias		
Relación Ciudad - Dársena	.....	10-29
Sinopsis del ámbito del Masterplan		
Enrorno. Análisis urbano panorámico		
Investigación. Compendio de propuestas		
Investigación. Recopilación de artículos periodísticos sobre la dársena del puerto y su entorno		
Ampliación de la red de metro		
04 Desarrollo del sistema topográfico	.....	10-29
Cargas. Teoría		
Cargas. Situación y relación		
Campo vectorial. Teoría		
Conceptos		
Secciones tipo		
Resultado		
05 Espacio de multitudes		
Referencia		
Parque de astilleros	.....	36-37
06 Relación Dársena - Astilleros		
Gradación de elementos verticales		
Horizonte		
07 Vistas. Objetivos. Información de la propuesta. Diagramas	.....	40-42
08 Estructura	.....	43 - 47
Referencia		
Proporción		
Cálculo		
Detalles		
09 Bocetos previos	.....	48-73
10. Bibliografía	.....	74

1. Modos de operar

- "De alguna manera el propio trabajo va dirigiendo las cosas a través de pequeñas desviaciones"

1. DIÁLOGO MÁS QUE IMPOSICIÓN DE UNA IDEA

La palabra idea es cambiada por la palabra diálogo, conversación más que idea. Se trata de establecer un diálogo abierto con lo que existe, ver con qué relacionar los datos del lugar, buscar contenidos comunes que pongan de acuerdo unas cosas con otras. La idea se pone detrás, nunca delante.

Todo proyecto se debería poder contar sin partir de una idea específica, este concepto conlleva a desarrollar las cosas casi sin pensarlas. Las decisiones, las elecciones que se hacen en el trabajo, se suceden gradualmente sin haberlas decidido ya al comienzo. **Los planos han de entenderse entonces como anotaciones**, de algún modo **incompletas**, sin forzar una coherencia ficticia con una idea de conjunto impuesta. La obra la termina el usuario cuando interactúa con ella.

2. LA MIRADA DISTRAÍDA Y EL PROCESO DE PROYECTO

Una vez fijado el problema, el siguiente paso es casi **olvidarte de la finalidad de lo que se está haciendo**, casi como para distraerte: luego volverás a fijar otra vez el problema, pero hay una parte de distracción, de comportamiento errático donde los saltos son fundamentales. Así, la construcción y los planos pueden mirarse del mismo modo que se pasa la vista distraída por una página escrita. Se trata de rehacer todo el proyecto cada vez, de **inventar a la vez que repetir el proyecto**: Se avanza por sucesivos comienzos. Una y otra vez, como si cada uno fuera el definitivo. Esa mirada distraída, que piensa en otra cosa, responde al deseo del que proyecta de poseer todas las formas delineadas simultáneamente desde todos los ángulos.

3. REPETICIÓN Y LEYES DE COHERENCIA INTERNA

El estilo no es la reiteración de gestos formales, sino que es algo que proviene de una forma de operar. Los gestos que determinan la obra nacen de una serie de intereses específicos, independientemente del resultado espacial que adquieren. Es una especie de repetición sistemática de ciertos actos, que dan coherencia a las cosas, una repetición dirigida a encontrar la estructura precisa de las condiciones físicas del lugar. El trabajo de la repetición es muy importante porque **cada nuevo dibujo efectúa una operación de olvido**, y las leyes que se van generando son de coherencia interna. **Al repetir reiteradamente un dibujo, éste va liberándose de la fidelidad al lugar y al programa** de los que en principio es un registro – sus condicionantes externos – y, consecuentemente, va definiendo casa vez más su propia coherencia interna.

4. DESPLAZAMIENTOS Y TRASLACIONES

Los proyectos no se deberían entender jamás como piezas terminadas.

Los desplazamientos semánticos, las formas polisémicas, la repetición, las variaciones... generan una serie de formas que aluden a múltiples referentes y a formas cargadas de significados diversos.

La información se traslada de unos proyectos a otros. **Los proyectos nunca se terminan, sino que entran en fases sucesivas.**

2. Interacción con el lugar

- "Sacar a la luz las cualidades que permanecen latentes en el lugar, valiéndose del dibujo pormenorizado e insistente de los rasgos de éste"

1. REGISTRO GRÁFICO DE LOS DATOS DEL LUGAR

El análisis y registro gráfico de los datos o condicionantes del lugar está en el origen del proceso de trabajo. **Identificación de inscripciones, marcas o trazas, independientemente de que tengan un significado explícito o no**. A veces las marcas tienen un significado, alguien las sabe interpretar, las entiende. Pero muy a menudo tienes que pararte como desconocido, aceptar la marca porque está ahí, porque te la has encontrado, como sucede cuando encuentras algunas inscripciones en una roca. Aceptar los resultados que van apareciendo.

2. LUGAR, DIBUJO, EDIFICIO

El trazo adquiere la cualidad de una acción que es capaz de desarrollar su presencia, y sigue unas vetas que él mismo inventa. Un lugar te da muchísimos datos sobre un proyecto, pero conforme vas avanzando en tu trabajo hay otras ideas que lo van definiendo.

Los proyectos tienen una cualidad: tienden a independizarse y a no agotarse en un sitio concreto. De ahí que **los dibujos** sean tan importantes, porque **a la vez que registran esos datos del lugar van desarrollando una serie de reglas propias que les confieren autonomía**, tanto respecto a ese lugar como respecto a los edificios que surgen de ellos: Tienen una cierta independencia, un conjunto de reglas. Los edificios son entonces interpretaciones.

3. LA CONDICIÓN PERIFÉRICA: LUGAR Y TIEMPO

El hecho de trabajar en la periferia permite al arquitecto reflexionar sobre la naturaleza de esos lugares y sobre el modo de actuar en los mismos, lo que implica una elección proyectual, pues **el hecho de estar trabajando en la periferia te permite decidir a qué lado de la línea te pones, si rehaces ciudad o si estás más interesado en dar forma a ese límite de un modo más abstracto**.

El enfoque dado a la cuestión de la periferia se convierte en una filosofía de proyecto, que es trasladable a actuaciones en el interior de la ciudad, e incluso en el casco histórico, donde lo periférico no es el sitio, sino el tiempo.

4. LA NECESIDAD DE DESTRUCCIÓN

La destrucción es una aceleración del tiempo, y el construir, en realidad, también lo es. La solución para relacionarse con el tiempo no es hacer cosas indestructibles.

5. REDEFINICIÓN DEL LUGAR

Redefinición del lugar de emplazamiento: redefinir las formas, la topografía, las dimensiones,... y, en general, redefinir las condiciones o cualidades de un lugar. Así, la tarea más importante del proyecto es la de redefinir las condiciones del lugar antes de decidirse a construir. **Trabajar intentando pensar en un edificio que implicaría un paisaje que no exista allí, un paisaje ideal**.

6. CONSTRUIR LA TOPOGRAFÍA, CONSTRUIR PAISAJES

Construir o reconstruir la topografía es una operación fundamental del proyecto, algo imprescindible que antecede a la construcción propiamente dicha. Esa construcción de la topografía es necesaria para hacer posible la edificación. Preparar las condiciones necesarias para que algo pueda más o menos funcionar. Pero **el propio edificio puede convertirse por sí mismo en una topografía, en un paisaje**: cuando lo construido se convierte verdaderamente en topografía, es el momento en el que el edificio se convierte en paisaje.

3. Protagonismo de la línea

- "El protagonismo que adquiere la línea como elemento activo en la generación del proyecto"

1. LAS LÍNEAS DE RECORRIDO COMO CONFORMADORAS DEL PROYECTO

El proyecto consiste en gran medida en dibujar un camino al observador. Pero los elementos lineales de recorrido son fundamentalmente elementos conformadores del proyecto: Encontrar en el interior de un trazo, en su pulsación, los detalles precisos de una idea. Recorrerlo como un camino... Y se forma aquella geometría más elemental, aquella que sigue a los impulsos de alguien.

Encontrar en su interior aquello que llamamos proyecto, de modo que el mecanismo de construcción es idéntico a su dibujo sobre el papel. Y en este sentido no nos indican un camino que tengamos que recorrer, sino que son quienes dan forma al proyecto. **Un proyecto consiste en saber atar múltiples líneas, múltiples ramificaciones que se abren en distintas direcciones.**

2. UNA LÍNEA NO NARRATIVA

La línea no tiene ese carácter narrativo que está vinculado habitualmente a los elementos de recorrido en un paisaje, ni tampoco es entendida como una trayectoria única e inevitable. Desarrollar un proyecto es alejarse de los aspectos narrativos que acompañan a los caminos en los jardines... Ha sido trabajar en el interior de los trazos previos: detenernos en el movimiento. Detenernos a pensar en otra cosa, multiplicar las bifurcaciones, los espacios intermedios, los lugares de escape.

Usar el lugar es hacerlo desaparecer: como las hojas sobre el pavimento de madera, o la lluvia cuando arrastra las tierras.

3. PEINAR FLUJOS

Comprender la congregación de gente como una creación de la forma que tiene muchas coincidencias formales con la manera en que la cabeza queda dispuesta en torno a la cara... la libertad de pelo en movimiento, hasta que adopta su forma final. Cuando hay un número tan grande de personas las separas y las juntas como harías con cualquier fluido: **la gente es el material de trabajo.**

El mismo público es quien ayuda a dar forma al edificio. La construcción envuelve a los movimientos de las personas en un lugar, ya que el hecho de su misma agrupación es el acontecimiento que se celebra.

4. DESDIBUJAR Y DIBUJAR LÍMITES

Definir un lugar más allá de aquellos límites que nos rodean, que siempre tenemos ante nuestros ojos y que constantemente redefinimos. En concreto, los límites de la construcción son los que corresponden a los Distintos Envoltorios de los Distintos Estados de Movimiento.

Que el proyecto se enlace con su entorno inmediato mediante paseos, puentes, lagos, montículos, zonas arboladas, plazas, pistas deportivas... Ese gesto de reiterar líneas va definiendo el proyecto al desdibujar unos límites y dibujar otros.

5. SELECCIONAR LÍNEAS

Unos dibujos son siempre una selección de líneas. El gesto de excavar, extraer, hacer aflorar líneas del emplazamiento (líneas topográficas, curvas de nivel, caminos y cursos de agua, líneas de energía subyacente al lugar, etc ... y, conjunta y simultáneamente, lanzar sobre ese mismo emplazamiento las líneas del nuevo programa: actividad, movimiento, flujo, etc...

Es un trabajo de multiplicar una misma intuición, de este cúmulo de hacer de líneas y mediante una cuidadosa y precisa – pero también en cierta medida lúdica y azarosa acción de seleccionar, surgen las líneas del proyecto. **Las líneas seleccionan más que nada unos caminos de energía, unos flujos que sólo más tarde se transformarán en caminos, montañas, agua, espacios infantiles...**

4. Instrumentos de coherencia

"Los proyectos pueden partir de acciones muy subjetivas porque la lógica de la propia arquitectura, en cuanto disciplina profesional, impone un esfuerzo de racionalización que nos obliga al contacto con la realidad"

1. PROCEDIMIENTOS GEOMÉTRICOS

La geometría es muy importante, es un instrumento de articulación con situaciones muy concretas. Permite olvidar, hacer las cosas menos reconocibles.

Se pone en juego un conjunto de elementos – puntos, líneas, planos – y una serie de acciones geométrico-formales.

2. DIMENSIONES Y ESCALA

La coherencia se encuentra en la dimensión justa de las cosas. Responder a la necesidad objetiva de relaciones dimensionales con un lugar. Precisión de uso que ha dado lugar a unas determinadas dimensiones con las que el lugar ha quedado marcado.

Aquello que es un plano, es decir, que tiene como referencia la realidad constructiva y constrictiva – que incluye la noción de medida, el sentido de lo particular, etc – ya es arquitectura, y las dimensiones, el trazado lo específico van construyendo la base de trabajo.

4. DENSIDAD

El trabajo de superposición coherente de las plantas a los sucesivos niveles es el que al final le da sentido a una obra.

"La definición estilística estaría más en los mecanismos de trabajo, en la obsesión por la geometría y por la estructura y por la construcción como elementos de coherencia del proyecto"

- Extracto de El Croquis Nº 144 "EMBT 2000-2009. Continuidad después de la vida

El Puerto de Valencia es, a día de hoy, **uno de los puertos comerciales más importantes de Europa**. Su principal actividad reside en el tráfico de contenedores lo que le lleva a situarse como enclave estratégico de la economía española y europea. Con un volumen de tráfico de contenedores en 2009 de algo más de 3 millones y medio de TEU, el Puerto de Valencia se ha convertido en el **primer puerto del Mediterráneo** en esta clase de tráfico, en el 4º de Europa y en el 26º de todo el mundo. Y el tráfico de contenedores sigue creciendo: en lo que llevamos de 2010 ha aumentado un 13,79% respecto a 2009, pese a encontrarnos inmersos en una acuciante crisis económica que la que parece que el comercio internacional se empieza a recuperar. El crecimiento en apenas 10 años ha sido espectacular: un 312%. Evidentemente, la planificación de las infraestructuras del Puerto de Valencia siempre ha sido un factor clave en el crecimiento del tráfico de contenedores. De un ser un puerto con apenas una pequeña terminal de contenedores, a ser necesaria una ampliación para mantener el ritmo de crecimiento de los últimos años.

1980. UN PEQUEÑO PUERTO SIN APENAS TRÁFICO INTERNACIONAL

En 1980 el Puerto de Valencia constaba con una pequeña terminal de contenedores en su parte sureste, además de una terminal. En 1980, el tráfico de mercancía contenedorizada todavía era reducido a nivel mundial, por lo que la terminal del puerto se adapta a esa condición de bajo tráfico de contenedores. En los años 80, la mercancía general no contenedorizada tenía una gran importancia en el total del volumen del transporte marítimo, por lo que se pueden encontrar diversas terminales polivalentes, así como una terminal de graneles sólidos de madera en la parte sur. Los **astilleros del puerto** ya estaban en funcionamiento en esa época, y se encontraban **en la parte central del puerto**. Debido a la pequeña capacidad del puerto y a las expectativas de crecimiento en los años siguientes, se puede observar como se está realizando una ampliación del ancho del muelle de Levante para ampliar las terminales de esa zona del puerto. Se puede apreciar que **la playa de Nazaret**, debajo del puerto, todavía **existe en esa época, así como la desembocadura del antiguo cauce del Río Turia**, que todavía no ha sido anegada.

1992. EL PUERTO TOMA FORMA

El tráfico de contenedores es un tráfico en alza a nivel mundial. Los conocedores del tráfico marítimo auguran un gran futuro para este tipo de tráfico por tener una serie de ventajas frente al tráfico de mercancía general no contenedorizada. Por ello, se puede apreciar un **aumento de la superficie de la terminal de contenedores** existente en 1980, mediante la ampliación del muelle de Levante para hacer frente a ese más que previsible boom de los contenedores. En el dique del este se puede apreciar la creación de una pequeña terminal de productos químicos y petrolíferos en el mismo lugar donde está situada la actual. La terminal de graneles sólidos que se encontraba en construcción en 1980 ya funciona a pleno rendimiento albergando carbón, mientras que la terminal destinada a la madera ha desaparecido. En 1992, la **playa de Nazaret** ha sido **engullida por el hormigón** en preparación de la ampliación más ambiciosa del Puerto de Valencia: la creación de la terminal pública de contenedores.

El peso y la influencia que ha ejercido el Puerto de Valencia sobre el litoral y los Poblados Marítimos ha condicionado la evolución de estos a lo largo de la historia. **La actividad portuaria que dio origen a los primeros asentamientos costeros, se convirtió siglos más tarde, en una amenaza que afectó muy negativamente al conjunto de barrios, haciendo desaparecer cualquier rastro de uso público y ciudadano en la zona costera de Nazaret.**

Tesis 1980

- Estación del Grao activa
- Tinglados adyacentes a la dársena
- Astilleros en funcionamiento
Situados en la parte central del puerto
- Cauce original del Turia
Agua potable
- Puerto pesquero de Natzaret
Comunicado con el litoral
- Tráfico de contenedores reducido
Pequeña terminal de contenedores



Antítesis 2013

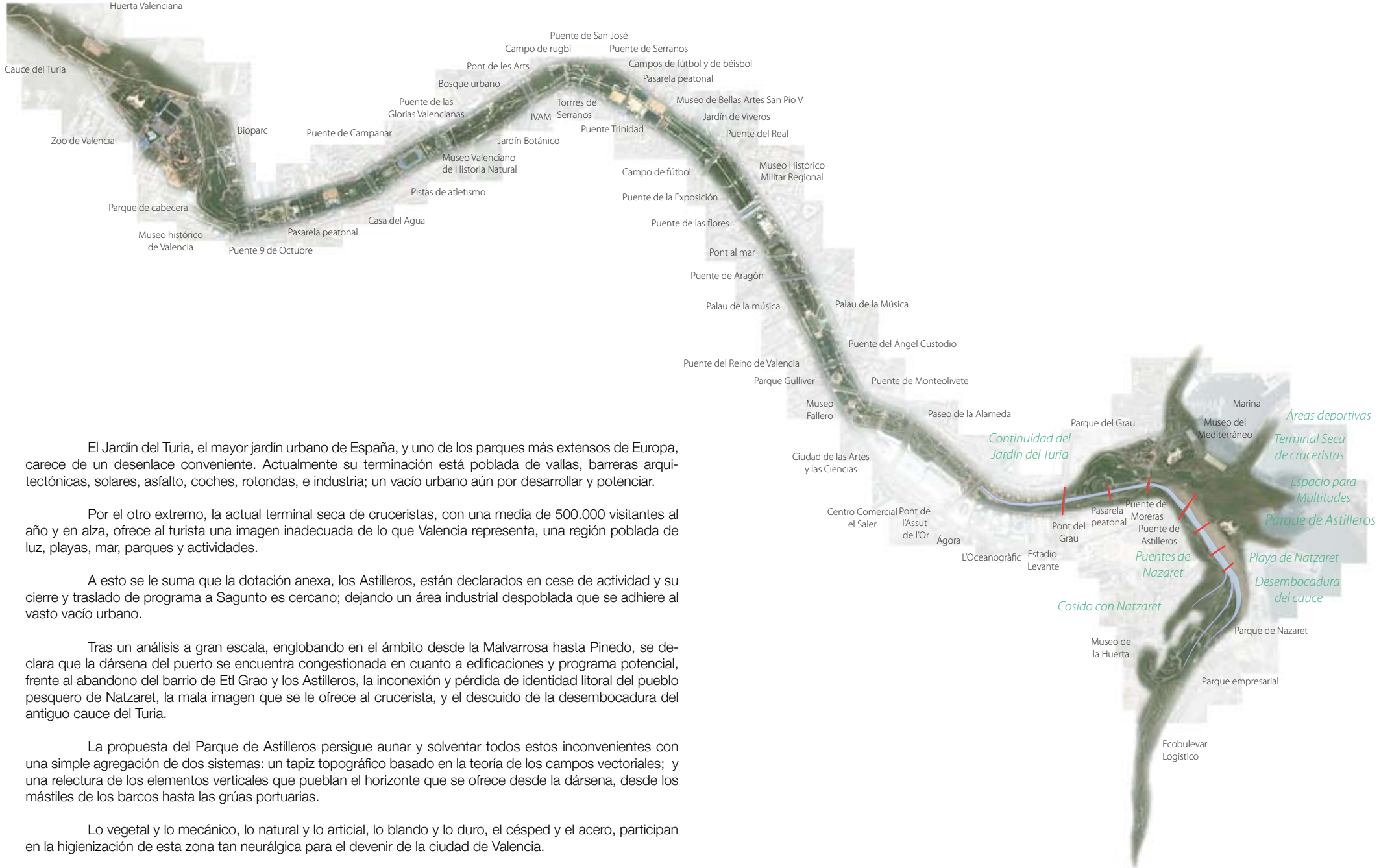
- Explanada asfáltica vallada
- Bases de la copa américa delante de los tinglados
- Astilleros inactivos por cese de producción
Proyecto del Estadio del Levante
- Entrada del mar en el cauce
Agua no potable
- Industria
Desvinculación de Natzaret con la playa
- Tráfico de contenedores en alza a nivel mundial
Aumento de la terminal de contenedores



Síntesis 20xx

- Parque del Grao
Torres de viviendas
- Recomunicación de los tinglados con la dársena
Traslado de las Bases a la Marina Sur
- Traslado del proyecto del Estadio del Levante a Moreras
Grúas de los astilleros como punto de identidad
- Depuración de aguas
Canal con actividades de remo
- Conexión de Natzaret con el puerto
- Recuperación de la playa de Natzaret





El Jardín del Turia, el mayor jardín urbano de España, y uno de los parques más extensos de Europa, carece de un desenlace conveniente. Actualmente su terminación está poblada de vallas, barreras arquitectónicas, solares, asfalto, coches, rotondas, e industria; un vacío urbano aún por desarrollar y potenciar.

Por el otro extremo, la actual terminal seca de cruceristas, con una media de 500.000 visitantes al año y en alza, ofrece al turista una imagen inadecuada de lo que Valencia representa, una región poblada de luz, playas, mar, parques y actividades.

A esto se le suma que la dotación anexa, los Astilleros, están declarados en cese de actividad y su cierre y traslado de programa a Sagunto es cercano; dejando un área industrial despoblada que se adhiere al vasto vacío urbano.

Tras un análisis a gran escala, englobando en el ámbito desde la Malvarrosa hasta Pinedo, se declara que la dársena del puerto se encuentra congestionada en cuanto a edificaciones y programa potencial, frente al abandono del barrio de Etl Grao y los Astilleros, la inconnexión y pérdida de identidad litoral del pueblo pesquero de Nazaret, la mala imagen que se le ofrece al crucerista, y el descuido de la desembocadura del antiguo cauce del Turia.

La propuesta del Parque de Astilleros persigue aunar y solventar todos estos inconvenientes con una simple agregación de dos sistemas: un tapiz topográfico basado en la teoría de los campos vectoriales; y una relectura de los elementos verticales que pueblan el horizonte que se ofrece desde la dársena, desde los mástiles de los barcos hasta las grúas portuarias.

Lo vegetal y lo mecánico, lo natural y lo artificial, lo blando y lo duro, el césped y el acero, participan en la higienización de esta zona tan neurálgica para el devenir de la ciudad de Valencia.



"Zona habilitada de paseo"



El Grao. Vallado y despoblado



Mala gestión de la desembocadura del caude. Rotonda invasiva



Primera impresión deficiente al crucerista



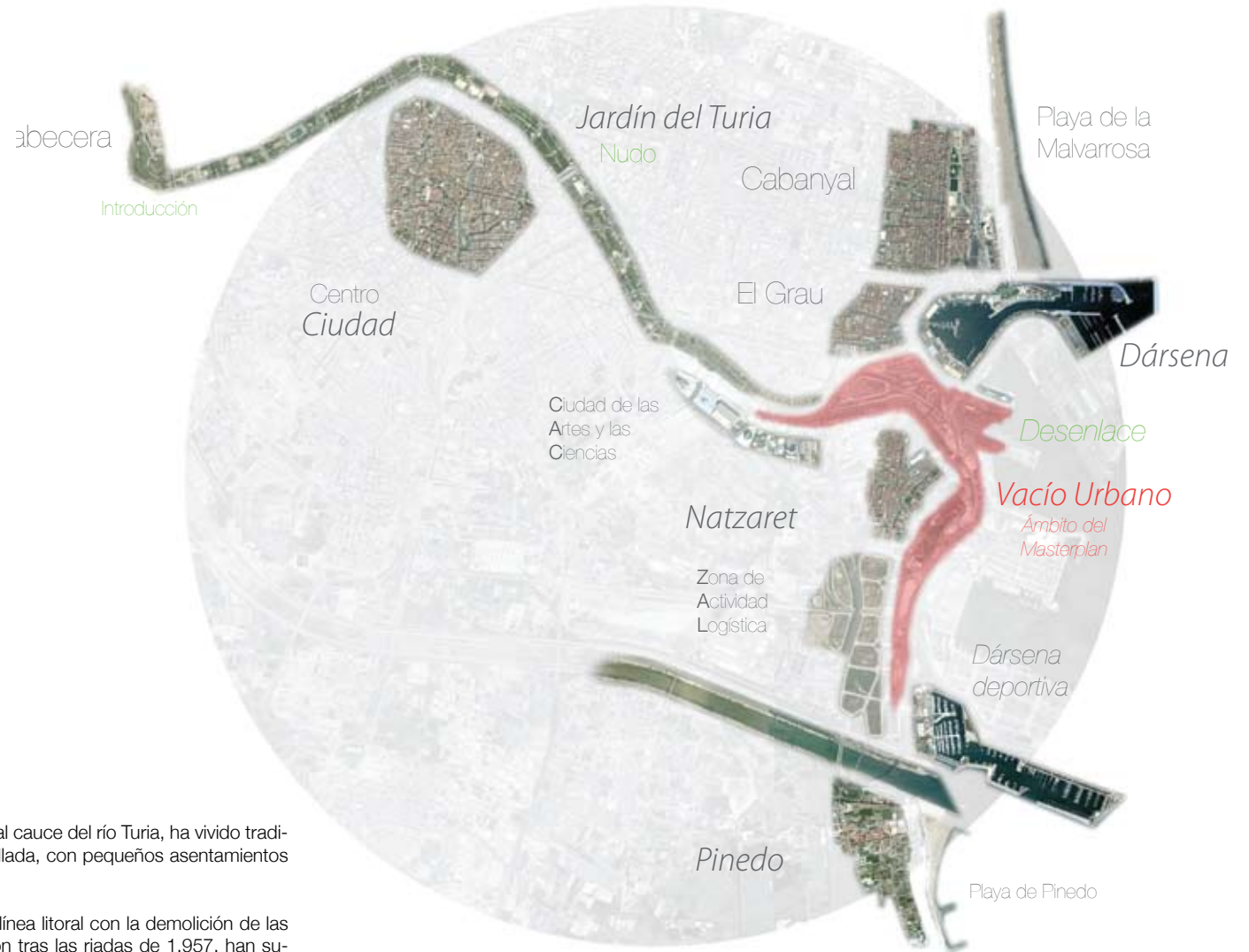
Astilleros de Valencia en cese de actividad industrial. Traslado de programa a Sagunto



1917. Antigua Playa del barrio de Natzaret. Valencia



1992. Pérdida de la identidad litoral del pueblo



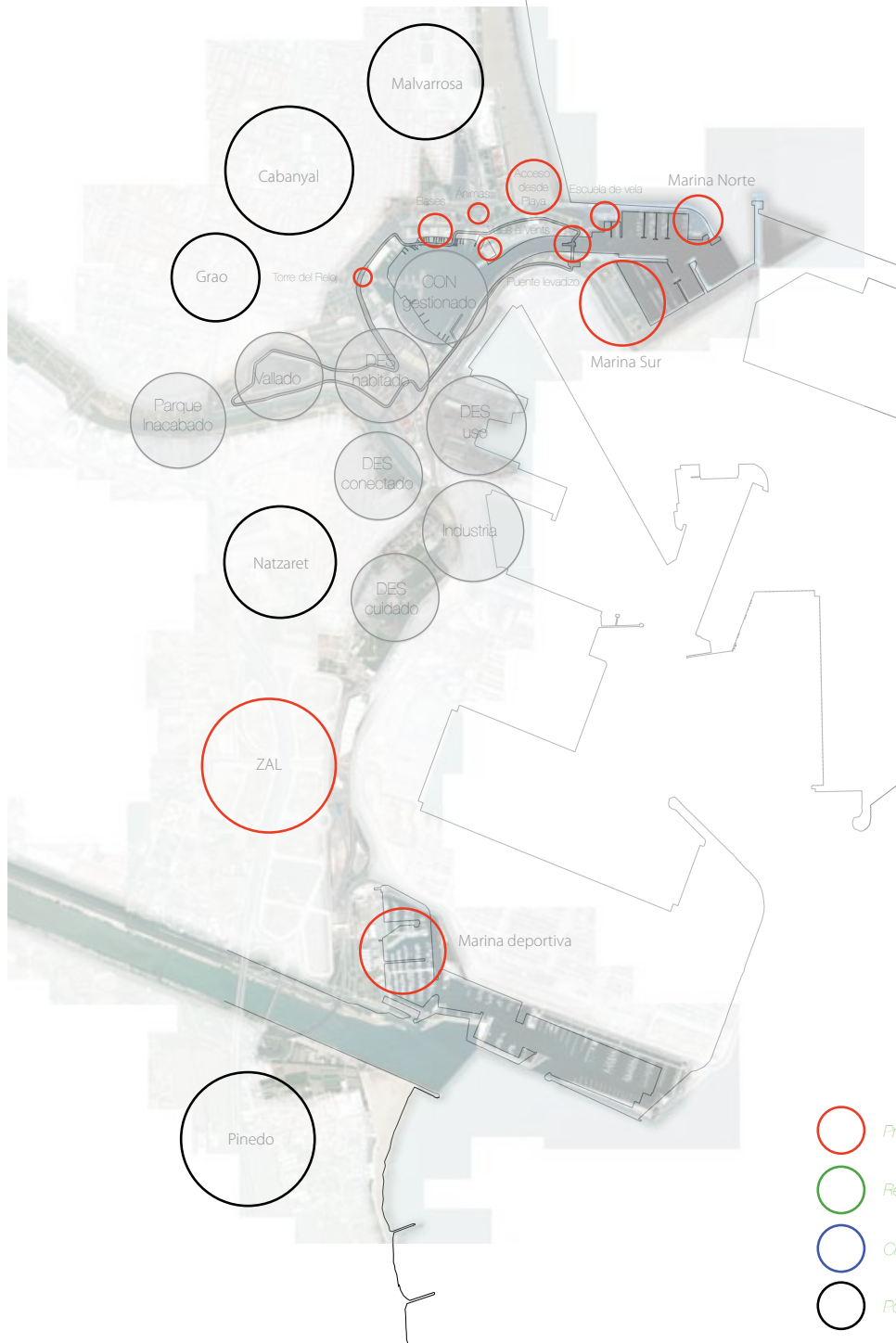
La ciudad de Valencia, cuyo crecimiento estuvo muy vinculado al cauce del río Turia, ha vivido tradicionalmente ignorando el mar. Se constituyó como ciudad fluvial y amurallada, con pequeños asentamientos satélites, entre los cuales se encontraban los poblados marítimos.

El crecimiento de la ciudad, y su acercamiento progresivo a la línea litoral con la demolición de las murallas así como el desvío del cauce del río como medida de protección tras las riadas de 1.957, han supuesto un cambio en la interpretación del carácter fluvial y al mismo tiempo marítimo de la ciudad.

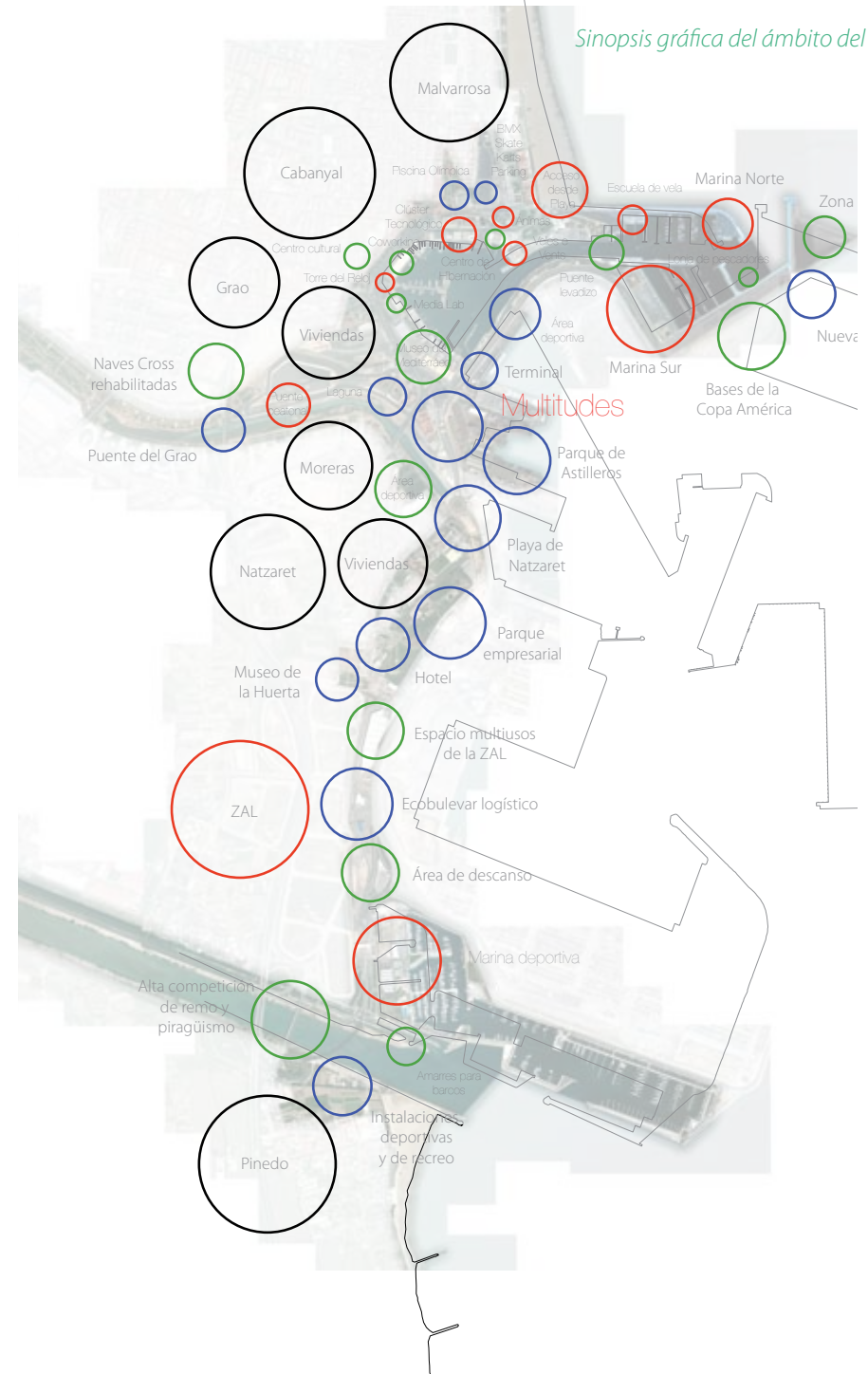
La **conversión del antiguo cauce en un eje verde vertebrador de la ciudad**, rechazando la propuesta viaria emanada del Plan General de 1.966 que pretendía convertir la zona en una autopista urbana, ha sido posiblemente el principal acierto estratégico llevado a cabo sobre la planificación de la ciudad en los últimos tiempos.

Se debe **poner en valor el frente litoral**, y hacer del desenlace del Jardín del Turia el escenario urbano perfecto mediante el cual mostrarse hacia el mar y tomar el eje verde del antiguo cauce como elemento de conexión entre dicho espacio portuario y la ciudad.

En la actualidad, la ciudad busca el acercamiento al mar por su atractivo ambiental, urbano, económico y social, encontrando un litoral muy castigado por la presencia de la industria portuaria.



Actualidad



Usos potenciales

Propuesta



Tierra de nadie en el Cabanyal



Acceso interceptado a la playa de la Malvarrosa



Estado descuidado del Cabanyal



Vista deficiente de la playa desde el Restaurante - Mirador



Vestigios de la F1



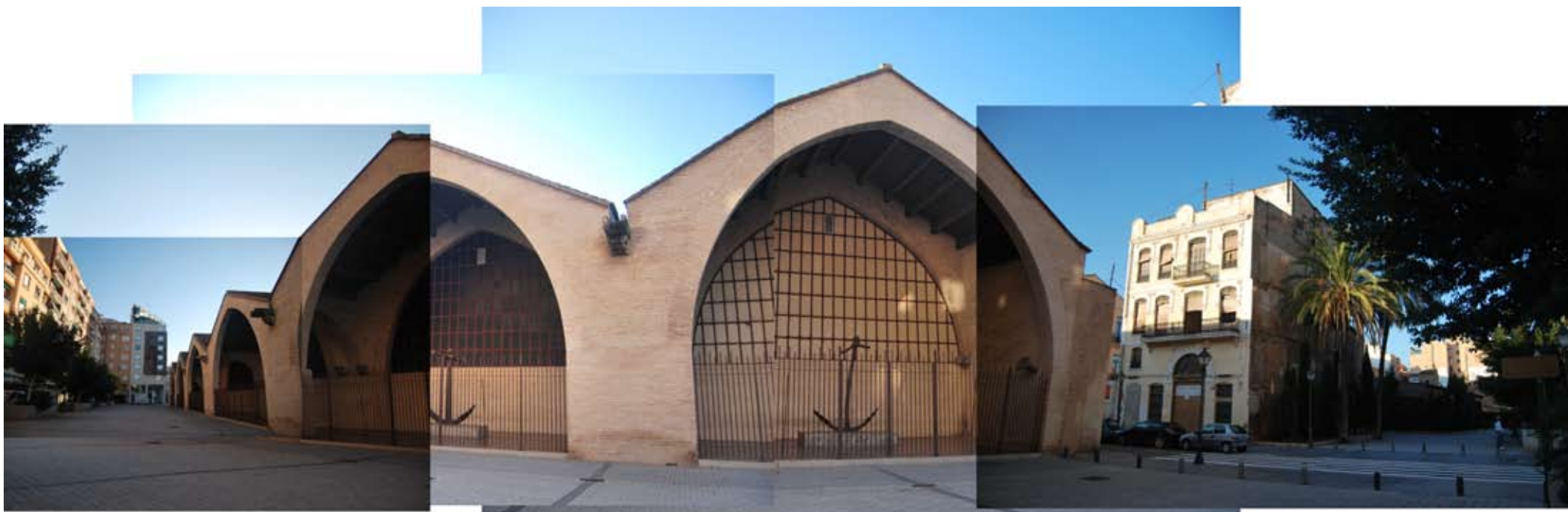
Antigua estación de El Grao. Vacío Urbano



Barrio desamparado de El Grao



Horizonte de la Dársena desde el Varadero



Museo de las Atarazanas. Propuesta de Centro Cultural



Tinglados 4 y 5 desaprovechados. Propuesta de Museo del Mediterráneo



Emplazamiento del Parque de Astilleros



Antigua desembocadura del Cauce. Propuesta de Playa de Natzaret



Primera impresión de Natzaret desde el Puente de Astilleros



Borde mal gestionado y sin solución. Pérdida de su fisonomía tradicional



Canal contaminado y abandonado. Propuesta de canal navegable para actividades de piragüismo y remo



Inconexión urbana. Puente peatonal vetado al peatón, sólo abierto durante los once días de duración del efimero evento de la Fórmula Uno



Barrera arquitectónica causada por las líneas ferroviarias. Privación de la posibilidad de la continuidad del Jardín del Turia. Propuesta de eliminación del puente y el soterramiento prematuro de las vías

1.- **Crear una fachada portuaria**, inexistente en estos momentos. Existen tramas urbanas que confluyen en la parte posterior del puerto que poco tienen que ver entre sí y con la posición del Puerto. Parece necesario finalizar convenientemente las tramas exteriores. **Convertir la fachada marítima de la ciudad en un espacio de amplio uso social para los ciudadanos.**

2.- **Recuperar el mar** y el conjunto del litoral para la ciudad, **facilitando su uso y accesibilidad** y aproximándolo a los ciudadanos. **Traslado de las Bases de la Copa América.**

3.- Integrar el Puerto en la ciudad resolviendo la separación física existente entre el mismo y la ciudad dando **solución al viario de la calle Doctor J.J. Dómine, la supresión de la valla del puerto** y el vial de circulación perimetral interior y exterior.

4.- Actuar en la dársena interior, respetando su singularidad como espacio público ya creado.

5.- Ordenar adecuadamente el **Sector del Grao** (PAI Grao), que se convierte en una **pieza clave** para resolver la correcta integración del ámbito en la ciudad.

6.- **Separar convenientemente el uso portuario del uso no portuario**, sin reducir su funcionalidad y solucionando los posibles impactos paisajísticos. Eliminación o mejor integración de la barrera vial y de ferrocarril.

7.- **Ordenar la circulación en todo el frente marítimo** resolviendo los accesos al Puerto, incorporando nuevos aparcamientos y mejores opciones de transporte cotidiano.

8.- **Resolver el área de contacto del río con el mar**, que en la actualidad presenta un estado degradado. **Saneamiento y recuperación del canal, permitiendo su navegabilidad con pequeñas embarcaciones.**

9.- Apoyar la estrategia de Valencia como “Ciudad europea del Mar”, fomentando la **actividad deportiva náutica y el turismo náutico**, aprovechando los espacios privilegiados que suponen las dársenas como marinas y puertos deportivos.

10.- Conservar y recuperar los elementos que conforman el patrimonio histórico, cultural y simbólico ubicado en el ámbito, proponiendo actuaciones sensibles, respetuosas y usos compatibles con sus características.

11.- Proponer una adecuada mezcla de usos públicos y privados, residenciales y terciarios, que se complementen y potencien mutuamente y que se integren equilibradamente con el resto de la ciudad.

12.- Obtención del **mayor conjunto posible de espacios de uso público en contacto con el mar**, de tal forma que se satisfaga la vieja aspiración ciudadana de mejorar la conexión entre la ciudad y el mismo.

13.- Crear una **nueva centralidad** para una ciudad abocada a ser policéntrica, **apoyándose en la conexión de la ciudad con el mar, con gran capacidad de dinamización y atracción económica, social y turística.**

14.- Fomentar la nueva economía, creando lugares de atracción empresarial competitivos que favorezcan la implantación de nuevas empresas de servicios avanzados vinculadas con el conocimiento, la innovación, las tecnologías y la industria cultural. **Reutilización de las bases norte de la copa américa como Clúster Tecnológico.** Posicionamiento de Valencia como Ciudad Avanzada de la Economía del Conocimiento.

15.- Fomentar la **recuperación ecológica del último tramo del río** y conformar un nuevo espacio caracterizado por su valor medioambiental como criterio transversal aplicable a toda la actuación.

16.- **Respetar la singularidad del paisaje portuario y el mar** que, en sí mismo, posee un valor simbólico y paisajístico a **conservar y potenciar.**

17.- Incorporación de equipamientos culturales que conformen un nuevo polo cultural, dando continuidad y conclusión al “Río de la cultura”. La atención a las nuevas vanguardias, la incorporación de espacios expositivos para nuevos creadores, el contacto entre lo profesional y lo amateur, estimulación de la interacción entre la economía y la cultura, entre la producción, la creación y la difusión cultural.

18.- Incorporación de espacios de apoyo a la industria creativa, especialmente actividades de diseño, moda, cine y video, mediante la utilización de espacios que puedan albergar festivales, cursos, show-rooms, espacios de creación musical y plástica, etc.

19.- Dotar de cierres perimetrales más adecuados a escala urbana la zona portuaria: **crear bordes verdes o zonas de minimización de impactos** (visuales, acústicos, olfativos, etc.) **en las zonas de contacto con el espacio urbano.**

20.- **Recuperación de la playa de Nazaret, eliminación de las vías de ferrocarril y los depósitos de hidrocarburos de CLH, zonas deportivas náuticas, un centro cultural y un hotel. Soterramiento de las vías del ferrocarril en la calle Serrería.**

21.- Transformar la desembocadura del nuevo cauce en la pedanía de Pinedo en un **canal de piragüismo, remo y amarres para barcos y pequeñas embarcaciones de recreo.** La transición para unir ambos lados del nuevo cauce se basa en unas **instalaciones deportivas y de recreo.**

22.- Vallas, muros de hormigón, gradas, accesos restringidos o directamente inaccesibles. La dársena es un espacio inhóspito en los dos casos. Reivindicación de que se derriben los tramos de verja que quedan en pie alrededor de la dársena. Mejorar la permeabilidad con el casco urbano

23.- **Reutilización de los Tlinglados 4 y 5 como Museo del Mediterráneo.** Un nuevo tipo de institución museística, de ámbito internacional, dedicada a la protección de diversos tipos de patrimonios, con especial dedicación al patrimonio inmaterial, y que basa su actividad principalmente en la investigación y la documentación, llevando a cabo sus programas en colaboración con los países de la cuenca mediterránea.

24.- Convertir la vieja estación marítima en terminal seca de pasajeros para los miles de cruceristas que llegan a Valencia.

25. Uso del varadero en la Marina Real como **Centro de Hibernación del Mediterráneo.**

26.- Habilitación del tramo más alejado de la marina sur, como **espacio de pesca.**

27. Nueva **escuela de vela municipal** en la Marina Real.

DÁRSENA INTERIOR

(2011) **El Port America's Cup de Valencia, la historia de una oportunidad cada vez más perdida por la desidia.** A 20 días de que arranque la cuarta edición del Gran Premio de Europa de Fórmula 1 la zona del puerto de Valencia por la que transcurre la carrera empieza a 'blindarse'. **Vallas, muros de hormigón, gradas, accesos restringidos o directamente inaccesibles... El que fue Port America's Cup y que durante estas semanas se convierte en el Valencia Steet Circuit es un espacio inhóspito en los dos casos, especialmente** la zona que estaba llamada a convertirse en un espacio abierto para los ciudadanos, **la antigua dársena interior del puerto.**

Las bases, que siguen estando en su mayoría en manos de los equipos que participaron la edición de 2007, **languidecen muchas de ellas abandonadas por completo. Sus estructuras, pensadas para ser efímeras, se deterioran y el suelo que ocupan hacen de la zona un lugar poco agradable para dar un paseo. La irrupción de la Fórmula 1 no hizo si no complicar una actuación urbanística y paisajística de primer orden para recuperar para los ciudadanos el espacio.**

¿Qué ha ocurrido para llegar a esta situación? "Pues que **se han cometido todos los errores que los grandes expertos en este tipo de eventos advirtieron que no se debían cometer**", explica un experto en publicidad, marketing y patrocinio.

El listado de recomendaciones que entonces se dieron a una incipiente Valencia como sede de grandes eventos resulta tan revelador como decepcionante: **"Pensar en lo ciudadanos", "que no sea una carga económica", "que se aprovechen las infraestructuras existentes y se construya lo menos posible", "que sea un proyecto colectivo a largo plazo", "que mejore la ciudad", "saber qué hacer con las instalaciones más allá de 2007", "ser coherentes con el aspecto social y urbanístico", "ser concordante con la ciudad"...** Todos los ponentes coincidieron en un **dato clave: Lo importante es saber qué se va a hacer el día después. Y eso es precisamente lo que no ha ocurrido.**

Uno de los responsables del **éxito de la Copa América en Auckland** explicó en aquel congreso aspectos clave: **"Se crearon infraestructuras para acoger los megayates.** La gente quería verlos. Atraer a miles de personas y hacer posible que disfrutaran de la visita especialmente cuando no había competición era un reto que se consiguió al crear un puerto deportivo abierto al público". La Copa del América en Auckland creó 15.000 empleos permanentes. "Eso fue lo que realmente transformó la ciudad y los miles de millones que llegaron después del evento", explicó un responsable de la organización neozelandesa.

Pese a que el éxito de la edición de 2007 de regata fue innegable. El empeño por repetir ese éxito, posiblemente, fue lo que llevó al recinto portuario valenciano al **estado de casi abandono** al que se enfrenta ahora. **El intento de convertirlo en una zona de ocio nocturno no ha sido ni mucho menos suficiente.**

De las 12 bases de los equipos, las de BMW Oracle, Shosholoza, Mazcalzone Latino y China Team están abandonadas por sus concesionarios. Ni durante la carrera de Fórmula 1 hay interés por alquilarlas. De hecho, no es tarea fácil saber a quién debería dirigirse uno si quisiera hacerlo.

Sin un acuerdo entre los componentes del consorcio, un plan de usos y de financiación, "pero sobre todo **una idea clara de recuperar ese espacio para la ciudad, pensando en dotarla de equipamientos públicos que permitan a los ciudadanos acercarse y no espante como ocurre ahora**", afirma un experto en urbanismo. **"Sin eso, todo seguirá igual",** concluye.

<http://www.valenciaplaza.com/ver/27640>

(2010) El PSPV insta a impulsar el plan de recuperación de la dársena y **retirar las bases de la Copa América.** A su juicio, "agreden" el entorno histórico y patrimonial de los tinglados. Ha propuesto **"crear un espacio de paseo ciudadano conectado con el mar, en un escenario de gran valor patrimonial configurado por el edificio del reloj, la aduana marítima, los tinglados o los docks".**

"Hay que impulsar un plan para la dársena -ha planteado Soto- porque debido a la improvisación se están cometiendo aberraciones patrimoniales". A su juicio, **hay que retirar las bases porque "agreden con su estética de polígono industrial improvisado y efímero un entorno tan delicado y con tanto valor histórico y patrimonial como el de los tinglados modernistas del puerto".**

El edil se ha apoyado en la idea de la actual directora general de Territorio y Paisaje, Aranzazu

Muñoz, quien en el concurso sobre la Fachada Marítima ya afirmó en 2007 que **la dársena debería recuperar su configuración anterior a la Copa del América, sin el pantalán que rompe el espacio y lo compartimenta y con los tinglados más cerca del agua.**

En este sentido, según Soto, sería conveniente **"reflexionar sobre el impacto del pantalán, recuperando así la unidad de la lámina de agua de la dársena".**

"La inercia, la falta de modelo y el desinterés por este entorno por parte del Ayuntamiento permite que la dársena siga colonizada por usos impropios y aberrantes que no solo no se van, sino que parece que han venido para quedarse", ha denunciado.

En este sentido se ha referido a la **"propuesta disparatada" de ubicar un cluster tecnológico en la dársena, una infraestructura que, según ha considerado, "debería ejecutarse en la ZAL".**

<http://www.lasprovincias.es/20101213/comunitatvalenciana/valencia/darsena-valencia-201012131443.html>

(2011) PP y PSPV coinciden en **habilitar un espacio empresarial científico-tecnológico en la dársena.** Fuentes del consistorio señalan la posibilidad de **instaurar un espacio destinado a la innovación y las nuevas tecnologías con posibilidades empresariales donde se encuentran las bases de los equipos de la competición náutica.** El portavoz del grupo socialista, Joan Calabuig, explicó la importancia de **generar un espacio innovador que consistiera en un complejo o parque científico-tecnológico con empresas relacionadas con la biotecnología, las energías renovables, tecnología de la comunicación...** "Es uno de los pocos sectores, por no decir el único, que en tiempos de crisis económica ha generado empleo", subraya Calabuig.

Además, desde el grupo socialista recalcan el **"uso social"** que proponen para la dársena. **"Nosotros recuperaríamos varias ideas del proyecto 'La Mar de Tots', que incluía un espacios culturales, infantiles o técnicos, como eran 'La Mar de Ritmes', 'La Mar de Xiquets' o 'La Mar d'Arquitectures', destinados a conectar a la sociedad con el mar",** señala Calabuig.

Desde el ayuntamiento, inciden de la importancia de la marca 'Valencia' a la hora de 'vender' la dársena y destacan la **necesidad de atraer la inversión de fuera de la Comunitat con la oferta "atractiva" que suponen "los amarres en el puerto deportivo", la promoción del ocio con la restauración a la cabeza y la posibilidad citada del espacio empresarial relacionado con la innovación y las nuevas tecnologías.** Asimismo, no se descarta desde el consistorio la **posibilidad de llegar a construir viviendas en la zona.**

Como ya anunció Rita Barberá en campaña, **una de las ideas para la dársena es que se convierta en el "primer puerto deportivo urbano del Mediterráneo",** por lo que la línea de trabajo irá destinada también a **"atraer a los barcos y dotarlos de servicios"** además de "darle protagonismo" a proyectos como la **construcción de la Villa Termal.**

Sinergias con el AVE. Tanto desde el PP como el PSPV observan con interés la posibilidad de establecer **sinergias con el AVE de cara a atraer potenciales inversores y, en el futuro, clientela desde Madrid.** Además, la conexión ferroviaria allana también las posibilidades de negocio en esta zona hasta ahora poco aprovechada. **"Lo importante es no perder más el tiempo y desarrollar un área que ahora no está generando nada",** subraya.

<http://www.valenciaplaza.com/ver/29813/PP-y-PSPV-coinciden-en-habilitar-un-espacio-empresarial-cient%C3%ADfico-tecnol%C3%ADgico-en-la-d>

(2010) Desde la Federación de Hostelería apuntaron que La Marina tiene "unas posibilidades fantásticas" y que "cualquier ciudad que tenga mar tiene que aprovecharse de él, tiene que tener un escaparate hacia el mar, y consideramos que La Marina es un buen ejemplo de eso".

<http://www.lasprovincias.es/20100316/comunitatvalenciana/valencia/comision-espectaculos-aprueba-funcionamiento-201003161415.html>

(2011) **Cuarenta empresas de internet quieren tener su sede en la marina. Las compañías**

se dedican a las nuevas tecnologías y plantean alquilar las oficinas en la dársena interior a precio de mercado.

El centro tecnológico que quiere la alcaldesa Rita Barberá en la dársena interior de Valencia ya tiene cifras. Cuarenta empresas del sector tecnológico, en concreto dedicadas a negocios relacionados con internet, han mostrado su interés en radicarse en la flamante marina construida para la Copa América y sin uso prácticamente desde febrero del pasado año, cuando acabó la segunda edición del evento náutico en aguas de la Malvarrosa. «Muchos coincidían en el beneficio que puede tener agruparse en un único lugar para compartir conocimientos y repartir costes», en referencia a la marina.

La idea del Ayuntamiento es destinar buena parte de los espacios a oficinas y sedes de empresas tecnológicas, no contaminantes y que ayuden a amortizar buena parte de la inversión pública que se hizo en la dársena interior hace años.

La iniciativa se completa con edificios de viviendas de alquiler en la Malvarrosa y la avenida de los Naranjos. El proyecto no prevé inmuebles como residencias, para evitar una competencia directa con las empresas privadas.

Sí que hay actividad comercial en lo que respecta a la marina exterior, donde funcionan los amarres a través de la concesión a una empresa privada. Alrededor de este espacio, junto con el edificio Veles e Vents, también se mantienen una decena de restaurantes, cuyos propietarios han formado una asociación para impulsar actividades de promoción turística, además de formalizar demandas.

Entre estas últimas destaca la **reivindicación de que se derriben los tramos de verja que quedan en pie alrededor de la dársena, junto con la recuperación de las lanchas que sirven para cruzar de una parte a otra de la bocana. Este servicio dejó de prestarse cuando se acabó la Copa América de vela.**

<http://www.lasprovincias.es/v/20110517/valencia/cuarenta-empresas-internet-quieren-20110517.html>

(2010) Alejandro Escribano dice que en «la dársena cabe todo, comercio, trabajo y vivienda» El autor del PGOU cree que la Marina necesita un buen motor, como fue en Port Vell el centro comercial, y un uso intensivo.

Entre los urbanistas hay posiciones radicalmente opuestas pero todos coinciden en que se necesita una planificación a largo plazo, alejada de debates estériles y ocurrencias políticas. El arquitecto y padre del actual Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Valencia, Alejandro Escribano, es partidario de un uso intensivo de la dársena «vella» (rebautizada como Marina Real Juan Carlos I). Otros, en cambio, defienden la moderación.

El agua es un elemento clave y «debe ser utilizada de mejor manera», apunta por otro lado el urbanista que es partidario de que el ámbito de la marina se extienda más al sur, hasta los muelles de Contenemar, precisamente el espacio que la alcaldesa, Rita Barberá, señala como zona para construir viviendas y que es un punto de choque con el Gobierno central.

«La introducción de viviendas sería un factor claramente positivo, coincido con la alcaldesa», apunta Escribano quien pone como ejemplo la regeneración urbana de los Dockland de Londres donde **«se ha visto que sin viviendas no hay uso nocturno y no se aprovecha el espacio»**. En cuanto al tipo de arquitectura, Alejandro Escribano lo tiene claro. **«No se trata de hacer rascacielos sino un pequeño barrio de tres o cuatro alturas, que mantenga el modelo mediterráneo y con algún edificio en altura, a modo de hito»**. Aduce que una ciudad rodeada de huerta como es Valencia «está obligada a ocupar sus viejos espacios». «Todas las ciudades modernas lo hacen, ocupan y reutilizan espacios obsoletos» bien sea un muelle portuario bien una fábrica.

Cree que **pueden coexistir viviendas con amarres**, como planteó la alcaldesa, **con viviendas sociales**, como propusieron Jean Nouvel y GMP, los ganadores del primer concurso de ideas convocado por el Consorcio en 2007. Pero además considera que debe irse a una mezcla de usos, a una «densificación alta». «Allí cabe todo porque la superficie es enorme. Comercio, ocio, trabajo y vivienda».

El urbanista cree que se podría invitar a empresas a instalar allí sus sedes para dar valor y calidad al entorno. «Ni Marsella, ni Génova pueden ofrecer un espacio de desarrollo como la dársena», remacha Escribano. «La dársena es una joya urbanística y la inversión privada llegará», apunta.

«Opino que sí sería una buena zona para hacer un pequeño distrito financiero ahí que le dé calidad (calidad, no convertirlo en pijolandia que en Valencia aún no conocen la diferencia entre uno y otro), pero no por las tonterías que ha soltado Escribano (que si no tiene comparación, que si nosequé, más que nada porque es mentira. Hay muchas comparaciones: desde Bilbao con la isla de la innovación, a BCN con el desarrollo del nuevo puerto de la Zona Fòrum, que cuenta con universidades, un campus de desarrollo universitario-empresarial, zona residencial y un cluster de diseño, o, más lejos, pero igual visualmente, el Canary Wharf), sino porque, precisamente, se está demostrando que esto “vende”, tenemos la posibilidad en Valencia y convendría explotarla. Además, Valencia carece de ninguna otra opción financiera, así que una de por sí atraería empresas, si encima es un atractivo como la zona, con mayor razón.

<http://www.levante-emv.com/valencia/2010/02/21/alejandro-escribano-dice-darsena-comercio-trabajo-vivienda/680894.html>

(2010) Joan Olmos propone **«quitar las bases y dejarla como estaba, como gran espacio ciudadano»** El ingeniero y urbanista propone que la Marina se convierta en una prolongación del paseo marítimo.

A la hora de hablar del uso futuro de la dársena, Olmos es partidario de «que la dejen como está, como un **gran espacio de ocio, de uso ciudadano y relacionado con la náutica**». «Las experiencias de reconverter dársenas viejas para usos modernos han sido un pequeño timo». En concreto, señaló al Port Vell de Barcelona, el mismo caso utilizado por el arquitecto Alejandro Escribano como ejemplo «mejorable» de reconversión de un espacio portuario.

«La idea de convertir la dársena en una zona comercial no me parece buena», apunta el experto en espacio urbano. Olmos cree que la marina, donde se encuentran el Veles e Vents, las bases de los equipos, los amarres y otros edificios de la Copa del América **«debería quedar como una prolongación del paseo marítimo»**.

Lo mejor de esta opción es que la inversión económica sería mínima. Una de las actuaciones prioritarias para Olmos es **«desmantelar las bases cuanto antes» para liberar la dársena.**

Buscar el consenso vecinal. Sin embargo, antes que nada el ingeniero aboga por **abordar la ordenación de la dársena desde una perspectiva global, de toda la fachada marítima, «desde la acequia de Vera hasta la desembocadura y Natzaret»**. «Es necesario un planeamiento a medio plazo, con consenso de los barrios y vecinos y no a partir de lo que diga un ilustre arquitecto o urbanista, que también».

<http://www.levante-emv.com/valencia/2010/02/21/joan-olmos-propone-quitar-bases-dejarla-gran-espacio-ciudadano/680895.html>

(2010) En la Dársena no cabe todo. **El circuito de la F1 no ha hecho más que generar conflictos con el uso público, por no citar las molestias a los vecinos o el aislamiento del barrio de Natzaret en los días de las carreras.**

Dicho espacio, el único que permite hoy un contacto urbano directo de la ciudad con el puerto, contiene una serie de activos de sobra conocidos- los tinglados, el edificio del Reloj- que han venido empleándose con éxito en los últimos años para **actuaciones musicales y exposiciones culturales**.

Conviene recordar aquellos tiempos “de cuando las mejoras del puerto derivaban en mejoras para la población” como dice mi compañero Carlos Nárdiz, y no todo eran inconvenientes. Podríamos retomar pues esas enseñanzas para definir los efectos positivos de nuestro puerto sobre la ciudad, hoy ya arribada al mar.

Insisto pues en que **la dársena, en toda su extensión, constituye hoy un espacio público de sumo interés, pero no es un solar donde, como decía Escribano el domingo, cabe todo**. No será difícil establecer un plan de usos para ese espacio tan singular, aunque **va a estar hipotecado unos cuantos años por un circuito de asfalto que nunca debió alojarse en nuestro puerto**.

Una vez establecido el plan de usos -¿por qué no abrir un gran debate público?- solo quedaría encontrar un equipo profesional competente que le dé forma y realice un buen proyecto. Hay magníficos urbanistas que no están en la pasarela global y que pueden proporcionar buenos resultados.

No creo que sea difícil encontrar un consenso ciudadano sobre ese plan de usos, que si se me permite, **debería respetar la memoria del lugar, un espacio para los ciudadanos, para actividades no mercantilizadas, para el paseo, para las actividades lúdicas y deportivas al aire libre, relacionadas también con los deportes náuticos.**

Aquí, de momento, solo cabe **desmontar las bases de la Copa**, porque **desde el punto de vista urbanístico, arquitectónico y patrimonial son un despropósito, más parecido a un polígono industrial**, aunque pudiera mantener el interés de algún "edificio" aislado. Otro asunto diferente, ampliando la escala, es el tratamiento de la totalidad del ámbito que se cede al municipio, conectado con el espacio que espera el plan del Grau que se fundió con el de la marina, algo razonable desde la óptica del planeamiento. Ingeniero de Caminos y profesor de Urbanismo en la Escuela de Arquitectura de Valencia.

<http://www.levante-emv.com/valencia/2010/02/28/darsena/683006.html>

(2008) Los vecinos apoyan la recuperación de la playa de Natzaret y cuestionan los rascacielos del Grao. EU lamenta que el circuito urbano invada el delta verde y que no se tenga en cuenta el ruido. Amadeu Sanchis, **lamentó ayer que la propuesta del PAI del Grao esté "pensada para integrar el circuito de Fórmula 1 en el casco urbano, pasando por encima de las prioridades urbanísticas del barrio", y censuró que el 30% del trazado "coincida con calles y avenidas del futuro barrio".**

Sanchis destacó, a través de un comunicado, que **la propuesta "no tiene en cuenta la contaminación acústica que supondrá el circuito, ni la prioridad de los peatones que debe tener cualquier planificación urbanística, apostando por un tráfico calmado y pacificado".**

El presidente de la Asociación de Vecinos Grau-Port, Jesús Vicente Andrés, aseguró que **"la idea de reconstruir la playa de Natzaret es muy positivo"** aunque se reservan su opinión sobre los rascacielos de hasta 50 alturas previstos en el nuevo barrio del Grao hasta conocer el diseño definitivo. Moltó manifestó sus **dudas acerca de la compatibilidad del delta verde con los rascacielos y del efecto barrera de las brisas marinas que tendrán las construcciones en altura.**

<http://www.levante-emv.com/valencia/2008/06/27/valencia-vecinos-apoyan-recuperacion-playa-natzaret-cuestionan-rascacielos-grao/465596.html>

(2011) La venta de 800 amarres de la marina permitirá a Valencia ser el puerto de Madrid. «Ahora desde luego es el momento de que los barcos puedan venir y quedarse y con el AVE a menos de una hora y media de Madrid. **Valencia se puede convertir perfectamente en el puerto invernal de primer nivel**», explicaba Vicente Macías, gerente de AdhocValencia, empresa especialista en atender a vips.

La oportunidad que tiene ahora Valencia es aprovechar la conjuntura y ofrecer unos precios más competitivos con el resto de puertos españoles y así atraer cientos de barcos que ahora se encuentran en las islas Baleares, la costa de Alicante y Barcelona.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110719/valencia/venta-amarres-marina-permitira-20110719.html>

(2010) Barberá se queda sin los terrenos para viviendas de la dársena. **Los muelles portuarios que el Gobierno se comprometió a incorporar en 2006 al ámbito de la marina se excluyen del convenio de cesión presentado por la Autoridad Portuaria de Valencia. El puerto mantendrá la propiedad de la marina exterior, el canal y el pantalán de megayates.**

El borrador del convenio interadministrativo para la cesión definitiva de la dársena interior (Marina Real Juan Carlos I) a la ciudad deja fuera los muelles portuarios donde la alcaldesa Rita Barberá proyectó viviendas con amarres. El muelle de Poniente (70.000 metros cuadrados) y parte del de Levante (135.000 m2) se agregaron al ámbito de la marina en el consejo rector del Consorcio Valencia 2007 de 11 de enero de 2006. El acuerdo suponía añadir 205.000 m2 más al millón de metros (lámina de agua incluida) del ámbito de la marina.

En el concurso de ideas convocado por el Consorcio hace tres años se incluyeron los muelles, que también han aparecido grafiados como suelo urbano en la revisión del PGOU de Valencia. **El convenio,**

según ha sabido este diario, **sólo prevé ceder a la ciudad los tinglados modernistas, las bases de los equipos y el Veles e Vents. El canal y la marina exterior, donde hay 620 amarres, no serán propiedad a la ciudad.** La APV plantea una concesión directa al Consorcio Valencia 2007 para que explote los amarres por un periodo de tiempo aún por cerrar. La misma fórmula se aplicaría al pantalán de megayates puesto que la lámina de agua de la dársena seguirá siendo titularidad del puerto.

Los terrenos que pierde el puerto en la frontera con la ciudad los ganará en la ampliación norte en curso y que muchos entienden como una compensación por la pérdida de las playas de Natzaret y la Punta. El canal, la marina exterior, las láminas de agua y los muelles de Levante y Poniente no pueden ser cedidos porque son dominio público portuario y no han sido desafectados pese al acuerdo de 2006. De la explotación comercial de la dársena, donde estaba previsto construir tiendas, restaurantes, espacios deportivos y culturales, viviendas e incluso un hotel depende la devolución del crédito de 400 millones del ICO de las obras de la Copa del América.

Con la incorporación en enero de 2006 de los muelles de Levante y Poniente al ámbito de la marina y del concurso de ideas (donde también se integró el PAI del Grao), el Gobierno, entonces representado por Jordi Sevilla, accedió sólo en parte a los deseos de la alcaldesa. Sevilla descartó la posibilidad de urbanizar este espacio e integrarlo junto con la dársena como un barrio más de la ciudad.

Los muelles, según el acuerdo del consejo rector del Consorcio de 2006, seguirían teniendo la consideración de suelo de dominio público portuario y en ellos únicamente tendrían cabida usos vinculados a dicha actividad, como los cruceros. Este uso coincide con los planes del puerto que ha ubicado en esta zona las nuevas terminales de cruceros, una de sus grandes apuestas de futuro vinculada a la llegada del AVE.

La alcaldesa siempre ha pensado que **los muelles que hoy ocupan grúas y contenedores portuarios "acabarán cayendo" e integrándose en la ciudad.** Precisamente, la construcción de viviendas con amarre en dichos muelles fue la opción que barajó el ayuntamiento y el anterior Gobierno del PP para financiar la Copa América.

<http://www.levante-emv.com/valencia/2010/12/17/barbera-queda-terrenos-viviendas-darsena/766394.html>

(2011) Las obras de edificación de la dársena de servicios náuticos del Puerto de Valencia no han cesado este verano y la prueba de ello es lo avanzado de las mismas llegados a finales del mes de agosto. La Compañía Levantina de Edificación y Obras Públicas, (Cleop), ha realizado la estructura de los edificios destinados a albergar los servicios de Prácticos y Marinería, Remolcadores, Subacuáticos y Amarradores.

http://www.diariodelpuerto.com/noticia.php?not_id=44500

(2011) El Consorcio se reúne para agilizar una salida comercial a amarres y locales en la Marina. El PP y el PSOE, conscientes de que se ha estado estrangulando la Dársena, se van a reunir para sentar las bases de una plataforma de trabajo que tiene como eje fundamental el desbloqueo económico y comercial de la Marina. **El potencial de la zona está en la venta de amarres para barcos y promover la instalación de nuevos locales comerciales de ocio, así como facilitar el uso de las bases de Copa América que ahora se están vacías.** «Ahora lo más importante es desbloquear la dársena con actividad que no condicione de una forma irreversible la Marina. Luego ya tendremos tiempo de trabajar en los planes de mayor calado, pero ahora hay que darle vida a la instalación», manifestaba Calabuig.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110728/valencia/consorcio-reune-para-agilizar-20110728.html>

Un cine para la nueva dársena. Una zona anexa a la base del equipo del Alinghi será utilizada desde julio como **terrazza de verano al aire libre.** De algo parece comienza a servir la dársena interior del puerto tras el paso de la Copa del América. Ya no sólo como escenario de conciertos o de recreo, sino ahora también como terraza de cine.

El cine de verano al aire libre, tendrá a la **dársena como punto de encuentro.** La capacidad prevista estará en torno a las mil personas, ochocientas en sillón y 200 en una área reservada donde los sillones serán sustituidos por sofás estilo lounge y su precio será un poco más elevado, al estilo de los

palcos de algunos complejos.

El espacio reservado es un área asfaltada que sirve de curva durante los premios de Formula 1 junto a la base del equipo suizo. La pantalla será instalada de espaldas a la zona de tráfico, mirando al mar. El cine dispondrá de servicio de bar por lo que la exhibición no vendrá sola.

<http://ocio.levante-emv.com/planes/noticias/nws-19214-un-cine-nueva-darsena.html>

(2011) La idea es “mejorar el concepto del cine tradicional” con la posibilidad de “disfrutarlo al lado del mar”, ha apuntado Pérez. “No afecta a la actividad diaria del puerto”. Situado frente a la dársena del puerto al lado de la explanada que se extiende junto al edificio Alinghi, contará con barras de servicio de comida y bebida.

<http://www.elmundo.es/elmundo/2011/06/02/valencia/1307019748.html>

(2011) Sólo durará dos meses, pero los responsables del proyecto esperan que sea una de las referencias de ocio para el verano en la ciudad. «Nosotros necesitamos tres días para montar toda la infraestructura del cine, por lo tanto Valmor tiene dos días antes para mover una valla.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110603/valencia/hamacas-para-estar-cine-20110603.html>

(2011) **Los hosteleros piden limitar la oferta de bares en la dársena.** La idea es limitar la apertura de más bares y restaurantes, con una cifra idónea que no convierta la zona portuaria en una fuente de ruido y de saturación de la oferta del sector. De momento, lo único que se sabe es la voluntad de los socios del Consorcio (Gobierno, Ayuntamiento y Generalitat) de **rehabilitar los tinglados, alquilar las bases para equipos de regatas y empresas de nuevas tecnologías**, así como **facilitar el tráfico de barcos de recreo con la venta de amarres**. Aliño insistió en la **necesidad de demoler parte de la verja que rodea la dársena, en especial el tramo que separa la marina del paseo de Neptuno**. «Hay que mejorar la permeabilidad con el casco urbano».

“Plagarlo de bares podría llegar a ser negativo, ya no por el ambiente que se cree, sino también porque la masificación de bares deja de funcionar al medio - largo plazo. Ahora toca hacer un estudio serio y encontrarle a cada lugar su realidad. Pero hacer algo con múltiples caras y que nos aporte lo mejor que puede aportar un bello puerto como el nuestro.”

<http://www.lasprovincias.es/v/20110802/valencia/hosteleros-piden-limitar-oferta-20110802.html>

(2010) Espacio en el puerto para albergar un **museo marítimo**. Con esto se conseguiría recuperar la dársena como un espacio de amplio uso social para el ciudadano». La entidad cultural trasladó el pasado enero nuevamente al presidente del Puerto, Rafael Aznar, esta propuesta por «su alto valor histórico y cultural».

El Consell ya elaboró en 2000 un primer dictamen sobre esta misma cuestión de un equipamientos museístico, con el objetivo de **recuperar «la tradición cultural de la fachada marítima de la ciudad y convertirla en un espacio de amplio uso social para los ciudadanos»**.

<http://www.lasprovincias.es/v/20100228/valencia/espacio-para-museo-maritimo-20100228.html>

(2010) El ayuntamiento estudia darle un **uso deportivo a la Dársena Interior**. Entre las propuestas, Barberá apuesta por la **celebración de acontecimientos deportivos los domingos por la mañana**, que se pondrían seguir a través de una pantalla gigante, como ha ocurrido con la última edición de la America's Cup. Además, la alcaldesa de Valencia anunciaba que su intención es convocar un nuevo concurso internacional de ideas para la futura explotación de la Dársena, sin olvidar la **organización de eventos deportivos y la conversión en puerto deportivo**.

http://www.veintepies.com/secciones/puerto_more.php?id=54674_0_13_0_M

(2011) El Consorcio estudia **sacar a concurso las bases del Oracle y el Mascalzone**. La alcaldesa de Valencia quiere que la **zona sea de uso terciario**, principalmente para la **implantación de empresas tecnológicas**.

El Consorcio Valencia 2007 estudia sacar a concurso dos de las bases que ocuparon los equipos de la 32 Copa del América de vela, la del BMW-Oracle y la del Mascalzone Latino, así como la planta baja de la antigua estación marítima que sirvió de edificio de prensa durante esta cita náutica en el verano de 2007. Según ese proyecto, **la zona de las bases contiguas a la estación marítima**, ubicada detrás del edificio del Reloj, **desaparecería y quedaría una zona verde de esparcimiento y mirador**.

El orden del día incluye estudiar la salida a concurso de esas dos bases, la que ocupó el equipo estadounidense en la zona norte de la dársena y la que acogió al equipo italiano del Mascalzone en la zona sur y de la antigua estación marítima del puerto, que podría ser utilizada como terminal de pasajeros.

<http://www.lasprovincias.es/v/20111023/valencia/consorcio-estudia-sacar-concurso-20111023.html>

(2011) Los técnicos de la entidad trabajan ahora en la **recuperación del tinglado 2, junto al edificio del Reloj, utilizado ahora como mero almacén** a pesar de su ubicación privilegiada, a unos metros del acceso principal de la marina.

Otro de los apartados que se quieren sacar adelante en primer lugar se refiere al **nuevo plan de usos de las antiguas bases de la Copa América**. De las 12 instalaciones, cuatro están sin alquilar y una quinta lo estará en breve. Se trata de los edificios que albergaron a los equipos de China Team, BMW Oracle, Piu 39 y Shosholoz. **La idea es que alguno sirva como varadero, taller de reparación de barcos que salga en concesión para que se encargue alguna firma privada**.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110831/valencia/tres-nuevos-restaurantes-aumentaran-20110831.html>

(2011) **Una de las actuaciones pasa por la rehabilitación de los tinglados para recuperar su estado original, al igual que la lonja de pescadores, el acondicionamiento de un parking y la realización de diversas demoliciones de estructuras en desuso**.

Otra de las principales actuaciones que beneficiará a los cruceristas será acondicionar la estación marítima como una terminal seca, a fin de facilitar la facturación de los equipajes a los pasajeros hasta que el puerto construya la nueva terminal de cruceristas. Es una petición que han hecho tres consignatarias. El vicepresidente primero del Consorcio y secretario de Estado de Cooperación Territorial, Gaspar Zarrías, ha asegurado que otro de los objetivos es que en un corto plazo los amarres puedan adquirirse.

<http://www.lasprovincias.es/20110728/comunitatvalenciana/valencia/consorcio-valencia-cruce-ristas-terminal-201107281419.html>

(2010) El Gobierno piensa en la dársena para ubicar el **Museo del Mediterráneo**. Un inmueble situado en la nueva dársena del Puerto de Valencia y un solar en el Paseo Marítimo de la ciudad son los lugares que se están “valorando” para instalar el Museo del Mediterráneo. De este modo, **“se está trabajando en la ubicación definitiva de este centro** después de otras alternativas consideradas inadecuadas”. Asimismo, el Ejecutivo manifiesta que el denominado Museo del Mediterráneo “responde a un nuevo tipo de institución museística, de ámbito internacional, dedicada a la protección de diversos tipos de patrimonios, con especial dedicación al patrimonio inmaterial, y que basa su actividad principalmente en la investigación y la documentación, llevando a cabo sus programas en colaboración con los países de la cuenca mediterránea”.

<http://www.levante-emv.com/valencia/2010/04/04/gobierno-piensa-darsena-ubicar-museo-mediterraneo/693362.html>

Fuentes del Consejo de Administración de la APV aseguraron que los técnicos todavía están delimitando qué zona se cederá a la ciudad y qué zona será portuaria. Sobre la mesa están los

antiguos muelles de Levante y Poniente, que Rita Barberá reclama para la ciudad con vistas a la urbanización de viviendas con amarres y la reserva del suelo para el túnel del acceso norte, que el puerto ya intentó colar en las obras de la Copa.

(2010) **La Lonja debate su mudanza**. Los pescadores valencianos hicieron las maletas en 2005 para cambiar su histórica sede de la cofradía de pescadores, sitiada junto al varadero público, por una provisional en la renovada instalación de la America's Cup, junto a la base del equipo China Team. Ahora, cinco años después, se ha vuelto a poner sobre la mesa los planos de la instalación portuaria para decidir la ubicación definitiva de la Lonja del Pescado.

La **propuesta** lanzada por el Consorcio y la Autoridad Portuaria de Valencia, y que ahora los pescadores están estudiando, **pasa por trasladar la cofradía hasta Pinedo, adosada al club náutico y cerca del marginal izquierdo del río**. De llevarse adelante el proyecto, «**la dársena ganaría importancia como modelo de marina deportiva, volcada en las embarcaciones de recreo y en las competiciones náuticas**», según indicó ayer la Autoridad Portuaria.

Mientras los pescadores deciden su futuro, la realidad es que **la instalación donde se encuentran desde 2005, tiene poca capacidad de amarre y limita la llegada de barcos de trañes que capturan sardinas y que suponían una fuente importante de ingresos a la cofradía en su antigua sede junto al varadero**.

<http://www.lasprovincias.es/v/20100327/valencia/lonja-debate-mudanza-20100327.html>

CIUDAD

Con el crecimiento actual y el desarrollo del puerto, la ciudad busca **crecer hacia la costa y la huerta**, y urbanizar grandes extensiones que, hasta ahora, ocupaban en su mayoría zonas de cultivo.

<http://www.sociopolis.net/web/sociopolis.php>

Recuperación de la playa de Nazaret, eliminación de las vías de ferrocarril y los depósitos de hidrocarburos de CLH, zonas deportivas náuticas, un centro cultural y un hotel, y el gran símbolo de acceso al puerto: dos torres de 220 metros de altura destinadas a vivienda y comercios sobre los muelles, en plena bocana.

Soterramiento de las vías del ferrocarril en la calle Serrería para favorecer el desarrollo de este PAI y el de las Moreras.

En el PAI del Grao se levantarán unas 3.000 viviendas sobre una superficie de 400.000 metros cuadrados de suelo privado, gran parte de los cuales estarán ocupados por un **gran "Delta verde"** (130.000 metros cuadrados) y por otros jardines (40.000 metros).

Los **canales navegables**, que aprovecharán la desembocadura del antiguo cauce del Turia para conectar con el mar, ocuparán una superficie de 28.000 metros cuadrados, mientras que otros 60.000 se destinarán a usos terciarios y 36.000 a nuevos equipamientos públicos. El barrio que surgirá de este planeamiento, delimitado por las Moreras, Nazaret y Camino Hondo, reflejará un nuevo concepto de ciudad sólo comparable al de nuevos planeamientos en Singapur, Lisboa o Hamburgo.

Dar continuidad" al cauce del Turia y a la vieja dársena en el frente litoral.

Barberá sorprendió a los presentes y aseguró que uno de los próximos proyectos en los que se embarcará la ciudad, aunque no quiso avanzar muchos datos, será el **turismo termal**. «Si todo va bien les anuncio que nos incorporaremos con fuerza al emergente turismo termal».

MARINA REAL

(2010) Los amarres de la marina exterior tienen un doble aliciente este año al ofrecer la Copa

América y el Gran Premio de Fórmula 1. Desde siete euros por día en temporada baja y con una capacidad en los pantalanes para acoger barcos de ocho a 150 metros de eslora, los precios astronómicos de 27.000 euros por tres días para los megayates durante la Fórmula 1 no deben engañar. Sólo con esta línea de negocio sería imposible amortizar los préstamos pedidos en su día por el Consorcio para afrontar las obras de la marina, con una nueva bocana y la construcción del edificio Veles e Vents como ejemplos representativos de las infraestructuras.

Queda descartado en esta fase cualquier iniciativa relacionada con las zonas residenciales previstas en los terrenos de Unión Naval de Levante y el muelle de contenedores situado en la parte norte de las transversales. Esa petición de Barberá generó un agrio debate entre el Gobierno y el Ayuntamiento, al entender el primero que **acentuaba demasiado el perfil de una zona rica y exclusiva. Apartamentos de lujo con el velero amarrado a unos metros de distancia en el pantalán no era el proyecto** deseado por el entonces vicepresidente de la entidad, el ex ministro Jordi Sevilla.

Y en el horizonte, **el desarrollo del nuevo barrio del Grao**, todavía lejano, aunque con la entidad suficiente para tenerlo en cuenta porque **el propósito del Consistorio es que se integre por completo en la dársena interior**.

<http://www.lasprovincias.es/v/20100228/valencia/bares-ocio-familiar-lideran-20100228.html>

(2011) La Marina Real Juan Carlos I ha incrementado de una forma exponencial su alquiler de amarres ya que, además de ofertar unos precios inferiores a las otras marinas, son capaces de ofrecer servicios de primera calidad y en el mismo centro de Valencia.

Precios 2011. Actualmente la Marina tiene alquilados cerca de 430 amarres de los más de setecientos que ofrece entre todas las zonas de atraque. Las cifras invitan al optimismo a los mentores de la instalación que aspiran a seguir captando embarcaciones en sus pantalanes capaces de albergar barcos que van desde los 8 a los 80 metros de eslora.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110110/valencia/marina-real-casi-dobla-20110110.html>

(2010) **Un centro de negocios, un hotel, comercios, restaurantes y equipamientos públicos**, las posibilidades de la dársena son casi infinitas si se dejan al margen las viviendas. El concurso de ideas de la Copa América ya dejó bien claro que **la marina es una de las zonas de Valencia con más posibilidades de desarrollo, al combinar un puerto deportivo con las ventajas de los servicios que ofrece una gran ciudad. El proyecto prevé edificios de hasta 50 plantas de altura, junto con grandes zonas verdes recorridas por canales navegables y estanques comunicados con la dársena interior**. Para esto último se necesita desarrollar el plan de usos de la dársena, que vincularía este espacio con el resto de la ciudad.

El edificio Veles e Vents, el icono arquitectónico de la Copa América, **ahora acoge una tienda, restaurantes y salas de alquiler para todo tipo de actos, incluido banquetes de boda**.

<http://www.lasprovincias.es/v/20100616/valencia/oficinas-hoteles-tiendas-entre-20100616.html>

(2011) **Los hosteleros proponen una escuela turística en la marina**. La Federación de Hostelería de Valencia promueve la instalación de una escuela-hotel en la Marina Real Juan Carlos I, que ofrezca formación especializada en restauración y hostelería de alto nivel, y que esté abierta al público. Para ello, sería necesario acondicionar alguno de los edificios que rodean la dársena interior o edificar uno nuevo, de modo que las bases de los equipos de Copa América quedan descartadas por tratarse de «construcciones efímeras que no reúnen las condiciones». **El edificio elegido deberá reunir condiciones para la instalación de un restaurante y un hotel, además de las aulas y maquinaria**.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110527/valencia/hosteleros-proponen-escuela-turistica-20110527.html>

(2010) **Los pescadores piden un lugar en la marina** tras la Copa América. Los clubes

proponen que se reserve un espacio en la zona sur con requisitos para garantizar la limpieza. Los cuatro clubes de pesca deportiva de Valencia han pedido al Consorcio que les permita echar los anzuelos en la marina exterior. **Los pescadores estiman que un tramo de la marina sur, el más alejado de la dársena, sería el lugar idóneo.** En la actualidad tienen sitio acordado con la Autoridad Portuaria en el dique este, aunque sólo en horario nocturno. Es más, deben contar con un autobús para hacer el recorrido hasta el cantil al no estar permitido el paso de coches particulares.

«Queremos una **zona de pesca controlada pero mayor y de mejor acceso.** En ese dique apenas hay entre 60 y 70 plazas».

<http://www.lasprovincias.es/v/20100218/valencia/pescadores-piden-lugar-marina-20100218.html>

(2011) **Barberá impulsa un proyecto para recuperar el varadero en la Marina Real.** El objetivo es empezar a potenciar esta zona y se va a comenzar por el antiguo varadero, una edificación de ladrillos caravista que antaño tenía al lado la lonja de pescadores y que ahora tiene como 'vecinas' bases de equipos de la America's Cup como el Alinghi y el BMW Oracle.

Las construcciones prefabricadas que se pretenden eliminar sirvieron de sede del voluntariado durante la 32ª America's Cup y de oficina de organización y prensa en la 33ª America's Cup.

Con esta retirada se dejará libre la fachada del varadero para dar un nuevo uso al clásico edificio, que podría habilitarse para el sector de la hostelería o para oficinas.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110903/valencia/barbera-impulsa-proyecto-para-20110903.html>

(2011) Barberá plantea **eliminar las bases de la Marina para crear un espacio verde y un gran mirador** desde donde se pueda observar toda la Marina.

La alcaldesa de Valencia, Rita Barberá, ha anunciado hoy en la Marina Real Juan Carlos I que su gran objetivo es desbloquear este espacio para poder impulsarlo y explotarlo con diferentes **usos turísticos, comerciales y deportivos.** También propone acoger una **zona terciaria con tiendas, restauración e incluso con un hotel y un gran varadero** para captar a todos los capitanes de barco, así como **restaurar los tinglados.** "Es necesario adaptar toda la Marina para poder atraer a todos los yates, megayates y embarcaciones de recreo y tenemos la ubicación idónea y el clima para poder hacerlo".

<http://www.lasprovincias.es/especiales/elecciones/2011/noticias/barbera-marina-usos-sondeos-201105071414.html>

(2011) Empresarios con locales en la dársena del puerto se asocian para dinamizar la zona. Un grupo de empresarios ya instalados en la Marina Real Juan Carlos I de Valencia se ha constituido en asociación para promocionar este **espacio del puerto de Valencia**, que según dicen está **"infrautilizado"**.

En su opinión, **queda un gran espacio en la zona situada al sur del edificio Veles e Vents**, donde están asentados los equipos de la Copa del América, al que hay que darle una salida, dinamizándolo económicamente sin saturarlo. **En este espacio podrían instalarse cines, tiendas y otros locales de ocio**, aunque personalmente cree que debería **promocionarse el deporte náutico y todo lo que tenga que ver con el mundo marino.**

<http://www.levante-emv.com/valencia/2011/03/24/empresarios-locales-darsena-puerto-asocian-dinamizar-zona/792865.html>

(2011) Las tarifas de los amarres de la Marina se mantendrán en 2012. **El objetivo es atraer al mayor número de barcos y convertir a la Marina Juan Carlos I en el primer puerto de hibernación de Europa.** Cuenta ahora además con 8 nuevos locales dedicados a temas náuticos, entre los que se encuentran tiendas de efectos navales, venta de embarcaciones, mantenimiento, mecánica y venta de artículos de pesca, servicios todos ellos complementarios al amarre y que favorecen la llegada de nuevas embarcaciones.

La marina Real Juan Carlos I tiene una disponibilidad para 700 barcos y si mientras las marinas

exteriores se encuentran a un 60% de ocupación, el pantalán central en forma de T ya supera el 70%.

<http://www.lasprovincias.es/v/20111024/valencia/tarifas-amarres-marina-mantendran-20111024.html>

(2010) Valencia ya cuenta con una **nueva escuela de vela municipal** en la Marina Real Juan Carlos I. Su objetivo primordial es el de **acercar la vela a los vecinos de la ciudad y los visitantes.** Su ubicación, por tanto, es en uno de los lugares más emblemáticos de la Capital del Turia, en la Dársena Norte, en la Marina Real Juan Carlos I, a pie de mar, y en el referente de este deporte al máximo nivel, gracias a la Copa América.

<http://www.lasprovincias.es/v/20100513/deportes/mas-deportes/valencia-cuenta-nueva-escuela-20100513.html>

(2011) La Marina Real acoge de julio a septiembre una **escuela de verano** para niños de cuatro a doce años, 'Terra y Mar'.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110606/valencia/abre-escuela-verano-marina-20110606.html>

NUEVO CAUCE

(2008) El Consell plantea **transformar el nuevo cauce en un canal de remo y amarres para barcos.** El plan de protección de la huerta propone **grandes parques metropolitanos alrededor de la ciudad. Proyecto de transformar la desembocadura del nuevo cauce en la pedanía de Pinedo en un canal de piragüismo y amarres para pequeñas embarcaciones de recreo.** Así aparece en la versión preliminar del plan de protección de la huerta, presentado en el Jardín Botánico.

La transición que se ha pensado para unir ambos lados del nuevo cauce se basa en unas **instalaciones deportivas y de recreo.** Dos nuevos puentes sirven para facilitar las comunicaciones, mientras que en la parte más próxima al Club Náutico es donde se plantean los amarres para pequeños barcos de motor y vela.

La ejecución de este proyecto serviría también para dotar a la ciudad de una oferta de alta competición para el piragüismo, con hangares, gimnasio de entrenamiento, un aparcamiento y gradas para el público.

<http://www.lasprovincias.es/valencia/20080616/valencia/consell-plantea-transformar-nuevo-20080616.html>

F1

Amarres para el Valencia Street Circuit. La Marina Real Juan Carlos I ofrece amarres en tres zonas, así como en las marinas exteriores. El precio depende de la eslora de los barcos y de la zona donde se amarren. El barco más pequeño, de diez metros de eslora, puede atracar en Valencia por 350 euros, mientras que los más grandes, los de 80 metros de eslora, disponen de amarres por un precio que oscila entre los 8.000 euros en las marinas exteriores hasta los 27.000 del cantil sur.

(2008) La dársena quedará cerrada por el puente por el que los monoplazas de Fórmula 1 la atravesarán. Por ello, las 125 embarcaciones, divididas en tres tipos de ubicación, deberán permanecer amarradas durante todo el fin de semana de competición.

<http://www.lasprovincias.es/valencia/20080430/valencia/alquiler-amarres-darsena-para-20080430.html>

(2008) **El Gran Premio de Europa de Fórmula Uno, será utilizado por los vecinos como**

“vía de servicio” durante “350 días al año”, ya que durante “11 días” al menos, las vías se reservarán para preparar y celebrar la competición.

http://www.elmundo.es/elmundodeporte/especiales/2008/03/formula1/grandes_premios/12_europa/index.html

(2011) Los empresarios de la marina proponen tirar la verja para conectar la dársena a la ciudad. Restaurantes y tiendas piden **más transporte público** y que las gradas de la Fórmula 1 se retiren antes para no perjudicar sus negocios. «No puede haber vallas de separación entre la marina y la ciudad». Ignacio Aliño, propuso ayer la **retirada de la verja que todavía separa la zona marítima de los barrios del entorno. Desde la avenida del Puerto hacia el sur y desde la plaza de la Armada Española hacia el norte**, los hosteleros consideran que la valla supone una barrera para sus clientes.

Exposición de 90 barcos atracados hasta el próximo martes junto al edificio Veles e Vents.

«Las posibilidades son brutales y hay que fomentar eso. En todos los espacios náuticos lo entretenido es ver entrar y salir barcos. Un barco puede llegar desde Sagunto y decidir hacer una parada en Valencia para comer. Hay que impulsar esas cuestiones porque crearían más puestos de trabajo».

Matizó que sería conveniente **acelerar el montaje y desmontaje de las gradas**. Están dos meses para montar y otro para desmontar». Esto contribuye, a juicio de los hosteleros, a que los visitantes consideren la marina «un espacio cerrado». En su opinión, los puertos son comerciales, con aduanas y paso restringido, o deportivos como los clubes náuticos, que también tienen cierto nivel de privacidad. Por esa razón, el diseño de la marina Juan Carlos I debe ser el de un **lugar «totalmente abierto»**, para insistir en la necesidad de **mejorar los accesos y las conexiones con las calles y plazas de los alrededores**.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110416/valencia/empresarios-marina-proponen-tirar-20110416.html>

(2010) Si hay vecinos y comerciantes que tienen experiencia y doctrina para hablar de lo que representa la carrera para la ciudad son los que viven en la epidermis del trazado. Son ocho semanas entre el montaje y el desmontaje que el barrio cambia vital y morfológicamente. **El cierre de la dársena provoca incidencias circulatorias y un trasiego muy importante de camiones con material del circuito urbano. Los más agraviados son los negocios que se encuentran a espaldas de la tribuna de meta de la carrera**, ensombrecidos por el graderío más elitista. Entre montar y desmontar se nos va todo el verano y el negocio se resiente.

«Tenga en cuenta que buena parte de nuestra clientela es de paso y ahora con la grada no pasa nadie». Pero, sin duda, el lamento que todo el mundo tiene de la carrera es que la actividad con público (la que genera activos económicos directos sobre la ciudad) sólo dura tres días.

«Los que se quejan son por los accesos a sus casas y por el ruido, pero cómo se va a quejar una persona que cobra por alquilar un balcón...»

José Laguna encuentra un pero a la carrera y es el **cambio de ubicación de la puerta de acceso principal. En 2008 estaba en el final de la avenida del Puerto y en 2009 la pasaron más al sur, a la calle Juan Verdaguer**. «Se ha notado mucho la bajada de público por esa razón. Ahora ya no se pasean por esta zona más comercial sino que se van directos a la puerta sin pasar por los negocios. Creo que esta es una de las razones por las que en 2009 el negocio fue un poco ‘fiojete’».

Miguel Ángel Vizuete, propietario del Bar Richmond's bajo los soportales de la calle J.J. Dominé, se suma al lamento de Laguna sobre la nueva entrada a las gradas principales del circuito: **«Que hayan movido la entrada hacia Juan Verdaguer no nos beneficia casi nada. Antes esto era una zona de paso para los espectadores. Ahora muchos van directos a la puerta y no pasan por la zona de negocios en la que nos encontramos»**.

Vicente Patiño abrió en 2008 un restaurante de autor frente a las Atarazanas, su negocio se adapta a la perfección al tipo de cliente de las carreras. Gente con alto poder adquisitivo. «Es muy bueno para nosotros. Este es un barrio que está apartado de la ciudad y es complicado poder atraer a gente a estas calles. Por eso este tipo de acciones son muy buenas para darnos a conocer más»

<http://www.lasprovincias.es/v/20100620/valencia/valencia-inicia-semana-grande-20100620.html>

(2010) A escasos metros de La Malvarrosa, hay centenares de ciudadanos tomándose el aperitivo previo a la comida que, puede incluir un menú con ensalada valenciana y paella. El mar para darse un chapuzón y combatir el calor está también ahí al lado. Pero es que los menos sibaritas pueden incluso mirar de reojo lo que ocurre dentro del circuito urbano a través de una de las pantallas gigantes que se pueden ver desde fuera de la valla del trazado. **El centro de atracciones [Beach Park] ofrece desde una terraza donde tomarse algo fresco a la sombra hasta la posibilidad de sentirse piloto a los mandos de un karting**. Un valor añadido a la siempre atractiva oferta del sol y playa de la primera línea de Valencia.

<http://www.lasprovincias.es/20100625/deportes/motor/brisa-formula-llega-arenas-201006251408.html>

(2010) El **circuito de karts** se instalará frente al edificio de Veles e Vents, en el solar donde están previstas las piscinas olímpicas. Este terreno, afectado en parte por el PAI de Eugenia Viñes (que incluye la construcción de las piscinas olímpicas y viviendas de renta libre) acogerá también por segundo año consecutivo el **Beach Park**, un espacio de ocio que ya se montó el pasado año a raíz de las carreras de fórmula 1. El consistorio asegura que en el entorno del circuito no hay vecinos, por lo que no se prevén molestias.

Este solar se empleó cuando se celebró la competición náutica de la Copa del América como aparcamiento de coches. En esta pastilla de terreno, el Ayuntamiento de Valencia, que preside Rita Barberá, acordó el año 2005 encargar a la empresa municipal Aumsa el proyecto de ejecución del Programa de Actuación Integrada (PAI) de Eugenia Viñes.

http://elpais.com/diario/2010/05/13/cvalenciana/1273778284_850215.html

Valencia activa la política de **puertas abiertas en la F 1** en su intento por convertirlo en **evento para la ciudad**, ofrece en esta tercera edición de la prueba la **posibilidad de acceder durante las noches**, y una vez terminada la actividad en pista, a la zona de ocio de la Marina Real Juan Carlos I, situada en el interior del circuito y que en las dos anteriores ediciones quedaba aislada por el Valencia Street Circuit.

(2010) De esta manera, **los cinco locales ubicados en la zona de ocio del edificio Veles e Vents, Arribar, Guillermo, Mist, Mar de Bamboo y High Cube, permanecerán abiertos al público de jueves a sábado en horario de 20.00 a 3.00 horas**.

El acceso del público a esta zona durante las tres noches del Gran Premio **se realizará por** la puerta Malvarrosa F, situada al lado de **la playa de La Malvarrosa**.

<http://www.elmundo.es/elmundo/2010/06/22/valencia/1277224736.html>

(2011) El principio de acuerdo con Ecclestone trasladaría la carrera de Valencia al 13 de mayo, justo el fin de semana reservado ahora a Montmeló. Ya hay incluso un informe que establece que si desaparece la cita catalana el 60% de sus aficionados vendrían a Valencia, que en tal caso adoptaría la denominación de Gran Premio de España.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110629/deportes/motor/diez-anos-formula-20110629.html>

(2011) El **'Beach Park'** ofrece **22.000 metros para el ocio junto a la playa. Bodypainting, música chill out, dj's, karts** y hasta la exhibición de un cortador de jamón. 22.000 metros cuadrados con la Fórmula 1 como eje central. Esta zona de ocio ubicada en la Malvarrosa todos tienen la oportunidad de sentirse pilotos en la zona de karting... **zona de descanso familiar**, espacio de chill out de Bodegas Gandia, con cócteles, granizados naturales y los vinos de la tierra.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110622/deportes/motor/beach-park-ofrece-metros-20110622.html>

(2008) **La dársena del puerto de Valencia ya es un guño a Mónaco**. Los ocupantes de las

impresionantes embarcaciones tienen cinco días por delante en los que no se privan de nada. Tampoco sus invitados. Todo son lujos, caprichos y exigencias.

Se podrá pasar a través de un túnel subterráneo que sorte a el circuito.

<http://www.lasprovincias.es/valencia/20080820/deportes/motor/megayates-llegan-tiempo-20080820.html>

(2009) El Valencia Street Circuit abrirá sus puertas por las tardes de Gran Premio. Aspar ha vinculado esta nueva propuesta a la **apertura cada tarde del puente de la dársena** que supondrá que los barcos podrán entrar y salir de la misma cada tarde, “este año vamos a ser un circuito abierto, abierto en el mar para los barcos que puedan llegar durante el Gran Premio, y abierto en tierra para que los vecinos y los turistas compartan con nosotros este Gran Premio”.

<http://www.thef1valencia.com/2009/06/el-valencia-street-circuit-abrir-a-sus-puertas-por-las-tardes-de-gran-premio/>

(2010) El cierre del circuito de Fórmula 1 pone a prueba el tráfico en los barrios del Marítimo. Los cortes se efectuarán en el puente de Astilleros (margen izquierdo) y en la Glorieta de la Plaza Armada Española.

La calle Ingeniero Manuel Soto también dejó anoche de prestar servicio a los vehículos y ya es imposible acceder al puente de Astilleros desde la avenida del Puerto. Para llegar a Nazaret habrá que dar un rodeo por el acceso de la Ciudad de las Ciencias y l'Oceanográfico. Los accesos rodados por J. J. Dómine podrán efectuarse por la vía de servicio de la calle, accediendo desde la avenida del Puerto.

El Ayuntamiento recomienda que los accesos a las zonas de playa de Cabañal y Malvarrosa, tanto de entrada como de salida, se realicen a través de las avenidas de Naranjos y de Mediterráneo.

Las líneas de la EMT a Nazaret, accederán por el Camino de las Moreras recuperando sus itinerarios por el puente de l'Assut de l'Or y la calle Menorca. Las líneas a Grao, Malvarrosa y Playas accederán por la vía de servicio de J.J. Dómine (esta zona se puede convertir en un embudo) a Dr. Lluch, efectuando el retorno por Mediterráneo, Serrería e Ibiza a su itinerario habitual.

<http://www.lasprovincias.es/v/20100621/valencia/cierre-circuito-formula-pone-20100621.html>

ASTILLEROS

(2012) Boluda cerrará el astillero de Valencia si no recibe pedidos a partir de octubre.

Unión Naval Valencia (UNV) echará el cierre de la factoría y dejará de fabricar barcos el próximo mes de octubre si no recibe nueva carga de trabajo. El presidente de Unión Naval Valencia y del grupo Boluda, Vicente Boluda, reconoció que tras el ERE, **el recorte de plantilla puede ser un primer paso para el cierre de la compañía**, si bien aseguró que su intención es mantener la actividad de reparación y mantenimiento de barcos, con lo que no tiene previsto abandonar la concesión del puerto de Valencia. Con todo, el sindicato Comisiones Obreras da por seguro que **este complejo industrial cerrará tras el verano** ante la escasa probabilidad de conseguir nuevos pedidos.

El astillero valenciano, especializado en la construcción de remolcadores, tan sólo tiene en su cartera de fabricación cuatro embarcaciones, que terminará tras el verano y es muy poco probable que reciba nuevos pedidos tras la paralización del sistema de bonificaciones fiscales (tax lease) por parte de la Unión Europea que recibían las empresas del sector en España.

<http://www.levante-emv.com/economia/2012/05/30/boluda-cerrara-astillero-valencia-recibe-pedidos-partir-octubre/909073.html>

TERMINAL DE PASAJEROS

(2011) La otra gran medida anunciada en esta nueva etapa es **convertir la vieja estación marítima en terminal de pasajeros para los miles de cruceristas que llegan a Valencia** y que en la

actualidad dependen de las instalaciones de Acciona-Trasmediterránea del Puerto de Valencia.

<http://www.levante-emv.com/valencia/2011/10/26/consorcio-inicia-proceso-alquilar-bases-copa-america/851350.html?mid=511>

(2011) Convertir la antigua terminal de pasajeros en una terminal seca de cruceristas.

Fuentes del Consorcio 2007 dijeron ayer que se está ultimando el concurso de adjudicación de la terminal para que, en un futuro cercano, los cruceristas que salen y llegan a Valencia tengan en esa instalación el lugar de recepción.

<http://www.lasprovincias.es/v/20110915/valencia/prioridad-concurso-terminal-seca-20110915.html>

(2012) Los pasajeros de cruceros tendrán una terminal en abril. **El Puerto de Valencia tiene proyectada una terminal de pasajeros en la ampliación norte**. Pero, de momento, los 400.000 viajeros que llegaron en 2011 y los que llevamos desde principio de año, no cuentan con unas instalaciones adecuadas, y así lo hacen saber en los cuestionarios que rellenan a bordo.

Se han constituido como Valencia Passengers Service (VPS) para crear una terminal temporal a la espera de que se construya la definitiva.

El éxito será que consigan que las compañías de cruceros opten por esta nueva instalación, a la que llaman la remota porque está lejos de los barcos, en lugar de la que se utiliza actualmente, la de Acciona en el Puerto. Antonio García, que ha sido nombrado secretario de VPS ha comentado que, “El edificio ya era una terminal.

<http://valencia.vayaciudad.es/los-pasajeros-de-cruceros-tendran-una-terminal-en-abril.html>

(2012) La nueva terminal del puerto de Valencia solo recibe a un crucero. Este segundo punto de atraque “descongestionará la terminal de Acciona”. **En Valencia pasaron cerca de 400.000 cruceristas en 2011. Y para 2012 se espera el medio millón**. Solo durante la última semana de mes, según anunciaron, pasarán 10.000 personas a bordo de grandes cruceros como el Queen Mary 2 o el buque Empress de Pullmantur.

http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/09/06/valencia/1346953766_400357.html

(2013) El turismo de cruceros deja un nuevo hito en la ciudad de Valencia. Por primera vez en la historia del puerto cinco buques atracan el mismo día. En total, los cinco barcos provocarán el desembarco de 8.270 pasajeros, y hubo incluso una jornada con más número de cruceristas: el 9 de septiembre con los 10.420 pasajeros de tres cruceros, entre ellos los del ‘Queen Mary 2’.

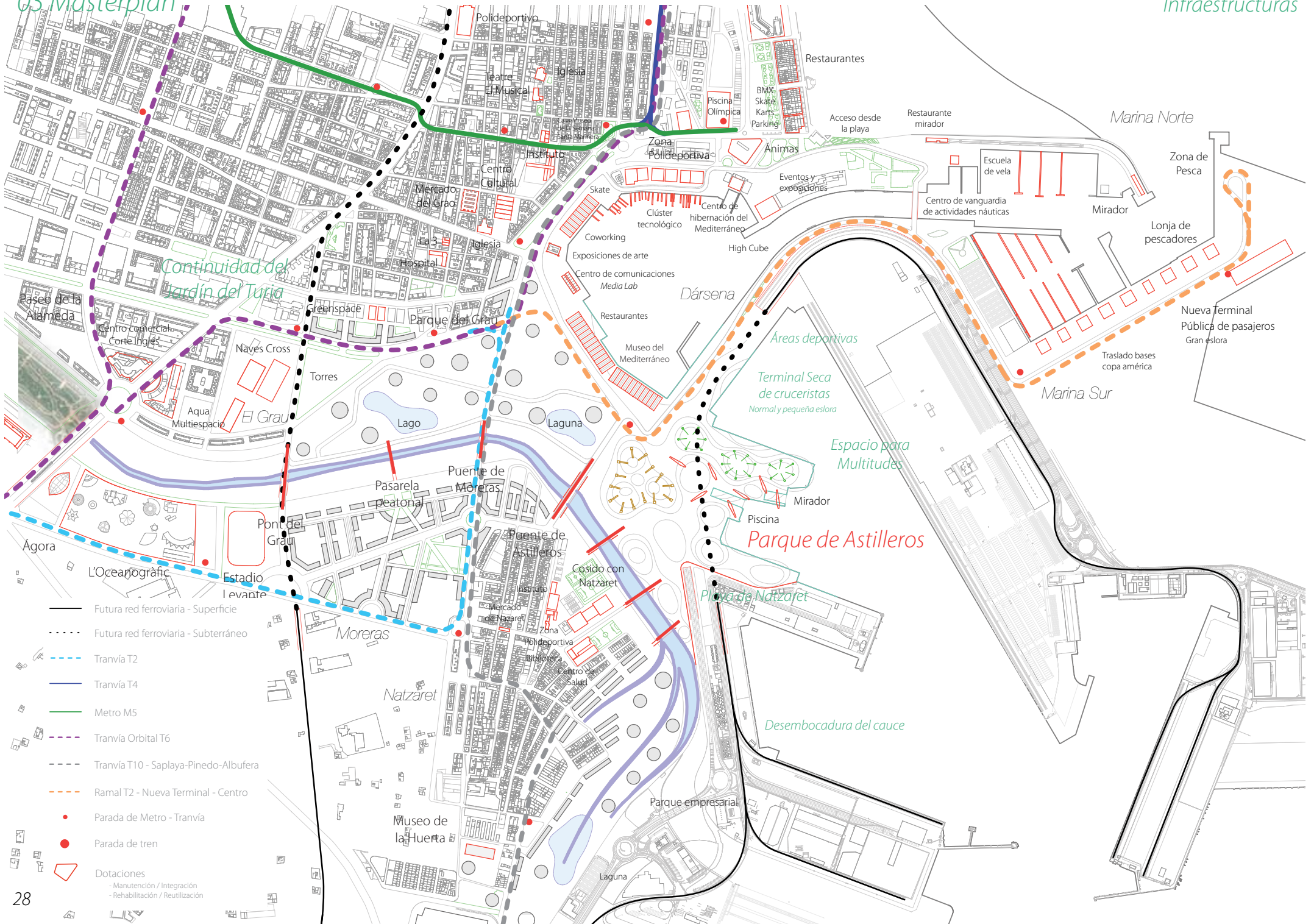
Los cruceristas se suman a los cerca de 14.000 de la semana pasada y a los alrededor de **70.000 pasajeros que llegarán a Valencia** en uno de los 36 cruceros que espera el puerto de Valencia **este mes de abril**. Arranca así la temporada fuerte de este tipo de turismo, que ha ganado fuerza en las instalaciones portuarias de la ciudad. Para la próxima semana, el viernes 26, atracará el ‘Queen Elizabeth’, inaugurado en 2010 y propiedad de la Cunard Line. Ya en el mes de mayo Valencia marcará un nuevo hito al recibir en una jornada a 11.000 cruceristas procedentes de tres barcos.

Estos datos apuntan a que Valencia vivirá este **2013** una nueva temporada récord en este tipo de turismo, muy lejos de aquellos doce cruceros y 3.000 pasajeros registrados hace más de una década. Este año se prevé la **llegada de 515.000 visitantes** en las 235 escalas previstas en el puerto y **para 2014, 680.000 cruceristas**. De ahí que la Autoridad Portuaria de Valencia tenga prevista para el mes de junio la apertura de uno de los dos atraques del nuevo muelle de cruceros, que se sumará a los cuatro ya existentes.

<http://www.lasprovincias.es/v/20130419/valencia/valencia-recibe-cinco-cruceros-20130419.html>

03 Masterplan

Infraestructuras



- Futura red ferroviaria - Superficie
- Futura red ferroviaria - Subterráneo
- Tranvía T2
- Tranvía T4
- Metro M5
- Tranvía Orbital T6
- Tranvía T10 - Saplaya-Pinedo-Albufera
- Ramal T2 - Nueva Terminal - Centro
- Parada de Metro - Tranvía
- Parada de tren
- Dotaciones
 - Mantenimiento / Integración
 - Rehabilitación / Reutilización

Actuaciones

LÍNEA 1

Prolongación y desvío desde la estación Plaça Espanya hasta el nuevo hospital La Fe, pasando por las nuevas estaciones de Estació Central, Peris i Valero, Ausiàs March y, por último, La Fe; realizando un recorrido de 3,9 kilómetros de tramo subterráneo.

El antiguo recorrido de la línea 1 comprendido entre las estaciones de Joaquín Sorolla y Villatnueva de Castellón, incluyendo el ramal a Torrent Avinguda, será realizado por la futura línea 7. Con esta actuación se suprime la llamada “curva de la muerte”, en la que ocurrió el accidente de Metrovalencia de 2006.

Nuevo recorrido subterráneo de la línea 1 entre las estaciones de Beniferri y Paterna.

LÍNEA 2. Tavernes blanques - Natzaret

Línea **de nueva creación** que realizará el recorrido **desde la Estación del Norte** (futura Estación Central) **hasta el barrio de Natzaret**. Esta línea será de metro ligero e irá bajo tierra en el tramo del centro, para ir en superficie desde el bulevar sur de Valencia hasta el barrio de Natzaret.

Posteriormente se pondrá en servicio una nueva ampliación por el casco antiguo de la ciudad hasta llegar a Serrans (cerca de Pont de fusta), donde saldrá a la superficie y llegará hasta la zona sur de la población de Tavernes Blanques.

El tramo comprendido entre la estación Serrans y Natzaret está en obras desde finales del año 2007. Se preveía la inauguración del primer tramo en 2011, y la del segundo tramo a partir de 2012. De momento la obra se encuentra parada por motivos económicos, así que su nueva inauguración se prolongará.

LÍNEA 3

Prolongación de a Riba-roja y posteriormente, a Vilamarxant, con un recorrido total de 15,9 kilómetros en superficie.

LÍNEA 4

Prolongación hasta la las playas de Malvarrosa y Patacona.

LÍNEA 6

Prolongación para culminar la creación del tranvía orbital, que permitirá conectar los barrios periféricos de Valencia.

LÍNEA 7

De nueva creación. Esta nueva línea no requerirá nuevas infraestructuras, ya que aprovechará el trazado comprendido entre las estaciones de Alboraya-Peris Aragó (en un futuro desde la estación en proyecto situada al este de Tavernes Blanques) y Villanueva de Castellón, pasando también por Torrent Avinguda.

LÍNEA 8

De nueva creación. Será una línea de metro ligero que discurrirá por las poblaciones del sur de Valencia.

LÍNEA 10. Tranvía de la costa: Port saplaya - Pinedo - la Albufera

De nueva creación. La cual realizará el **recorrido comprendido entre Port Saplaya y Marítim Serería**, pasando también por la estación de Neptú. Por tanto, el recorrido tranviario que actualmente pertenece a la línea 5 pasará a pertenecer a la línea 10. Más adelante, **esta línea también daría servicio a Pinedo, El Saler y la Albufera, para pasar por El Palmar y terminar en El Perellonet.**

Propuestas

Pensando en las futuras necesidades de transporte de la zona se propone una solución que, basándose en la red presente y propuesta, permita cubrir la demanda de transporte público de gran capacidad que se generará en la zona, favoreciendo espacios para multitudes.

La línea T2 permitirá unir el centro y el sureste de la ciudad, llegando hasta el mercado de Nazaret. Sin embargo, el desarrollo del Grao y la futura marina quedan fuera del radio de acción de las estaciones previstas. Esto mismo ocurre en la zona de la avenida de Francia. Por ello, se proponen dos soluciones para los desarrollos propuestos.

Por un lado, para dar servicio a la marina se propone la extensión de la línea T2 en superficie desde la parada de Nazaret hacia la Dársena de Levante, una ampliación en forma de ramal que supondría llegar al mismo centro de la futura marina con un recorrido de aproximadamente 2.450m.

Este ramal uniría el centro de Valencia con la nueva terminal pública de pasajeros de gran eslora, permitiendo a los cruceristas una conexión directa con éste. Tendrá una única estación, situada en el centro de la propuesta, una **estación intermodal que dará servicio al Museo del Mediterráneo, a la terminal pública de pasajeros de pequeña y mediana eslora, la Zona de Participantes, Multiusos, Multitudes, la Playa de Natzaret, y al Parque de Astilleros.**

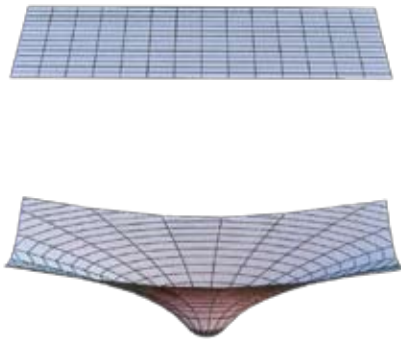
Por último, para dar servicio a la zona de la avenida de Francia y el Grao existen planes de ejecutar un ramal de la línea T6 para el cual no hay aún un trazado definitivo. Se plantea la ejecución de dicho ramal en subterráneo.

Dicho trazado partiría del puente de l'Assut de l'Or para avanzar hacia la avenida de Francia. Desde este punto, la línea podría seguir la calle del Doctor Juan José Dómine hasta la plaza de la Armada Española, donde se encuentra la parada de Grao. De este modo, con un ramal de unos 3.750m se consigue dar servicio al final de la avenida del Reino de Valencia, avenida de Francia y final de la avenida del Puerto, contando además con transbordo con las líneas T6 en el cruce con Serrería, y la futura T10 en la parada de Grao.

La línea 10 de MetroValencia también conocida como Tranvía de la Costa será un eje tranviario que recorrerá el frente marítimo de la ciudad de Valencia conectándola por el norte con la cercana urbanización de Port Saplaya en la localidad de Alboraya, y por el sur con Pinedo, pasando por la Zona de Actividad Logística.

Respecto a red ferroviaria, tanto en la línea de la Estación del Cabanyal como en la línea industrial del puerto, se propone el desplazamiento de los túneles. Permitiendo en el primer caso la culminación de la Avenida de Francia y la continuidad del Jardín del Turia, y en el segundo la bifurcación del viario industrial y la consiguiente obtención de más espacio libre para actuar en el Parque de Astilleros.

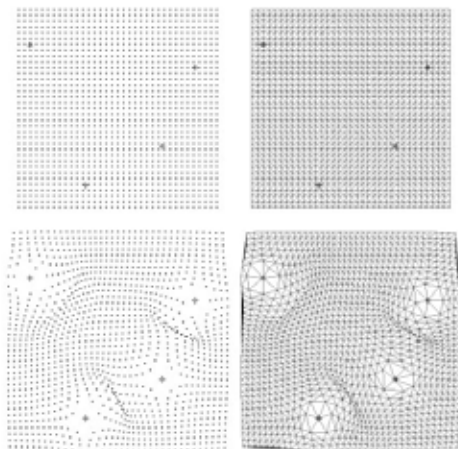
El sistema topográfico está basado en la **teoría de los campos vectoriales**, en la que unos puntos situados en el espacio con unas cargas determinadas (o amplitudes vectoriales) deforman a una geometría plana a priori, dando como resultado un tapiz en la que cada carga está condicionada por las cargas de su alrededor, ya que al fin y al cabo no es sino una compleja red de sumas, multiplicaciones, y potencias de vectores; estableciendo una **compleja ecuación con múltiples factores** en la que cada factor depende de los demás para su resultado final.



Esto es, una **ecuación iterativa** que cuanto más tiempo se le dedica más aproximado será su acercamiento respecto de las aspiraciones deseadas.

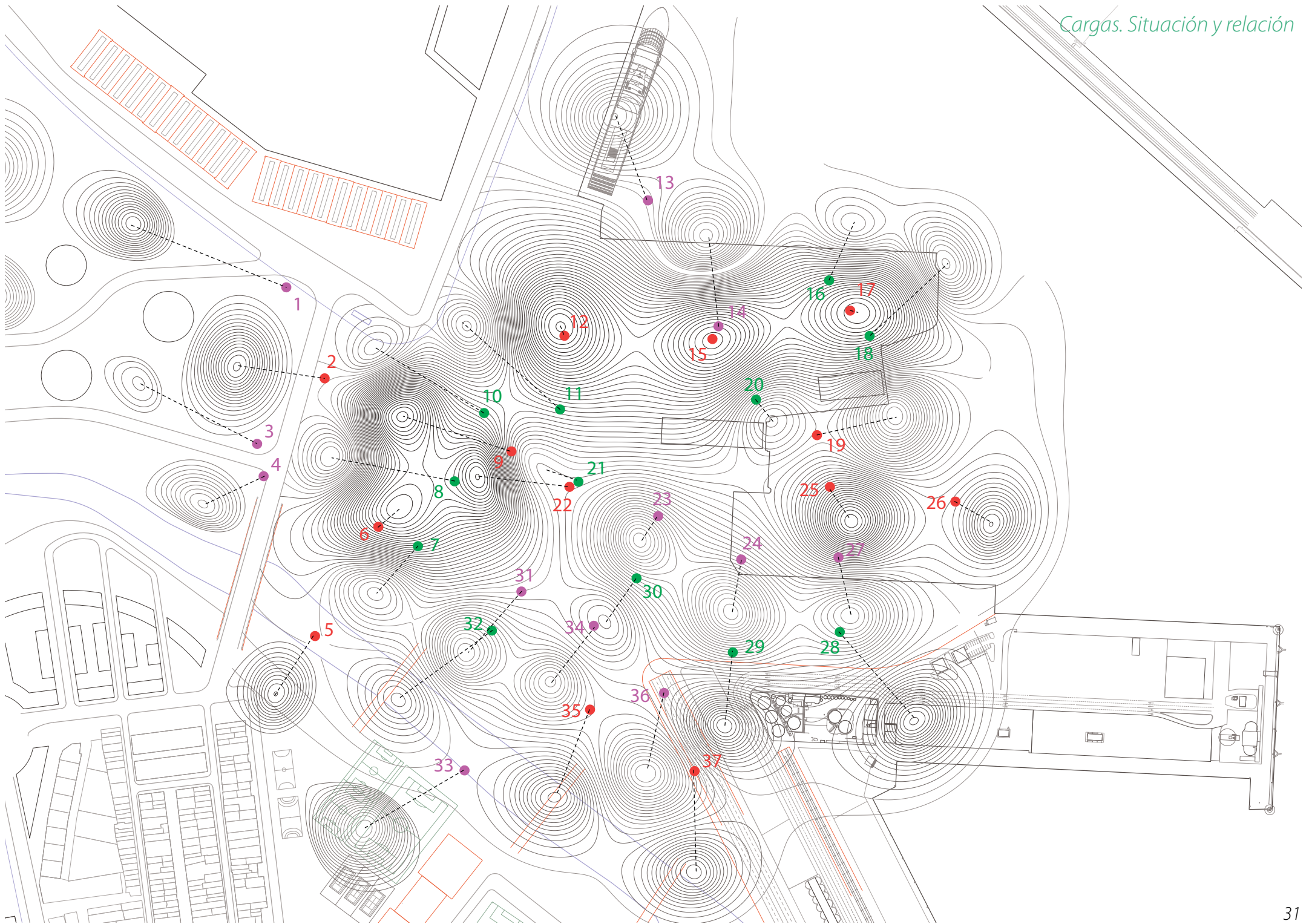
Cada punto que deforma el tapiz está compuesto a su vez por **3 incógnitas**: Su **emplazamiento** (N), su **altura** (Z) y su **carga** (Q). Al haber 37 puntos, la ecuación consiste en 111 incógnitas que poco a poco y paso a paso se han ido aproximando a la geometría propuesta.

Dependiendo de lo que se quiera obtener, la altura de cada punto pasará a ser positiva o negativa. Para que se cree una depresión, un cuenco, la altura debe ser positiva para que la carga ejercida deforme al tapiz en la dirección opuesta, de la misma manera, para crear un valle, una ladera, la altura es negativa. Por último, las cargas neutrales se disponen en ambas direcciones, ya que su objetivo es contener a las demás cargas.



N	Z	Q	N	Z	Q
1 ●	-5	1	20 ●	-5	5
2 ●	8	5	21 ●	-4	5
3 ●	-4	2	22 ●	3	5
4 ●	-3	5	23 ●	-4	3
5 ●	4	4	24 ●	-5	5
6 ●	7	12	25 ●	6	7
7 ●	-5	7	26 ●	3	6
8 ●	-4	5	27 ●	-5	4
9 ●	3	5	28 ●	-5	4
10 ●	-3	4	29 ●	-4	5
11 ●	3	3	30 ●	-2	3
12 ●	6	8	31 ●	-2	6
13 ●	-6	4	32 ●	-4	2
14 ●	-7	6	33 ●	-3	5
15 ●	8	10	34 ●	-1	5
16 ●	-5	5	35 ●	4	4
17 ●	8	12	36 ●	-4	4
18 ●	-4	4	37 ●	4	4
19 ●	4	4			

● Cargas neutrales ● Cargas negativas ● Cargas positivas



Una superficie equipotencial es el lugar geométrico de los puntos de un campo en los cuales el potencial de campo, o valor numérico de la función que representa el campo, es constante.

El caso más sencillo es el de las masas puntuales, donde las superficies equipotenciales son esferas concéntricas centradas alrededor del punto donde está la carga. En cualquier punto de cada una de las superficies equipotenciales, el potencial es el mismo. De ahí el nombre de equipotencial.

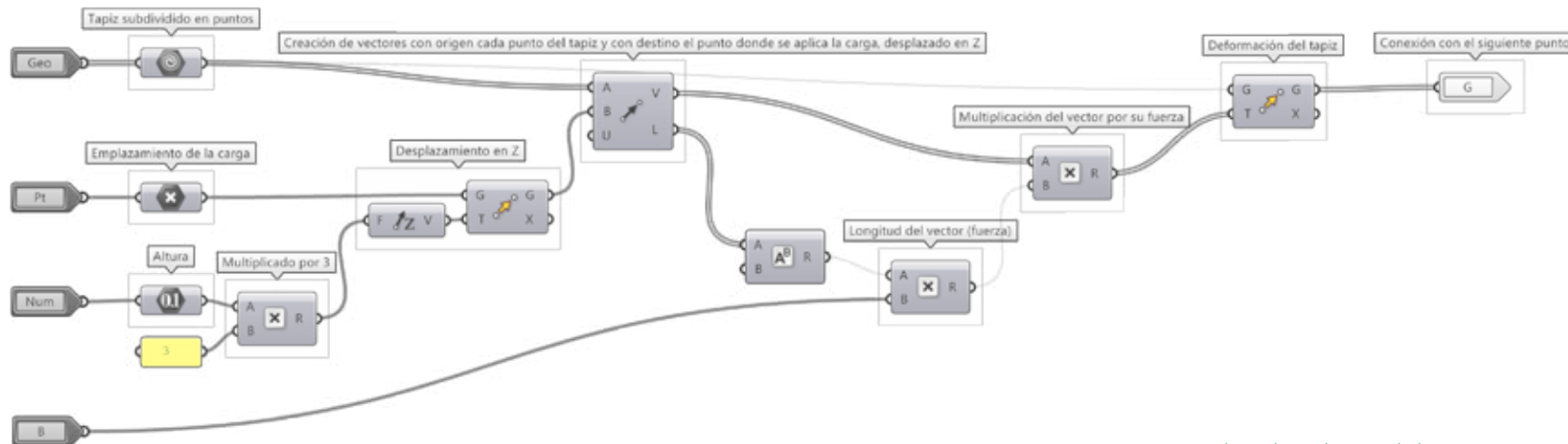
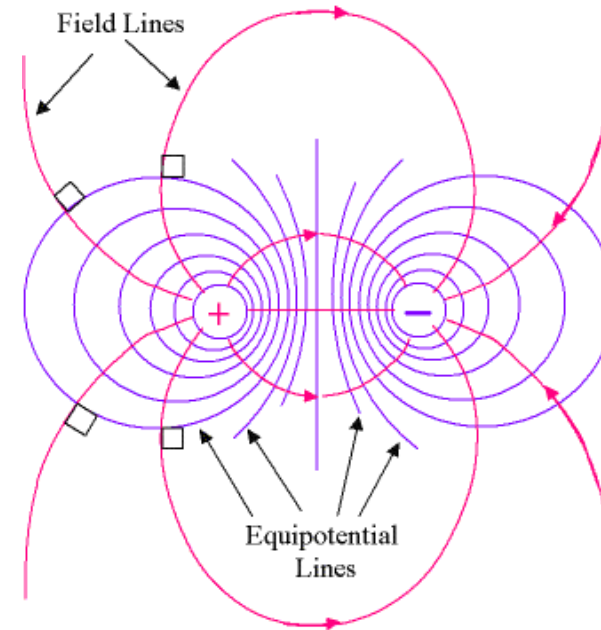
En dos dimensiones, las superficies equipotenciales se vuelven líneas equipotenciales. Esto es, las esferas se vuelven círculos, y las geometrías complejas, se vuelven curvas, en este caso, curvas de nivel.

Es importante tener en cuenta que cualquier línea radial (línea de campo, que constituye el flujo de las personas) es perpendicular a las superficies equipotenciales alrededor de la carga.

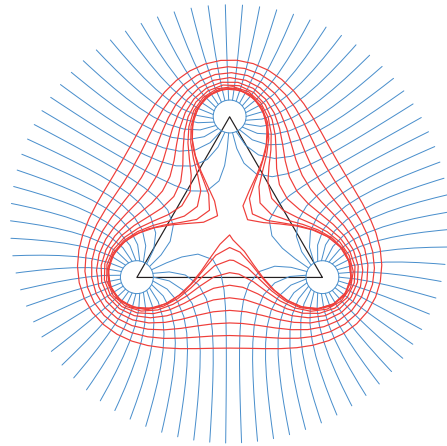
Se puede demostrar tanto matemáticamente como conceptualmente que sin tener en cuenta la distribución de las cargas (ya sean cargas singulares, dos, un dipolo, o cualquier forma de distribución), las líneas de campo (los flujos) siempre son perpendiculares a las líneas equipotenciales (las curvas de nivel).

Este concepto puede ser usado para dibujar las líneas de campo alrededor de cualquier tipo de distribución de carga, si las líneas equipotenciales se establecen primero.

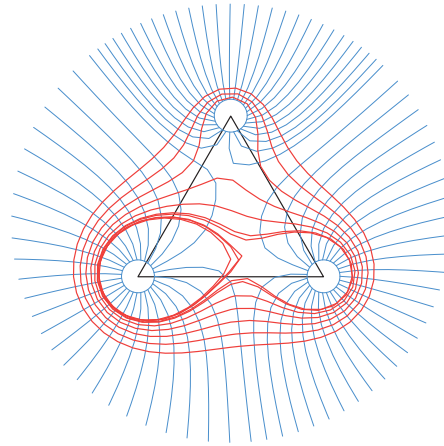
Con esto en cuenta, **a partir de la creación de la topografía, se crean las curvas de nivel** a través de esta teoría, **y las líneas del flujo de personas son perpendiculares a éstas, y dependiendo de la pendiente de éstas líneas de flujo, la geometría en esas zonas pasa a ser o gradas o rampas, es de esta manera como se conforman los espacios de multitudes, tanto cubierto como descubierto.**



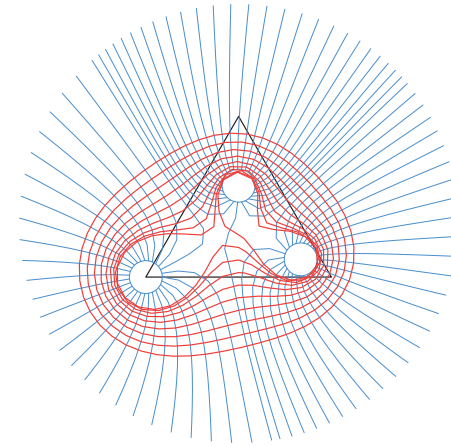
Ley generadora de cada uno de los 37 puntos que componen el tapiz



Campo equidistante de igual carga



Campo equidistante de distinta carga

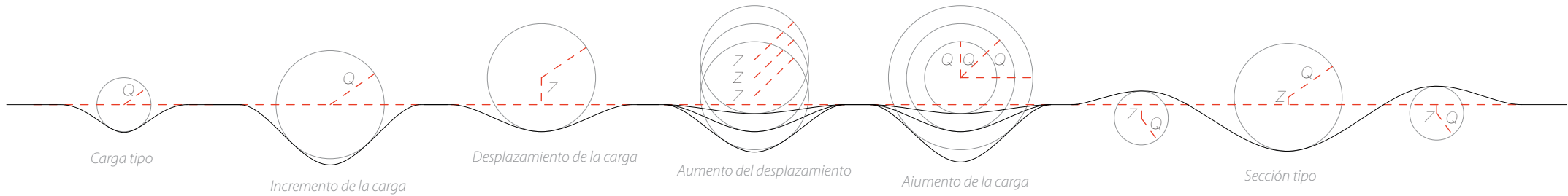


Campo no equidistante de distinta carga

————— Líneas de campo
Flujo peatonal

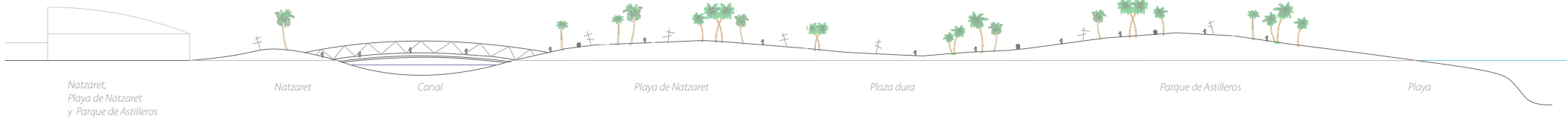
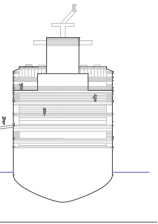
————— Superficies equipotenciales
Representación de la geometría en curvas de nivel

Campo Vectorial



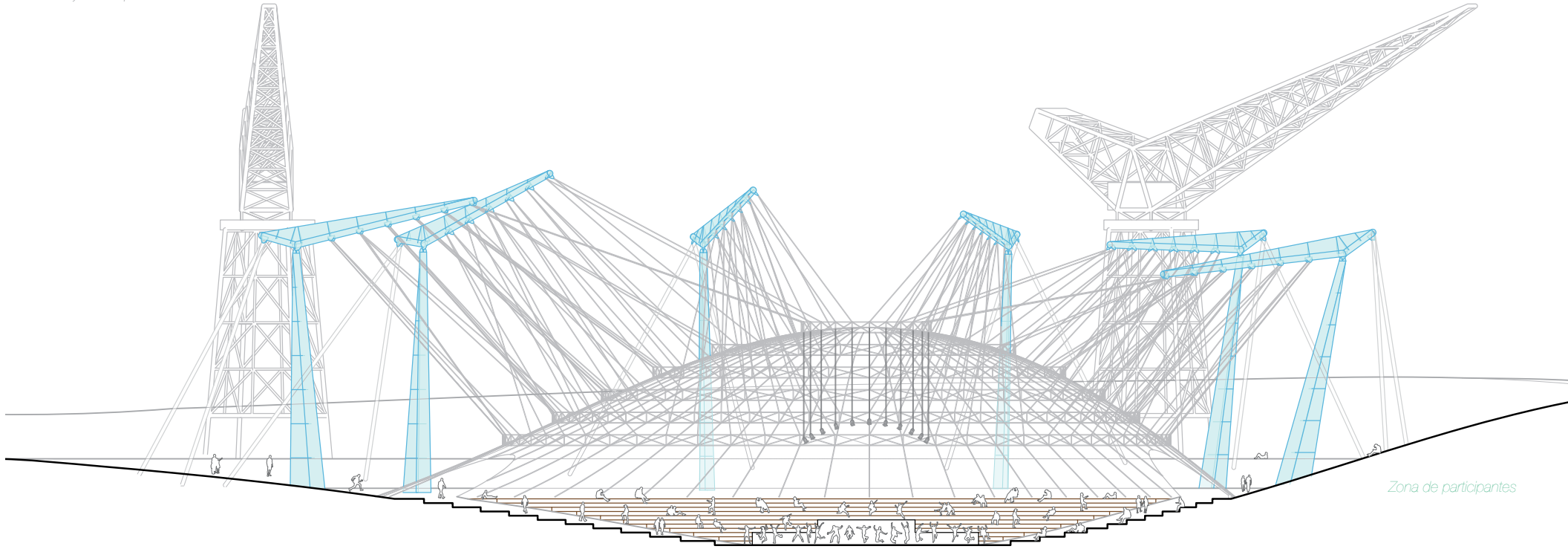
Cargas. Proceso iterativo

Museo del Mediterráneo
y Recepción de Cruceristas

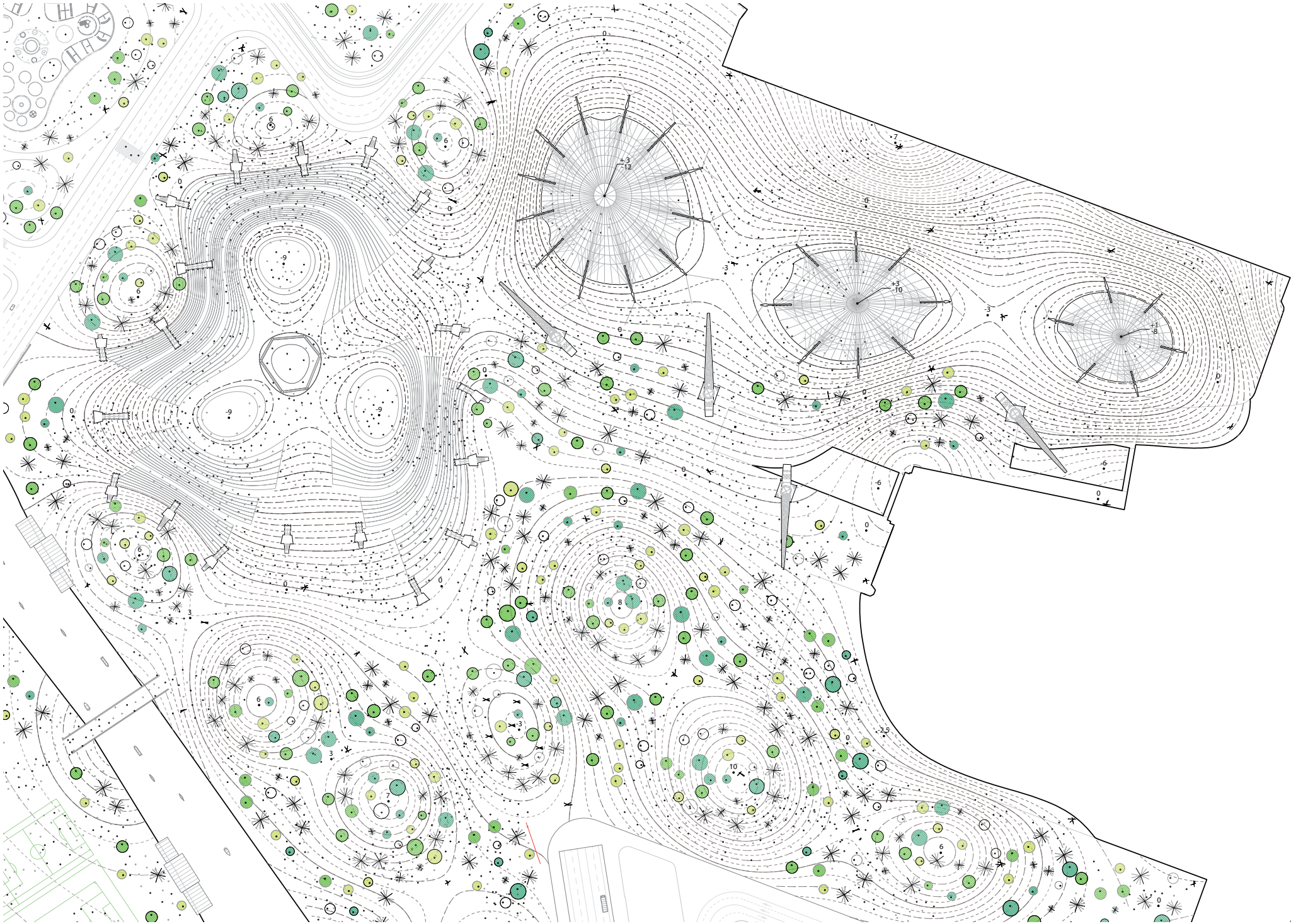


Natzaret,
Playa de Natzaret
y Parque de Astilleros

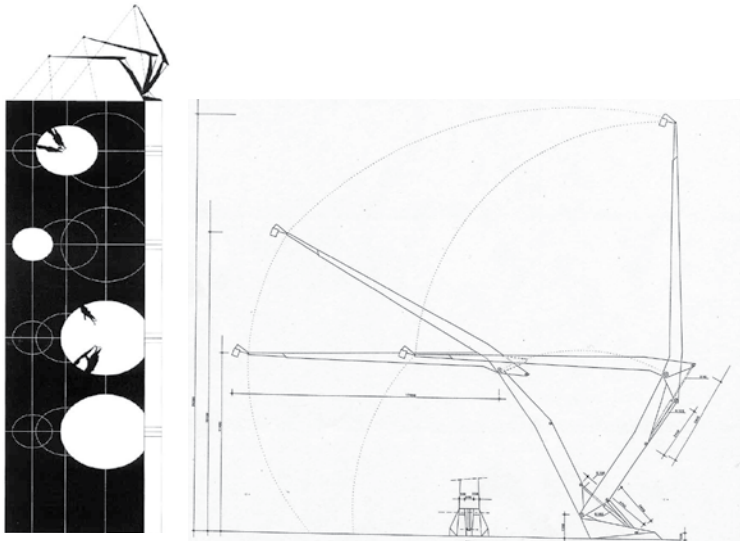
Participantes,
Terminal de pasajeros
y Usos múltiples



Zona de participantes



05 Espacio de multitudes



Referencia Schouwburgplein. Rotterdam. 1996



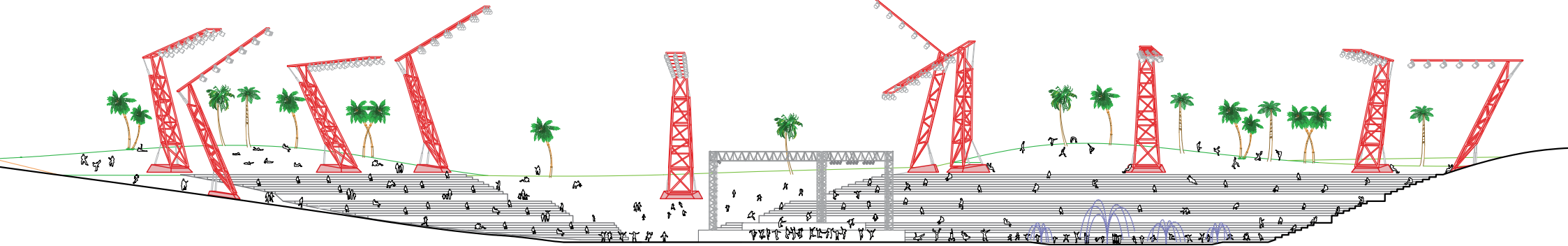
No existe otra plaza en el mundo tan relevante a su contexto. Schouwburgplein, o “la plaza del teatro”, está situada en el corazón de Rotterdam, a minutos del puerto más grande de Europa, y rodeada por el Teatro de la Ciudad, el complejo cinemático más grande de Rotterdam.

Esta plaza urbana contemporánea está diseñada con unas **luminarias que imitan a las grúas del puerto de Rotterdam, pudiendo ser manejadas por los usuarios**, y unos patrones y texturas en el pavimento que manifiestan un reflejo del Puerto de Rotterdam.

Elevándose sobre la superficie de la plaza, se creó el “escenario de la ciudad” para festivales e instalaciones, marcado por el horizonte de la ciudad y la audiencia de sus visitantes. Este **espacio público interactivo, con un uso flexible, cambia a lo largo del día y de estación a estación**.

La disposición del pavimento de la plaza está basada en el supuesto uso de los transeúntes a diferentes horas y su relación con el sol. Estas zonas iluminadas están reflejadas en el mosaico de los diferentes materiales usados en el pavimento.





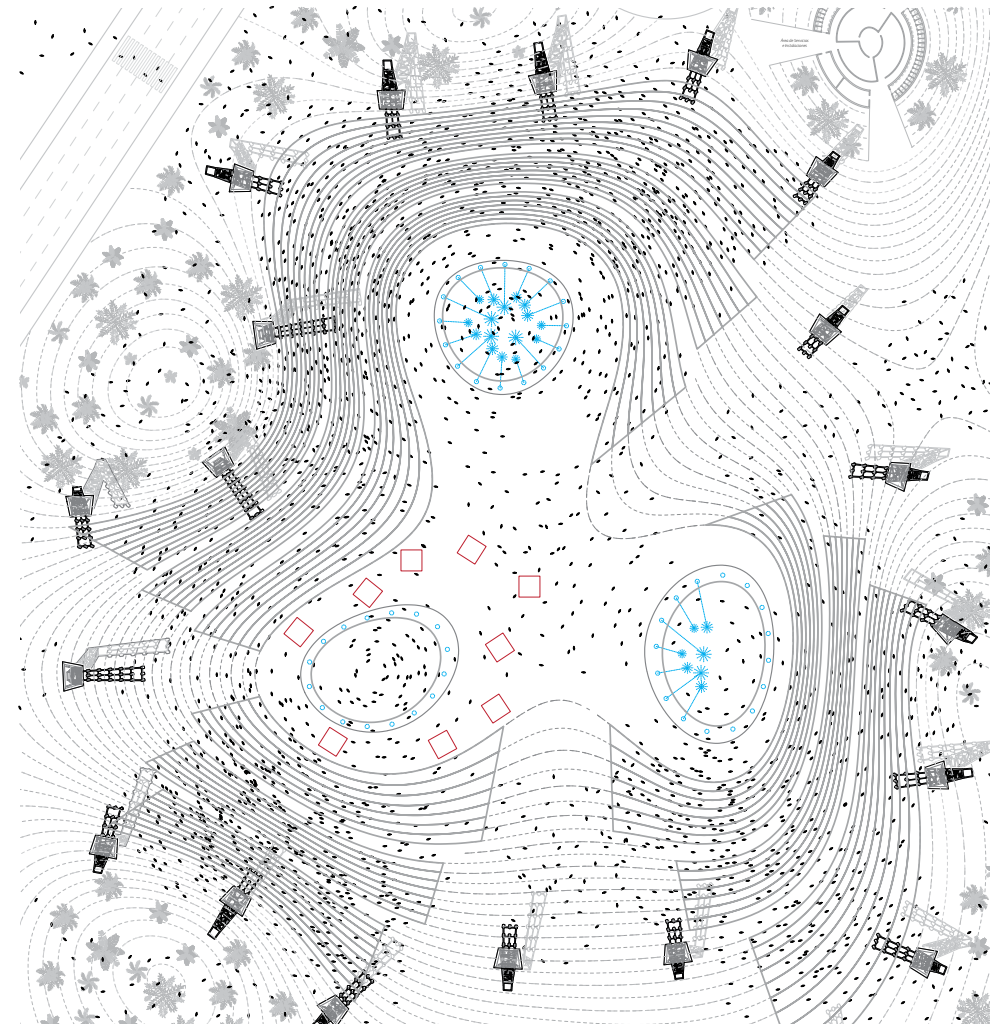
El espacio de multitudes del puerto está basado en 3 cuencos topográficos, creados a partir de la ley de cargas vectoriales, y planarizados para otorgarle flexibilidad al programa. Cada uno de estos cuencos se culmina con un escenario de madera, rodeado de un anillo de metal perforado por donde salen unos aspersores, que otorgan humedad al ambiente en los calurosos días de verano.

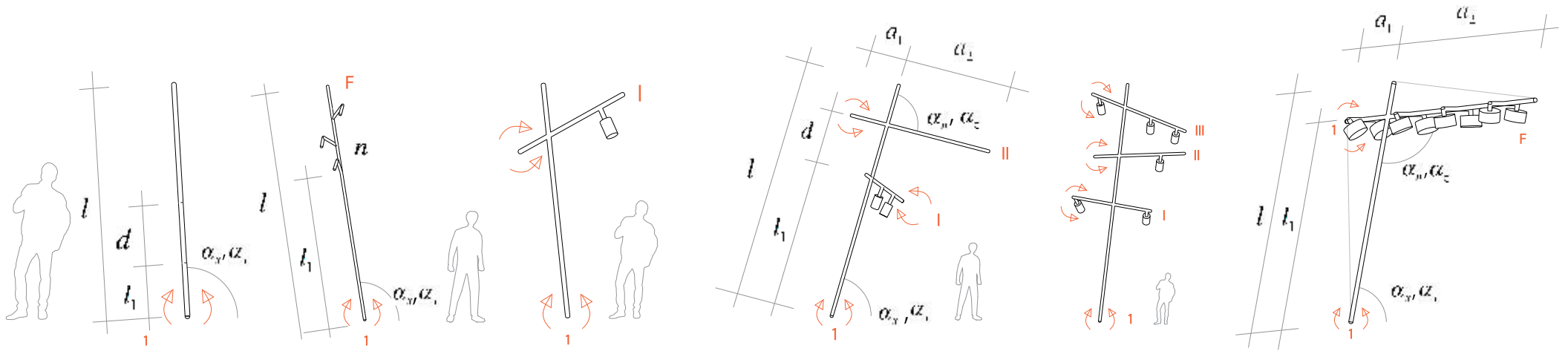
El resto del pavimento, está poblado de **placas piezoeléctricas, una tecnología que permite convertir las pisadas, saltos y pasos de las personas en energía eléctrica.** Se estima que cada persona produce unos 20 Watts de promedio mientras baila, por lo que un espacio puede generar la energía necesaria para su funcionamiento (focos, música...) y autoabastecerse. El aprovechamiento de estos fenómenos físico-eléctricos sobre ciertos materiales representan una **fuente infinita de energía renovable** valiéndose del movimiento humano que es una materia prima inagotable.

Instalando estas placas en el suelo de superficies por las que circule mucha gente se podría generar suficiente electricidad como para que resultara útil. Consiguiendo así la iluminación necesaria para las grúas-foco del espacio de multitudes en los eventos en los que la congregación de gente sea significativa.

Estas grúas-foco, son unos mecanismos situados en dos líneas equipotenciales distintas que van interactuando con el usuario moviéndose, mediante unos pistones, dependiendo de la acumulación de la presión registrada por las placas piezoeléctricas en unos puntos determinados.

El movimiento se produce en dos fases. Primero, la grúa es movida por la acción de los pistones, y segundo, los focos se giran orientándose hacia donde se produce la presión, guiados por unas coordenadas GPS en puntos estratégicos.





Mástil					
l	l_1	d	α_y	α_z	
2.1	1.3	0.8	112	-25	

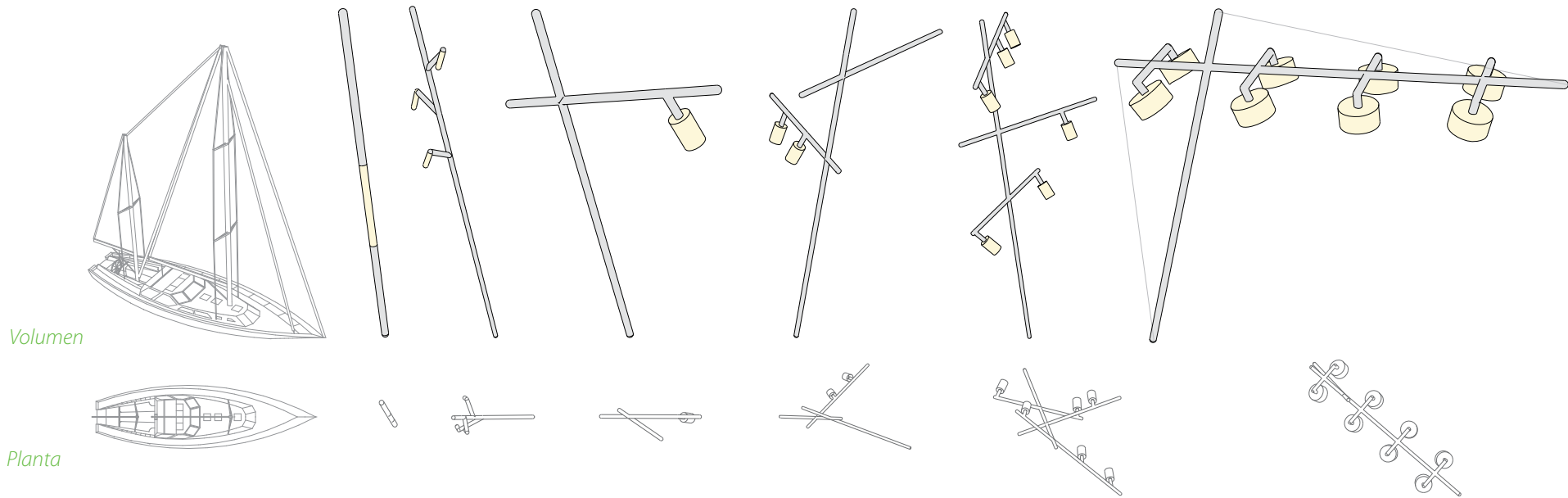
Mástil_Foco					
l	α_y	α_z	l_1	n	
4.1	20	-16	3.2	3	

Mástil_1 Verga										
l	α_y	α_z	l_1	d	a_1	a_2	α_n	α_z	n	
4.0	-10	12	2.4	0	0.7	1.5	-178	10	0.9	

Mástil_2 Vergas										
l	α_y	α_z	l_1	d	a_1	a_2	α_n	α_z	n	
5.6	5	-9	2.6	0.9	0.9	1.3	-100	-9	2	

Mástil_3 Vergas										
l	α_y	α_z	l_1	d	a_1	a_2	α_n	α_z	n	
7.3	-5	10	2.7	0.8	1.2	0.7	82	11	6	

Mástil_Focos										
l	α_y	α_z	l_1	a_1	a_2	α_n	α_z	n		
5.4	10	-45	4.2	0.9	3.4	37	11	8		



Volumen

Planta

Serie ----- Barco ----- Mástil ----- Mástil - Foco ----- Mástil - 1 Verga ----- Mástil - 2 Vergas ----- Mástil - 3 Vergas ----- Mástil - Focos -----

La conexión progresiva de la Dársena del Puerto con el Parque de Astilleros se produce a través del horizonte, en una **unión visual de los elementos verticales** predominantes de la Dársena: los mástiles y vergas de los barcos, con las grúas que marcan el horizonte y la identidad del puerto.

Estos mástiles son dejados llevar por el viento de Levante, oscilando armónicamente y ofreciendo al usuario espectador una imagen siempre cambiante del horizonte.

Las luminarias de la propuesta se conciben como una **imagen congelada en el tiempo** del vaivén de estos mástiles, por lo que cada una debe ser única y diferente del resto, aunque sean dentro de su misma tipología.

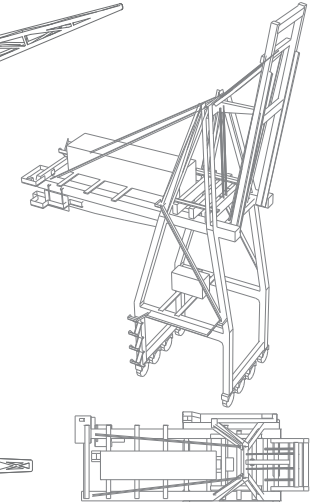
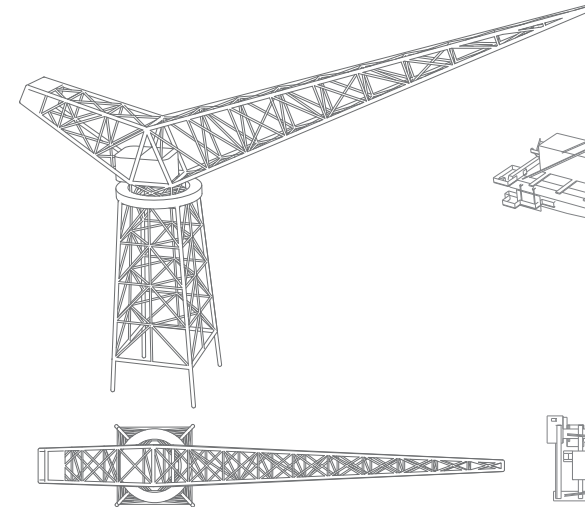
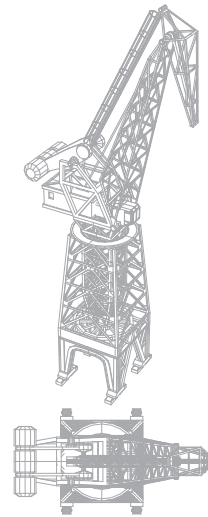
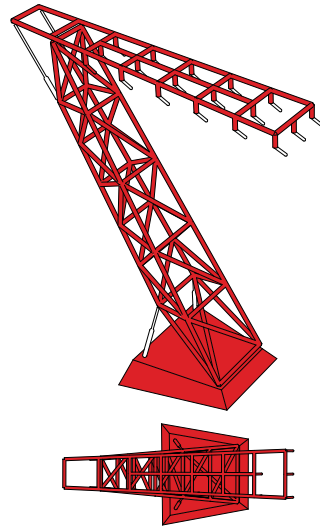
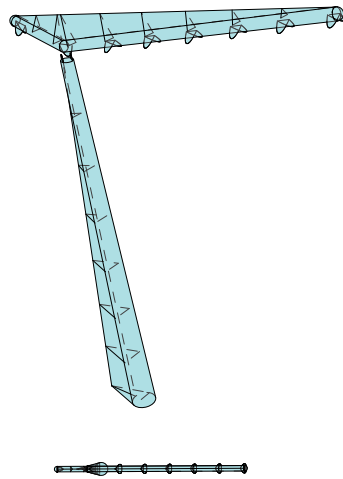
Para conseguir esta diversidad, en vez de establecer unos datos fijos para cada luminaria tipo, se opera dentro de unos **parámetros reguladores de la forma**, estableciendo un rango en el que cada luminaria es el resultado de la suma de unos valores aleatorios dentro de esos patrones.



Grúas

Barcos

Mástiles



Mástil - Estructura

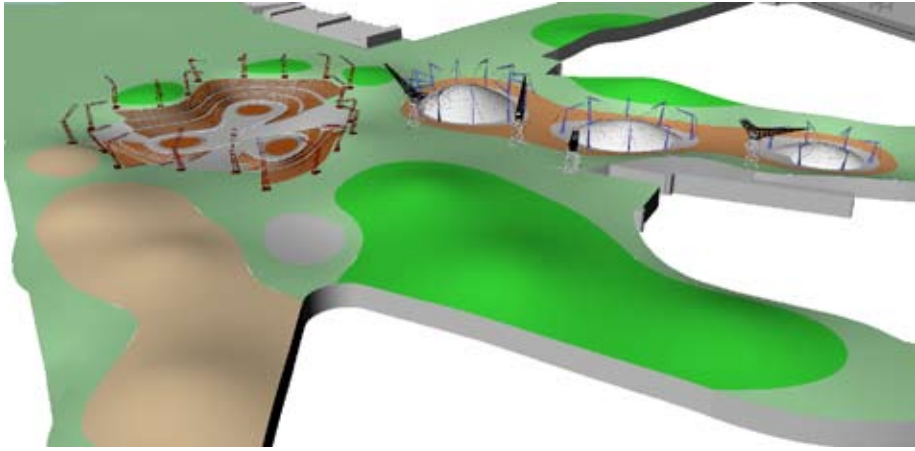
Grúa - Luminaria

Grúa Astilleros - Hito Nº1

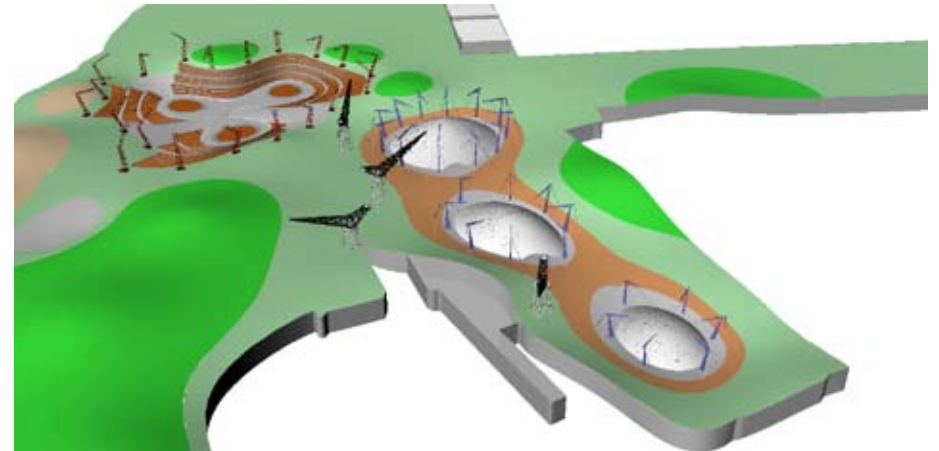
Grúa Astilleros - Hito Nº2

Grúa Puerto Horizonte

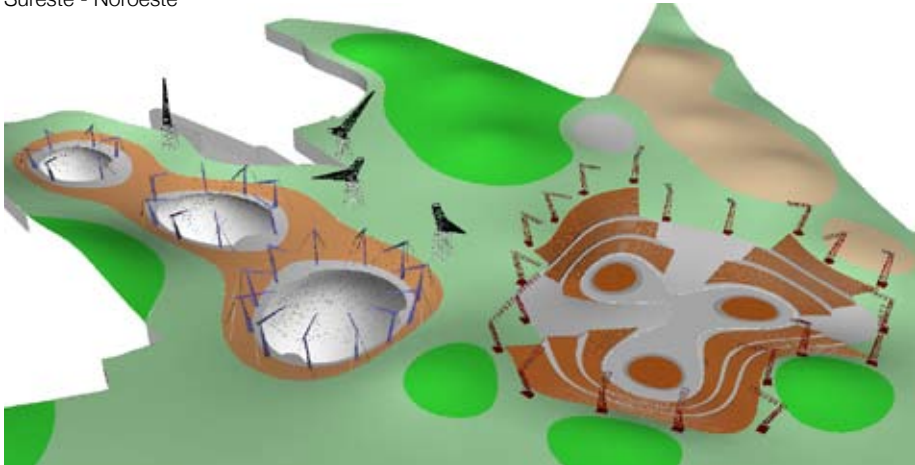
07 Vistas



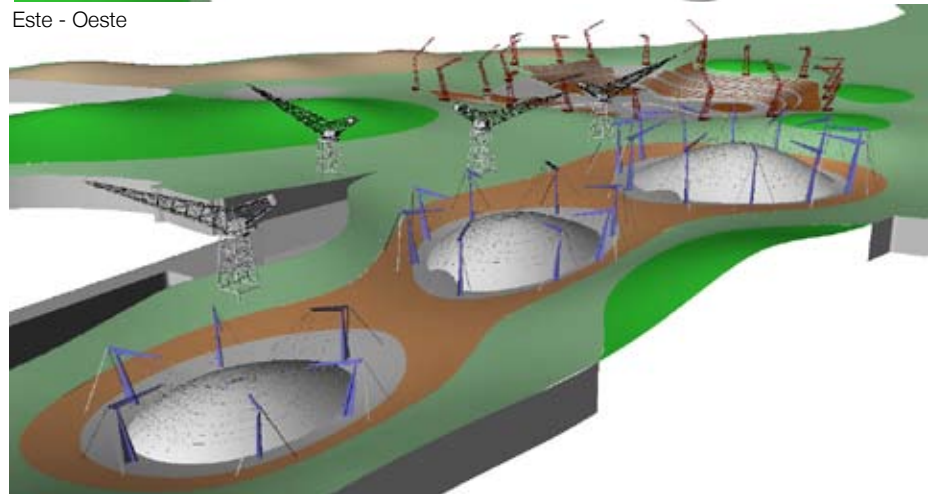
Sureste - Noroeste



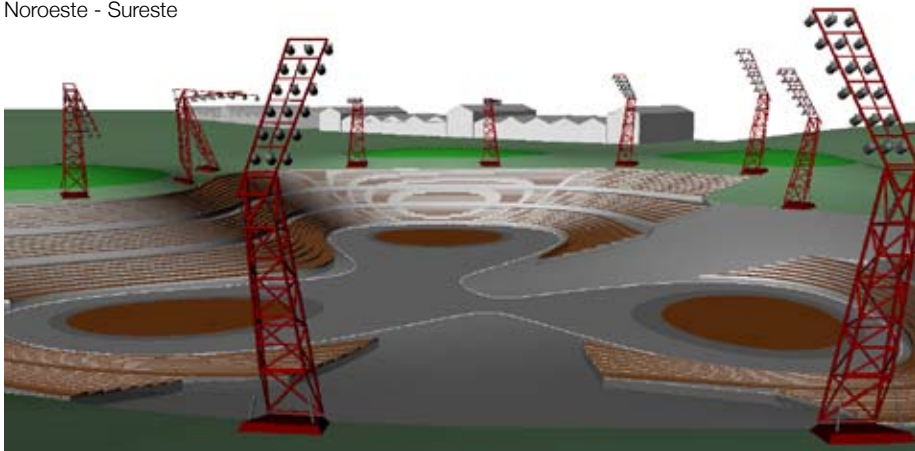
Este - Oeste



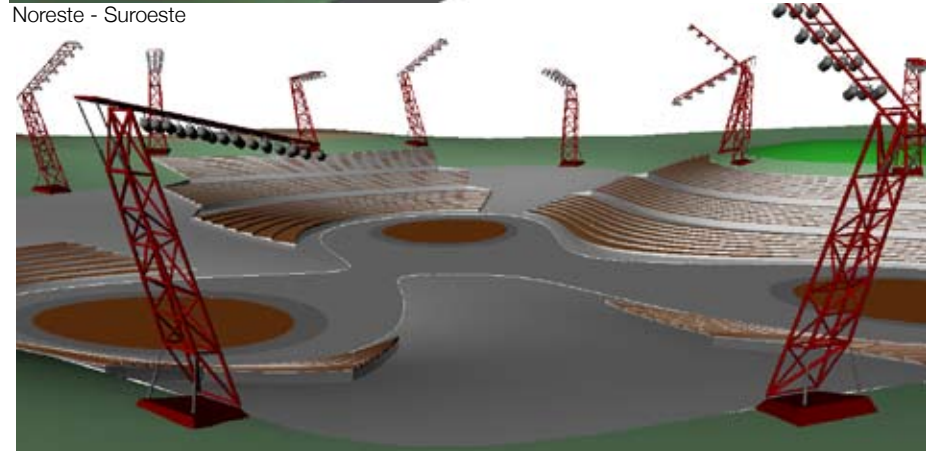
Noroeste - Sureste



Noreste - Suroeste



Multitudes. Sureste - Noroeste



Multitudes. Noreste - Suroeste

1.- **Dotar al Jardín del Turia de una continuidad**, para esto el túnel con las vías férreas que corta la avenida de Francia, se desplaza hacia el Sur, por lo que las vías en ese punto se soterran. De esta manera la conexión con la parte sur del cauce es ahora posible, y el jardín puede continuar su curso uniéndose con la antigua desembocadura del cauce.

2.- **Generar un cosido del barrio antiguamente pesquero de Natzaret con la Dársena**, recuperando de ésta manera la identidad litoral, ahora perdida ya que la conexión de este pueblo con Valencia llega a puntos marginales. Es por esto que a Natzaret se le devuelve la playa que un día, por el masivo avance de la industria, le fue arrebatada.

3.- **Conectar, tanto física como visualmente, los elementos característicos del Grao y la Dársena** - los tinglados, las grúas de astilleros, el jardín del Turia, el mar, y los barrios adyacentes del Grao, Moreras, Cocóteros y Nazaret - mediante una relectura adaptativa de los elementos cercanos del horizonte, e incorporar otros antes presentes - como la Playa de Nazaret y la desembocadura del río Turia- en una actuación continua y natural, ayudándose de una topografía artificial a modo de proyecto de paisaje, donde unas partes del programa se cubren mientras que otras permanecen descubiertas.

4.- Crear un lugar en el cual las **diversas actividades programadas estén discretamente diferenciadas y al mismo tiempo mezcladas unas con otras de una forma natural** para dar lugar a un espacio unificado.

INFORMACIÓN GENERAL

El público conforma por sí mismo el propio lugar - se convierte en espacio positivo, construido - por lo tanto el recipiente - el espacio negativo - se adapta a la flexibilidad, variabilidad e impredecibilidad del ser humano. Es decir, debe estar definido sin definirse -sin barreras físicas- y contenerse sin estar contenido. Tallar en el terreno la forma que adopta la agrupación de la gente. **La forma del lugar surge inesperadamente.**

El macrocomplejo (zona de participantes, terminal de pasajeros, espacio multiusos, zona de multitudes, playa de Natzaret, parque de astilleros) **se ubica en una intersección de varias zonas heterogéneas** (barrios de calidad media-baja, zona industrial, zona verde de desembocadura del río Turia, dársena interior...). La propuesta será el foco de actividad de la zona donde convergen (y se generan) todos estos flujos.

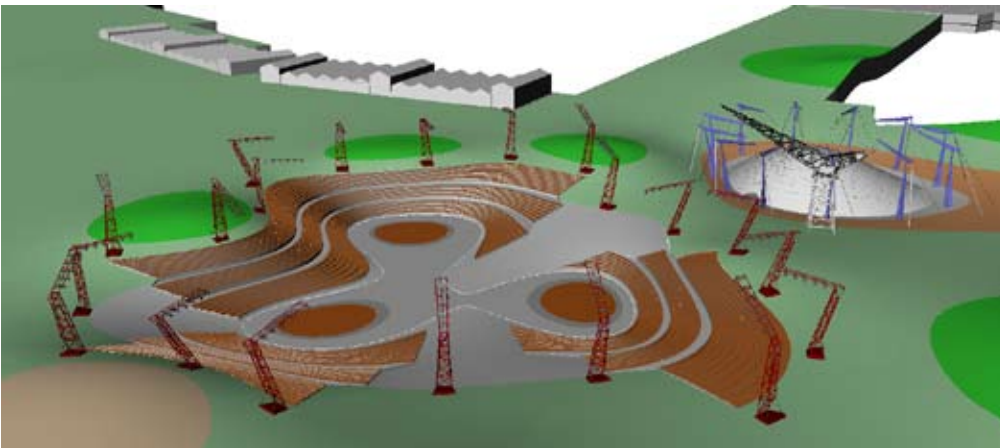
El suelo va conformando las gradas y compartimentando espacios visualmente, a partir de los cambios en altura se van generando distintas atmósferas, y se permiten distinguir las diversas partes del programa. Desde las zonas más elevadas se disfruta de generosas perspectivas del entorno (la dársena, la ciudad, el mar, el río, el parque...)

Las membranas y las curvas de nivel organizan el paisaje en zonas de actividad. En estas zonas no hay particiones, de modo que los distintos ambientes se funden entre sí estableciendo una relación entre los espacios y los visitantes. **Los flujos están marcados por unas líneas de fuerza**, que constituyen las espinas dorsales de la conexión peatonal.

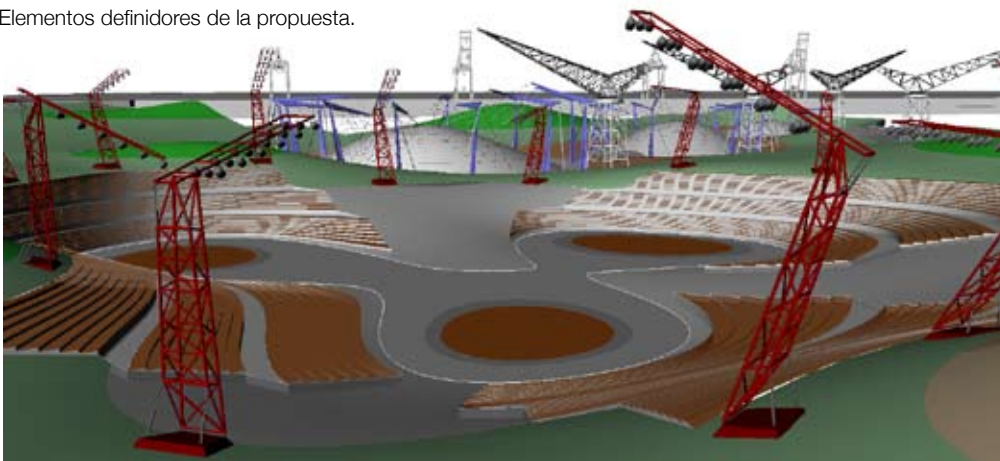
El paisaje contiene pendientes de distinta inclinación, unas casi imperceptibles y otras muy acusadas. Los usuarios de sillas de ruedas y los de movilidad limitada tienen el acceso completamente asegurado mediante la provisión de suaves rampas en cada una de las "líneas de fuerza". Además se aprovechan las pendientes del terreno para instalar asientos eventuales.

Los usuarios se congregan en la zona de las grúas de astilleros. Este es **el corazón de la propuesta**, el lugar donde encontrarse con los amigos, recibir información, y obtener una perspectiva general del paisaje interior.

Desde el interior de las cubiertas, gracias a la translucidez de la membrana, **los visitantes pueden vislumbrar los ambientes y los acontecimientos que se desarrollan fuera estas.**



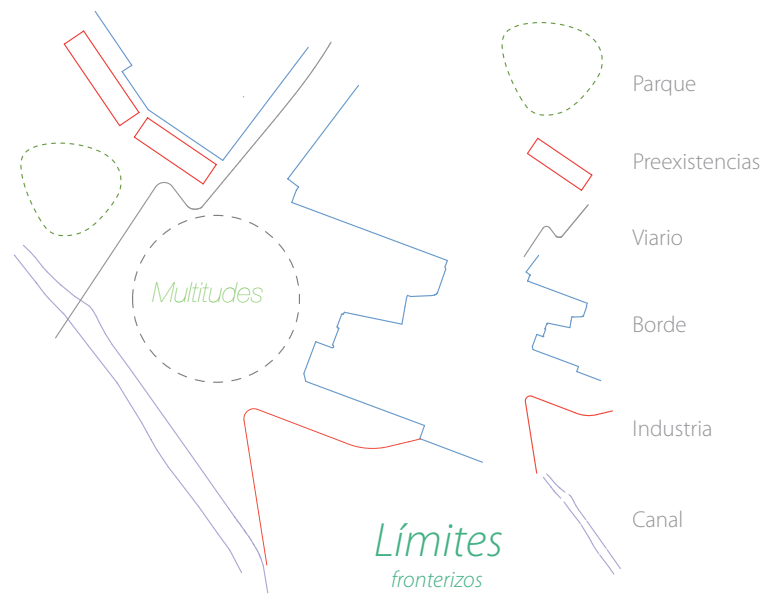
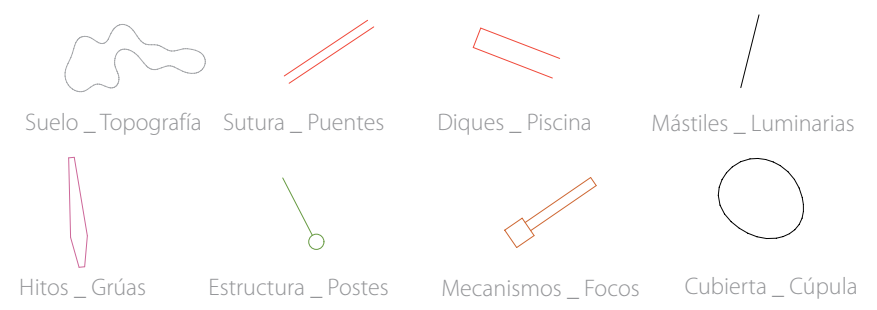
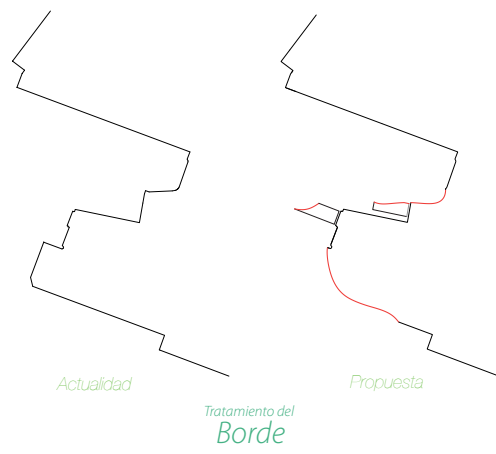
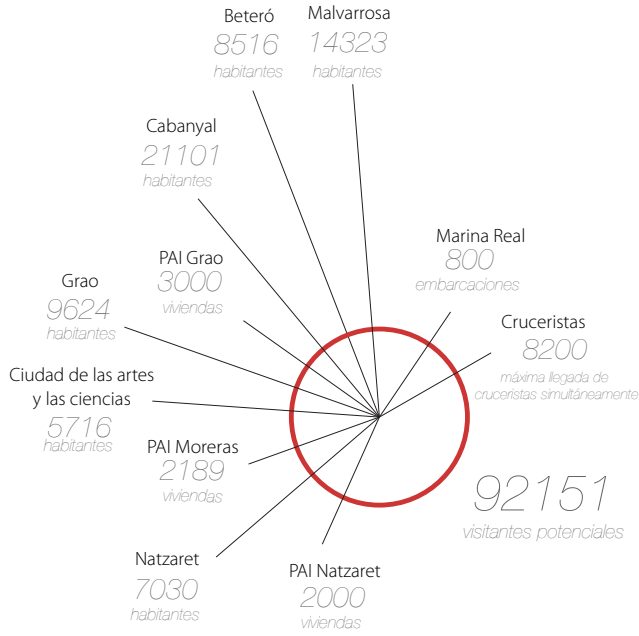
Elementos definidores de la propuesta.



Multitudes. Suroeste - Noreste

07 Diagramas

Atractor de Multitudes
 Entorno inmediato
 Barrios, futuros barrios, embarcaciones



Encargada para marcar el comienzo del nuevo Milenio, la Cúpula del Milenio se diseñó como una estructura icónica que ofrecía un **espacio vasto y flexible**, pudiendo albergar hasta 37.000 personas.

Sus 12 mástiles y sus 365 metros de diámetro tienen como referencia las 12 horas, los 12 meses, y las 12 constelaciones del cielo, que miden el tiempo de los 365 días del año.

Proporciona más de 100.000m² de espacio cerrado (2,2 millones de metros cúbicos), tiene una circunferencia de 1km y una altura máxima de 50m.

Está suspendida por una serie de 12 mástiles de 100m, y sujeta por más de 70km de cable de alta resistencia que soportan la **cubierta fabricada con fibra de vidrio revestida de Teflón**, un material inerte que no reacciona con otras sustancias químicas salvo en situaciones muy especiales.

Los objetivos principales fueron la **ligereza, economía, y rapidez de la construcción. La estructura en tensión, otorga al edificio una expresión legible, libre y dinámica que emana del principio básico y fundamental del mínimo esfuerzo para conseguir el máximo resultado.**

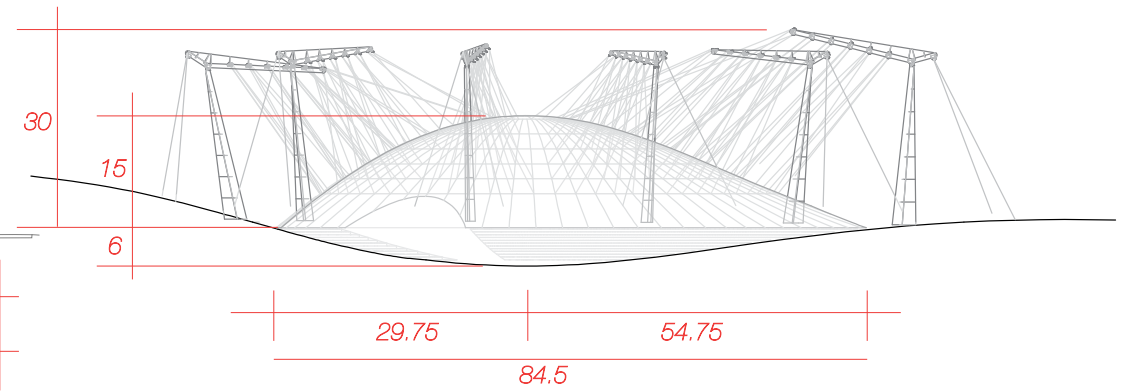
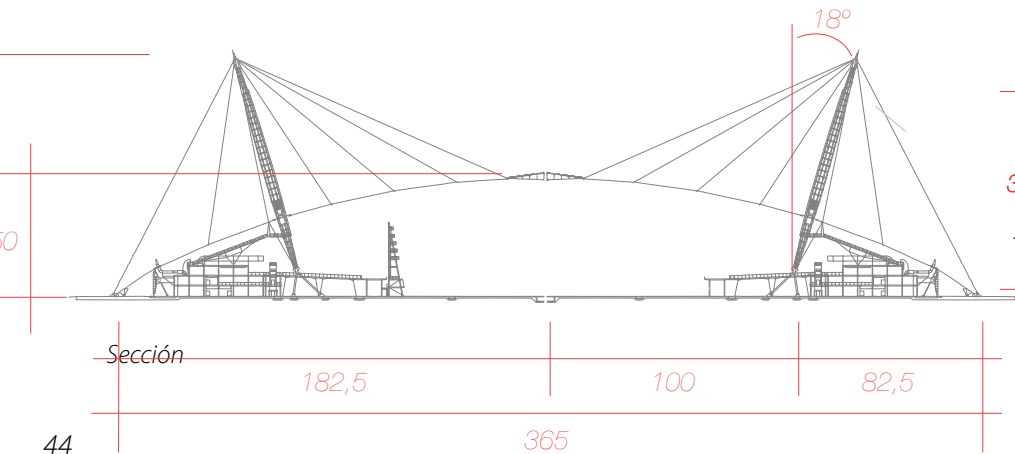
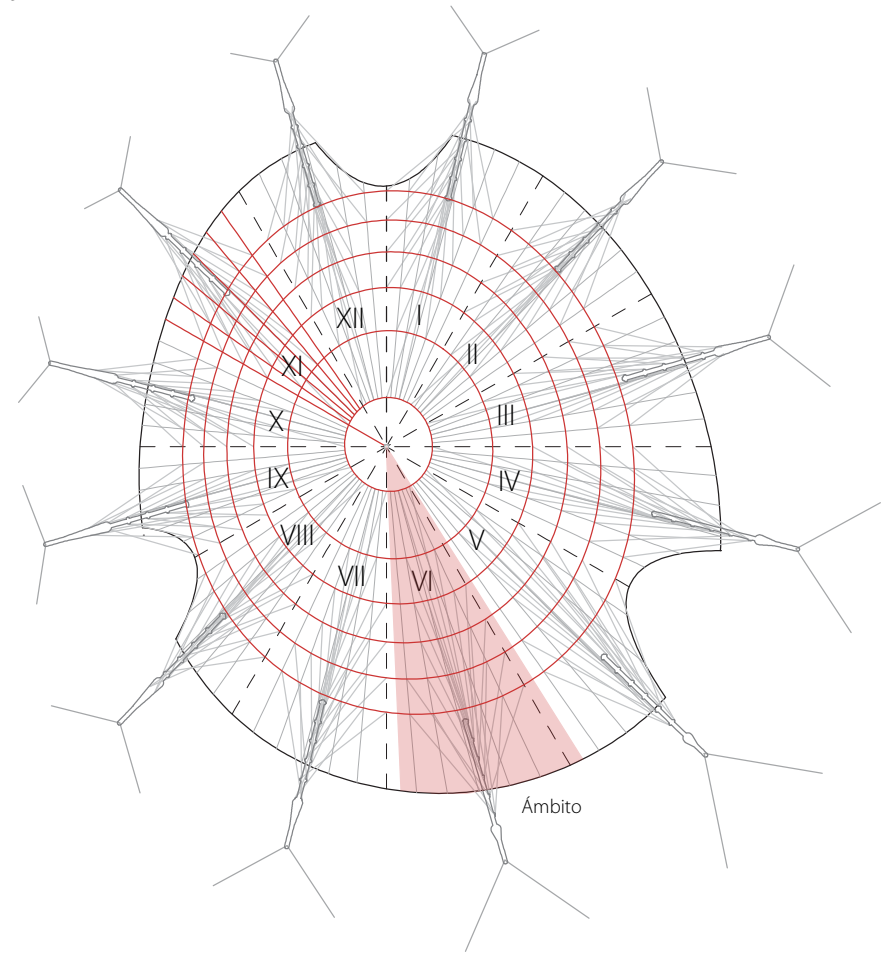
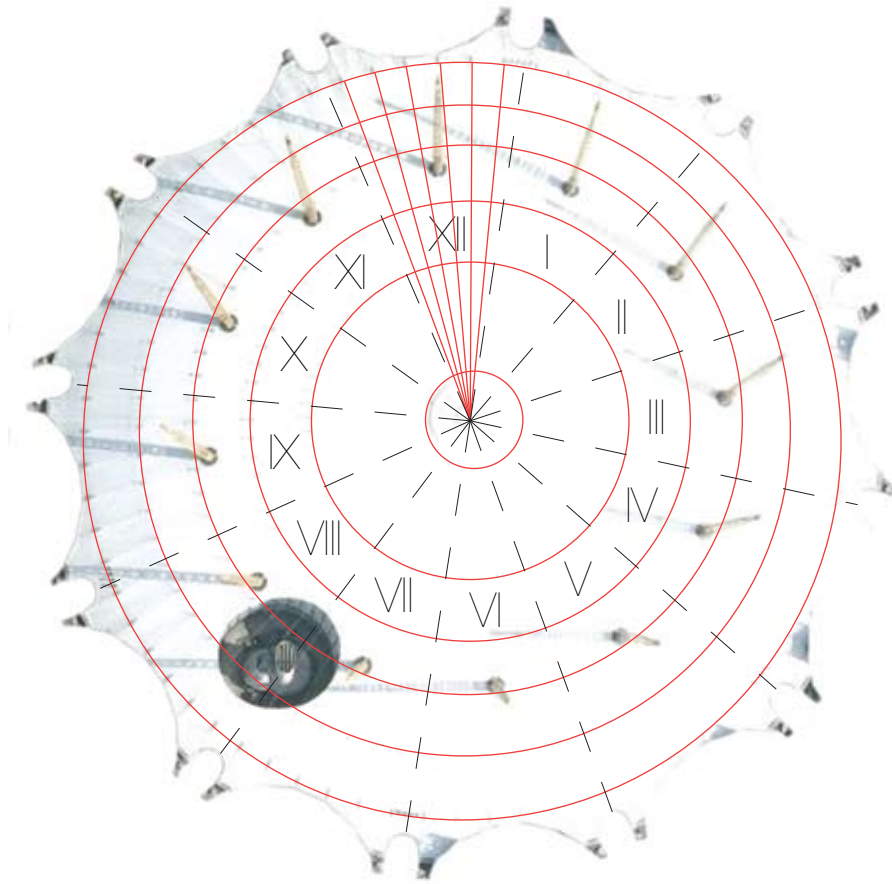
Diseñada por el estudio de Richard Rogers, la cúpula dobla en tamaño a la antigua cúpula más grande, la de Georgia, Atlanta.

Más de 6 millones de turistas visitaron la atracción durante el año 2000, y ahora ha pasado a ser la sede del O2 Arena, uno de los recintos más populares en el Reino Unido.



Cúpula del Milenio / 02 Arena_Greenwich_Londres
2000/2012

Zona cubierta de participantes_Valencia
20xx



Datos y proporciones

Cúpula del Milenio

Nº mástiles = 12
 Nº porciones = 12
 Nervios concéntricos = 6
 Nervios radiales por porción = 6
 Nervios radiales en total = $12 \times 6 = 72$
 Cables por mástil = $6 \times 6 = 36$
 Cables en total $36 \times 12 = 432$
 m^2 totales en planta = $\pi \times 182.5^2 = 104364 m^2$
 m^2 por porción en planta = $104634 / 12 = 8719 m^2$

Relación de la distancia entre mástiles en el punto más alto (70m) y la altura de cubierta (50m) = 1.4

Relación del radio (182.5m) y la altura de la cubierta (50m) = 3.65

Relación de la altura de la cubierta (50m) y la altura de mástiles (100m) = 2

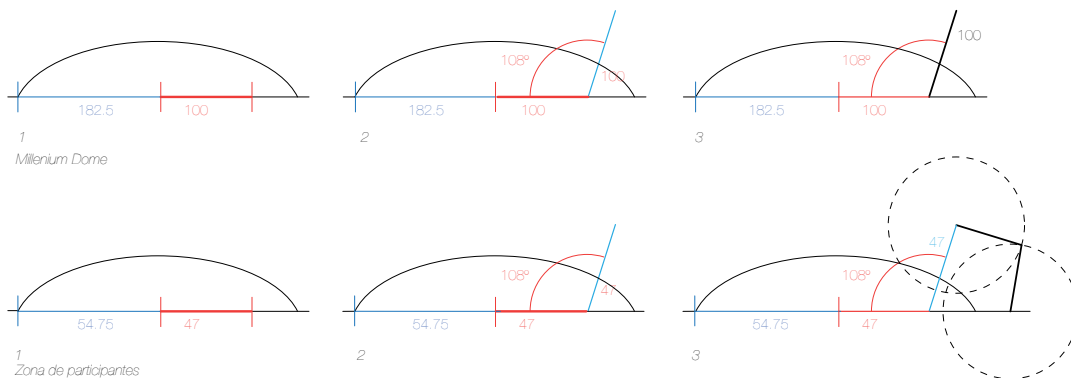
Zona cubierta de participantes

Nº mástiles = 12
 Nº porciones = 12
 Nervios concéntricos = 6
 Nervios radiales por porción = 6
 Nervios radiales en total = $12 \times 6 = 72$
 Cables por mástil = $6 \times 4 = 24$
 Cables en total $24 \times 12 = 288$
 m^2 totales en planta = 5784 m^2
 porción más desfavorable = 707 m^2

Relación de la distancia entre mástiles en el punto más alto (21m) y la altura de cubierta (15m) = 1.4

Relación del radio más desfavorable (54.75m) y la altura de la cubierta (15m) = 3.65

Relación de la altura de la cubierta (15m) y la altura de mástiles (30m) = 2

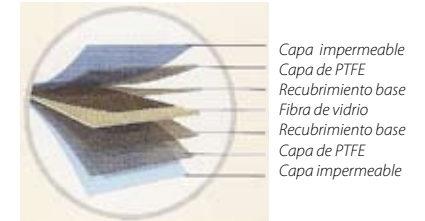


Predimensionado de cables

Ámbito más desfavorable --- 706,89 $m^2 = 707 m^2$

Materiales de la cubierta y densidad --- PTFE (Teflón) = 2190 kg/m^3
 --- Fibra de vidrio = 2.5 kg/m^3
 --- PVC = 1.5 kg/m^3

Composición y grosor de la cubierta --- PTFE x 2 = 3 $mm \times 2 = 6 mm$
 --- Fibra de vidrio = 1 mm
 --- PVC x 2 = 1 $mm \times 2 = 2 mm$
 --- TOTAL = 11 $mm = 0.011 m$



Masa del ámbito más desfavorable --- $(2190 kg/m^3 \times 0.006 m + 2.5 kg/m^3 \times 0.001 m + 1.5 \times 0.003 m) \times 78 m^2 = (13.14 kg/m^2 + 0.0025 kg/m^2 + 0.0045 kg/m^2) \times 707 m^2 = 13.15 kg/m^2 \times 707 m^2 = 9294.8 kg = 9295 kg$

Fuerza ejercida por la cubierta --- $F = m \times g = 9295 kg \times 9.81 m/s^2 = 91182 N = 92 KN$

Resistencia verdadera (Rv) --- $Rv = 1.5 \times 92 KN = 138 KN$

Resistencia a la tensión del acero para cables --- $S = 1570 Kg/cm^2$

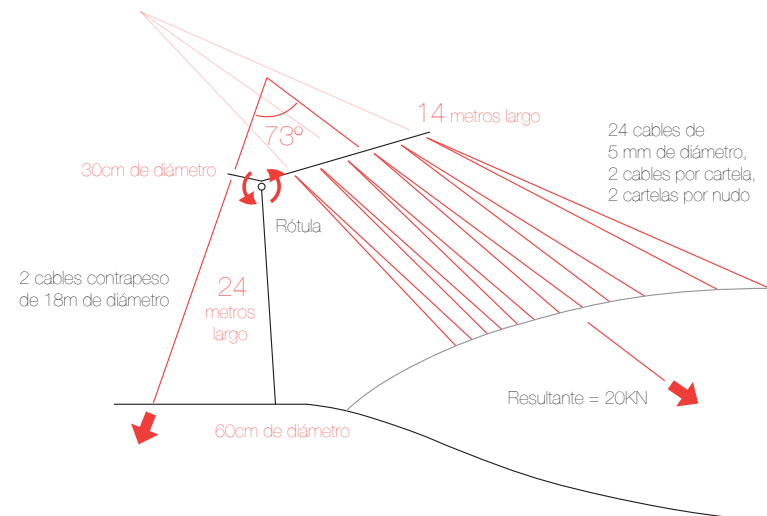
Diámetro resultante de los cables --- $S = F/A = F/(\pi/4 \times d^2) \rightarrow$
 --- $d = \text{Raíz cuadrada de } [F/(\pi/4 \times S)] =$
 = Raíz cuadrada de $[138 KN/(\pi/4 \times 1570 kg/cm^2)] =$
 = Raíz cuadrada de $[138 KN/(1233 kg/cm^2)] = 0.1119 = 112 mm$

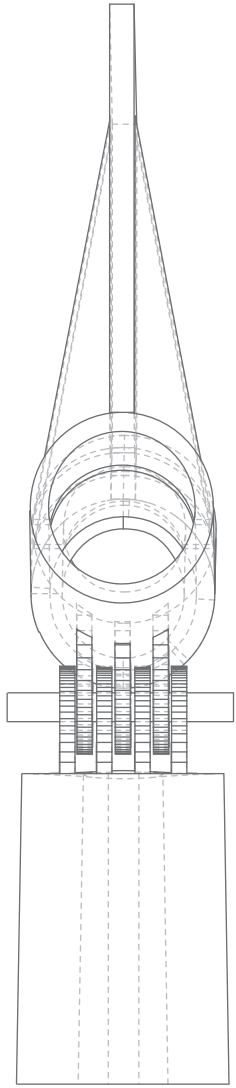
Diámetro de cada cable --- $d' = 112 mm / 24 = 4.66 \rightarrow$ **5 mm**

Fuerza a resistir por los contrapesos --- $138 KN \times \cos 73^\circ = 40 KN$

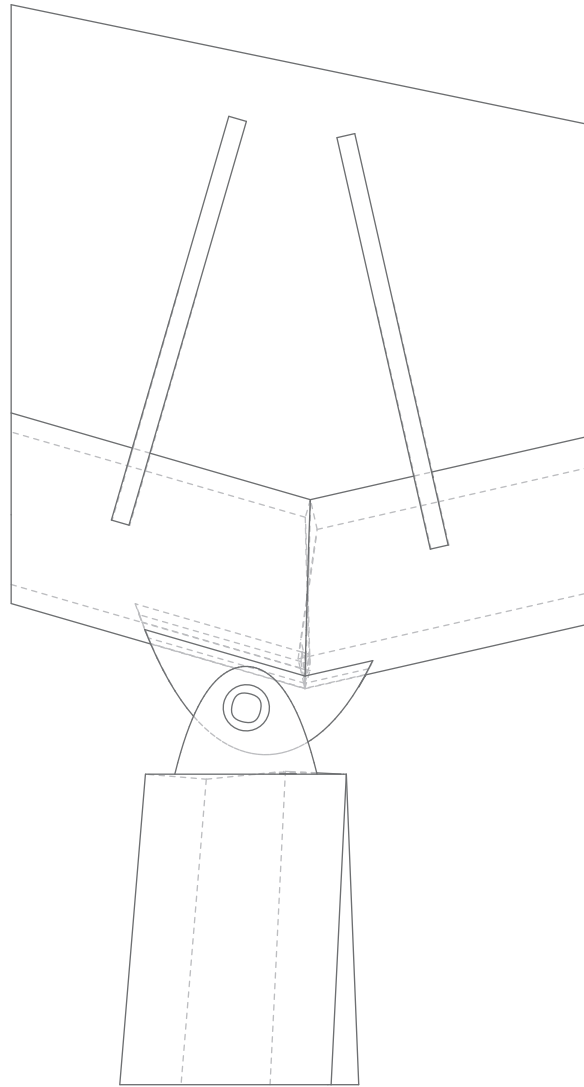
Diámetro resultante de los contrapesos --- $d = \text{Raíz cuadrada de } [40 KN/(1233 kg/cm^2)] = 0.032 = 32.4 mm$

Diámetro de cada contrapeso --- $d' = 32.4 mm / 2 = 16.2 mm \rightarrow$ **18 mm**

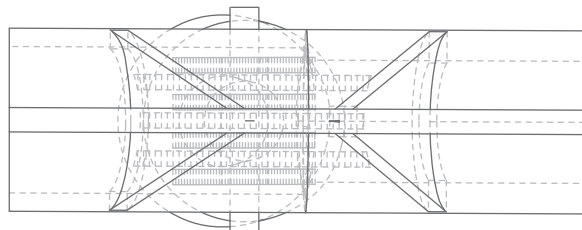




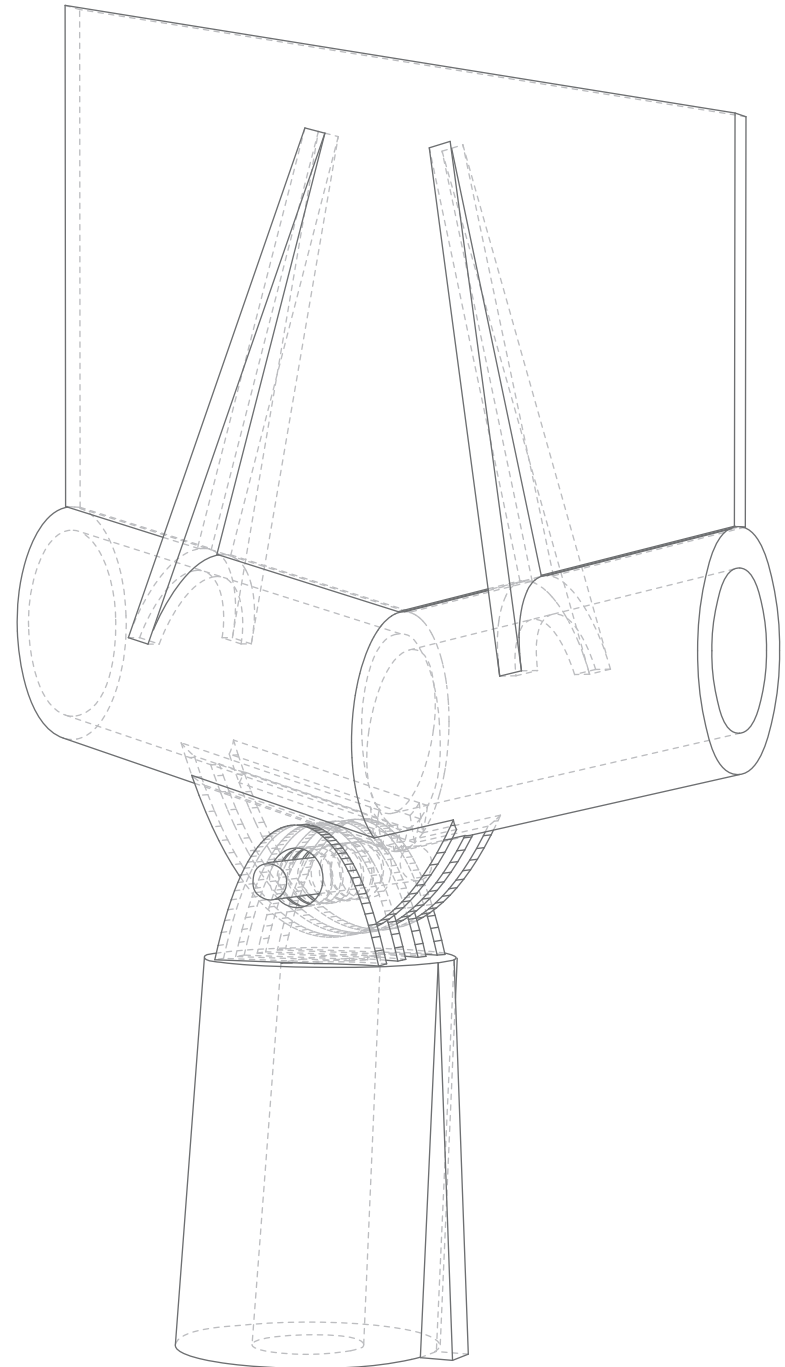
Perfil



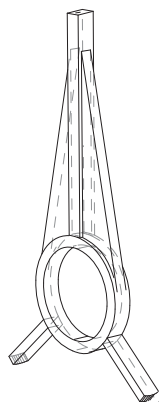
Alzado



Planta



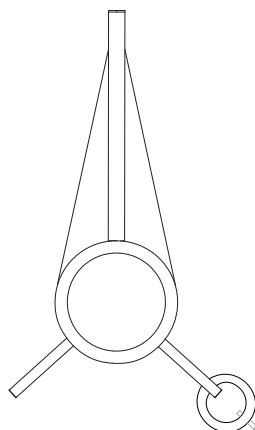
Perspectiva



Perspectiva



Perfil

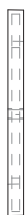


Alzado

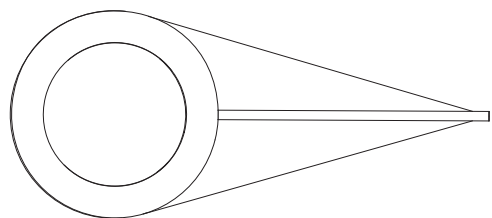


Planta

Mástil - Cartela vertical



Perfil

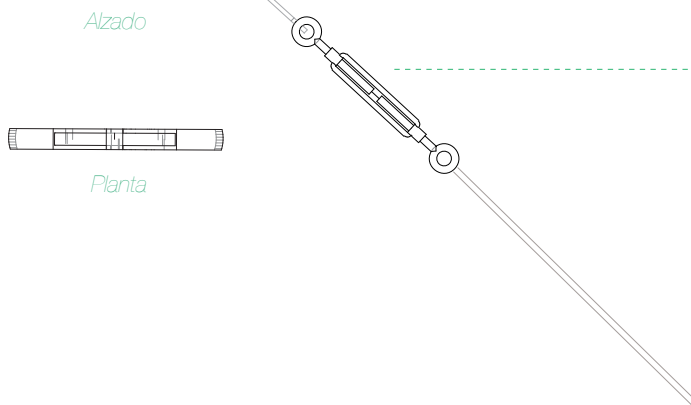


Planta



Alzado

Mástil - Cartela horizontal



Argolla

Tensor

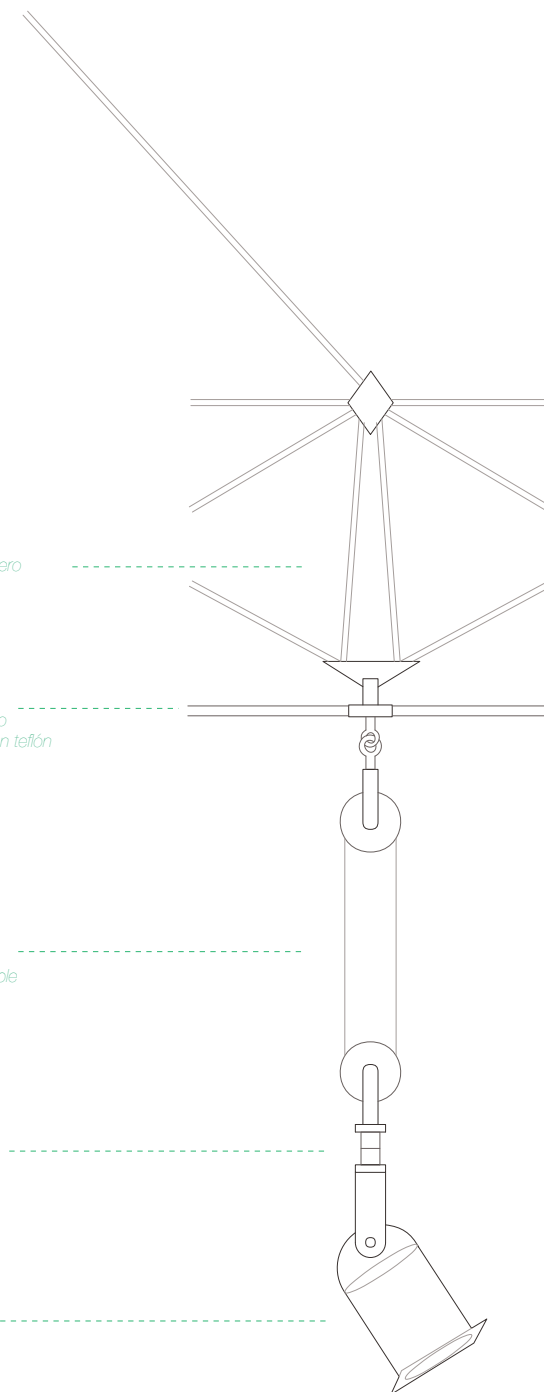
Cables de acero estructural

Cubierta de fibra de vidrio revestida con teflón

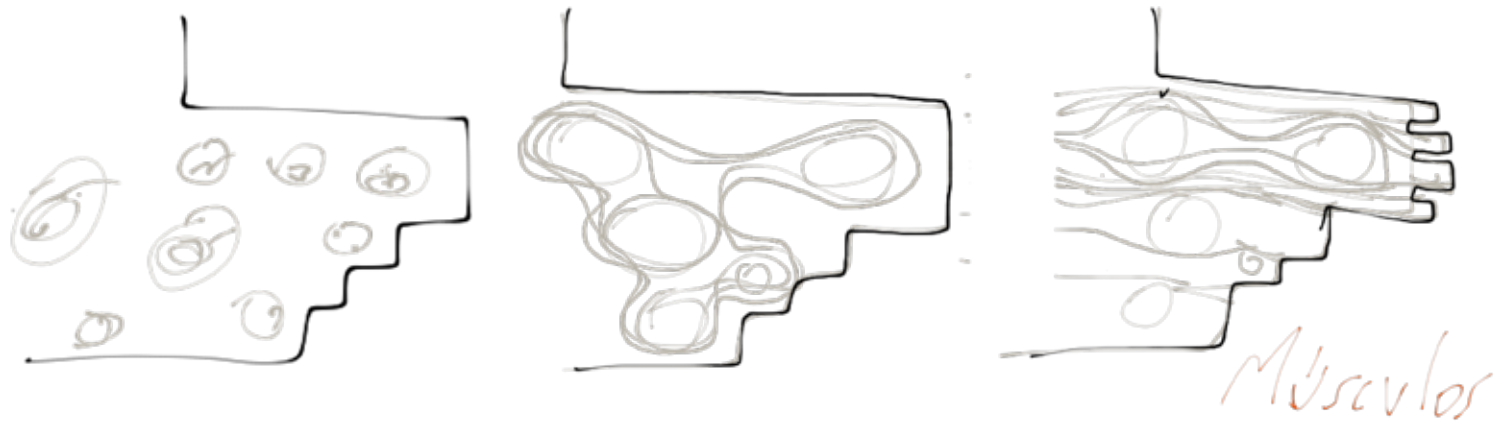
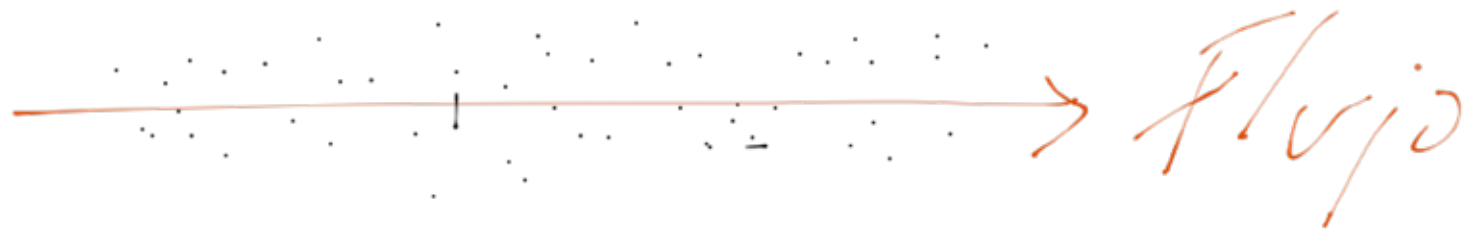
Mecanismo de polea - Foco regulable en altura

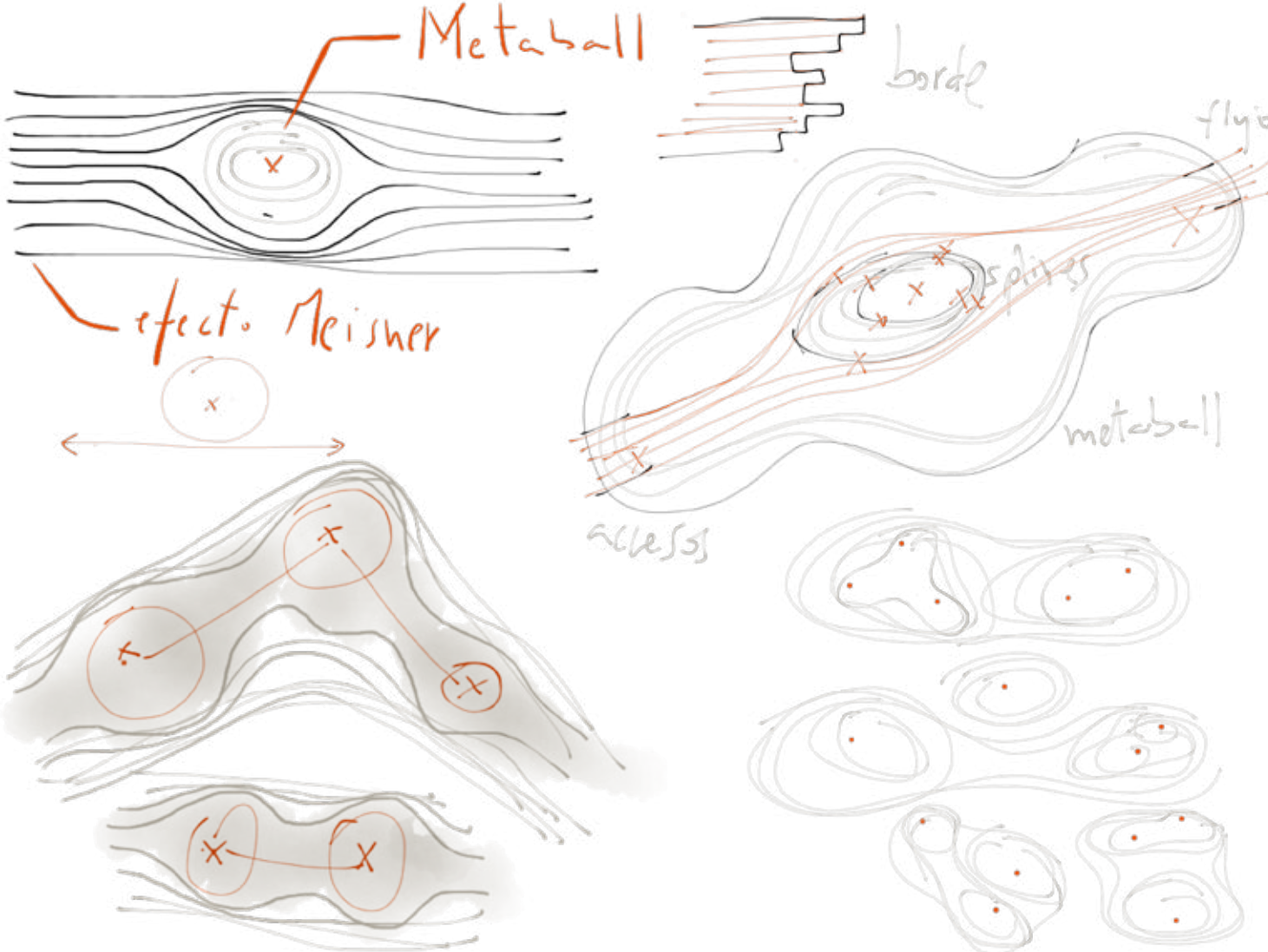
Mecanismo rotatorio

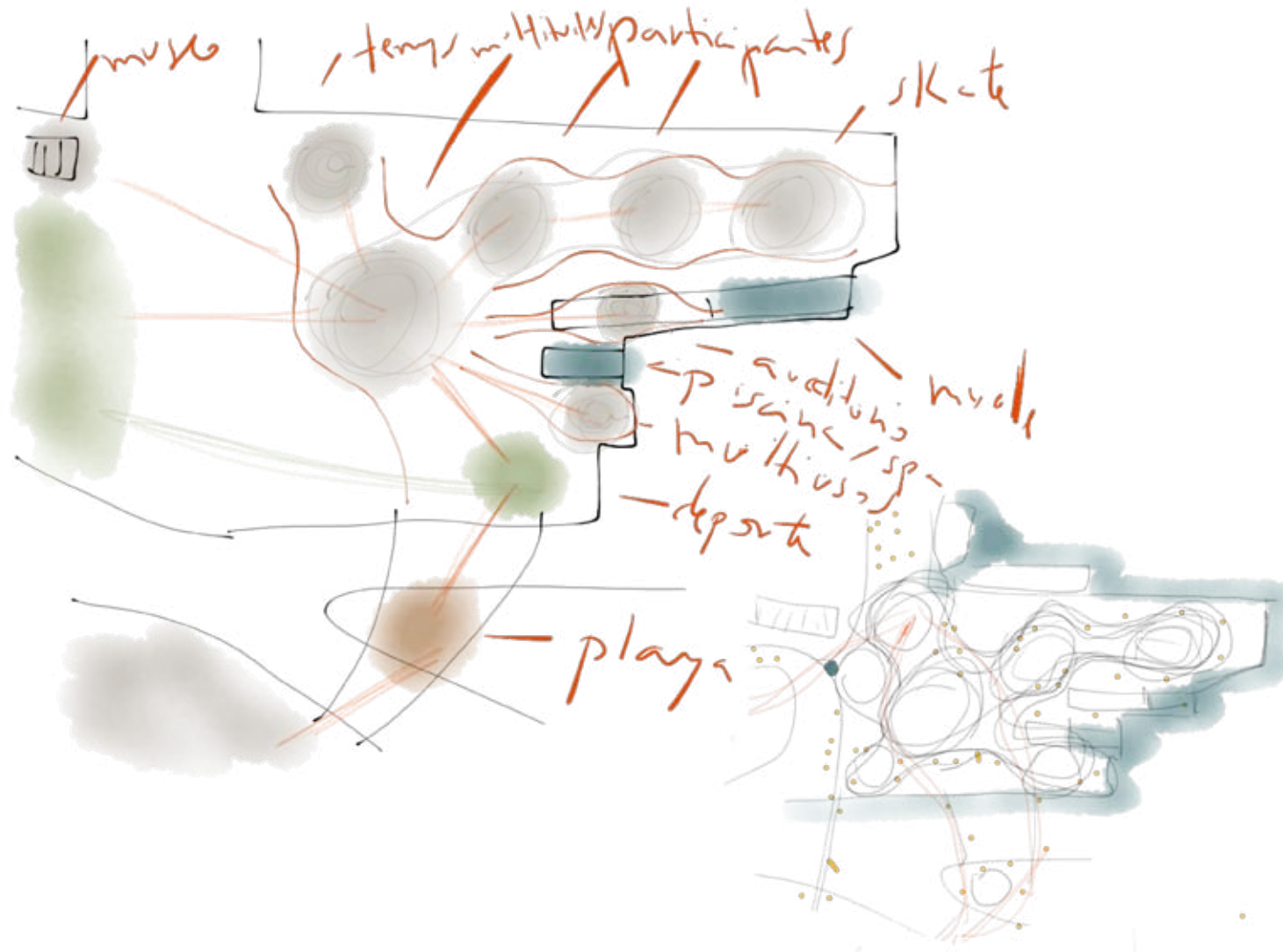
Foco

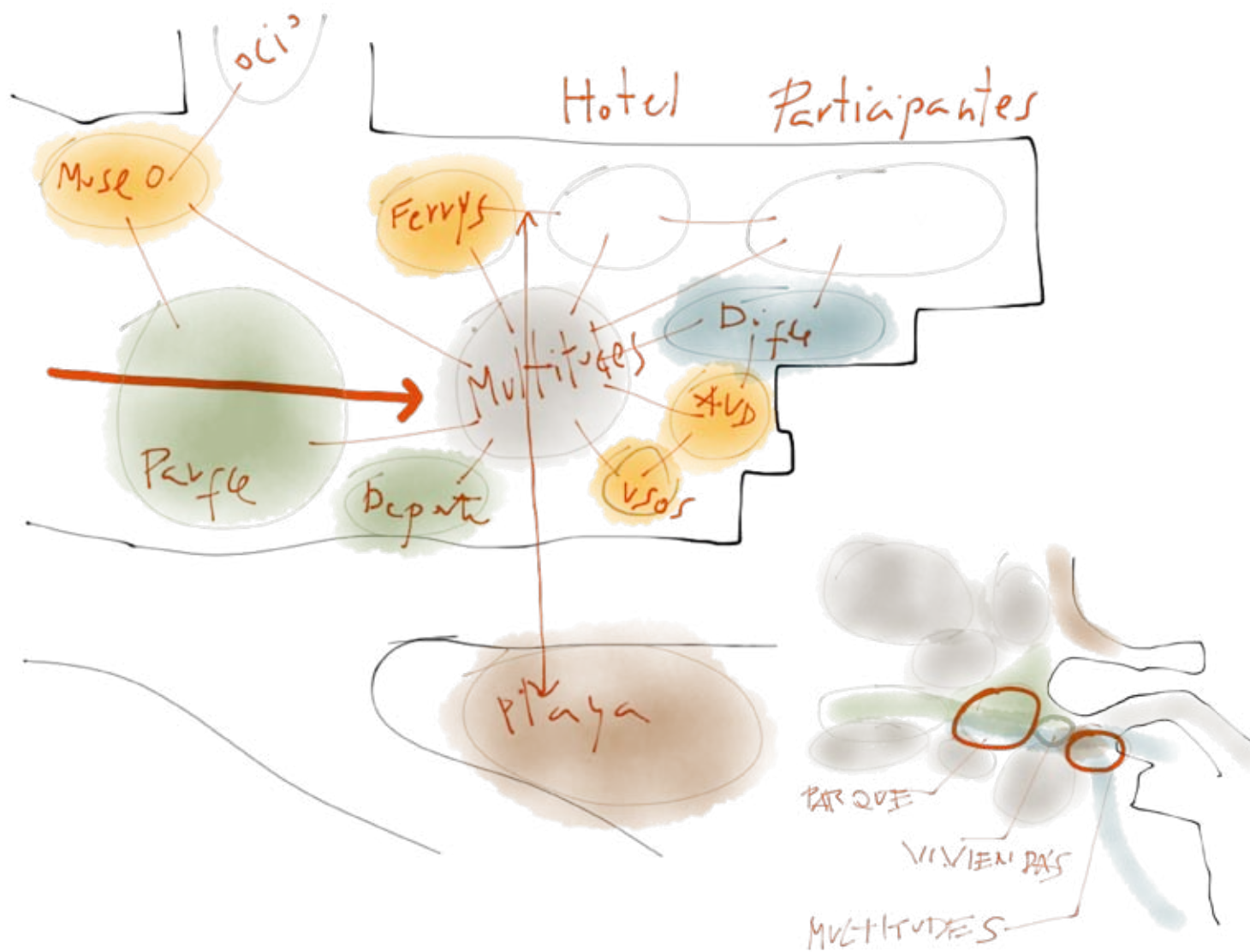


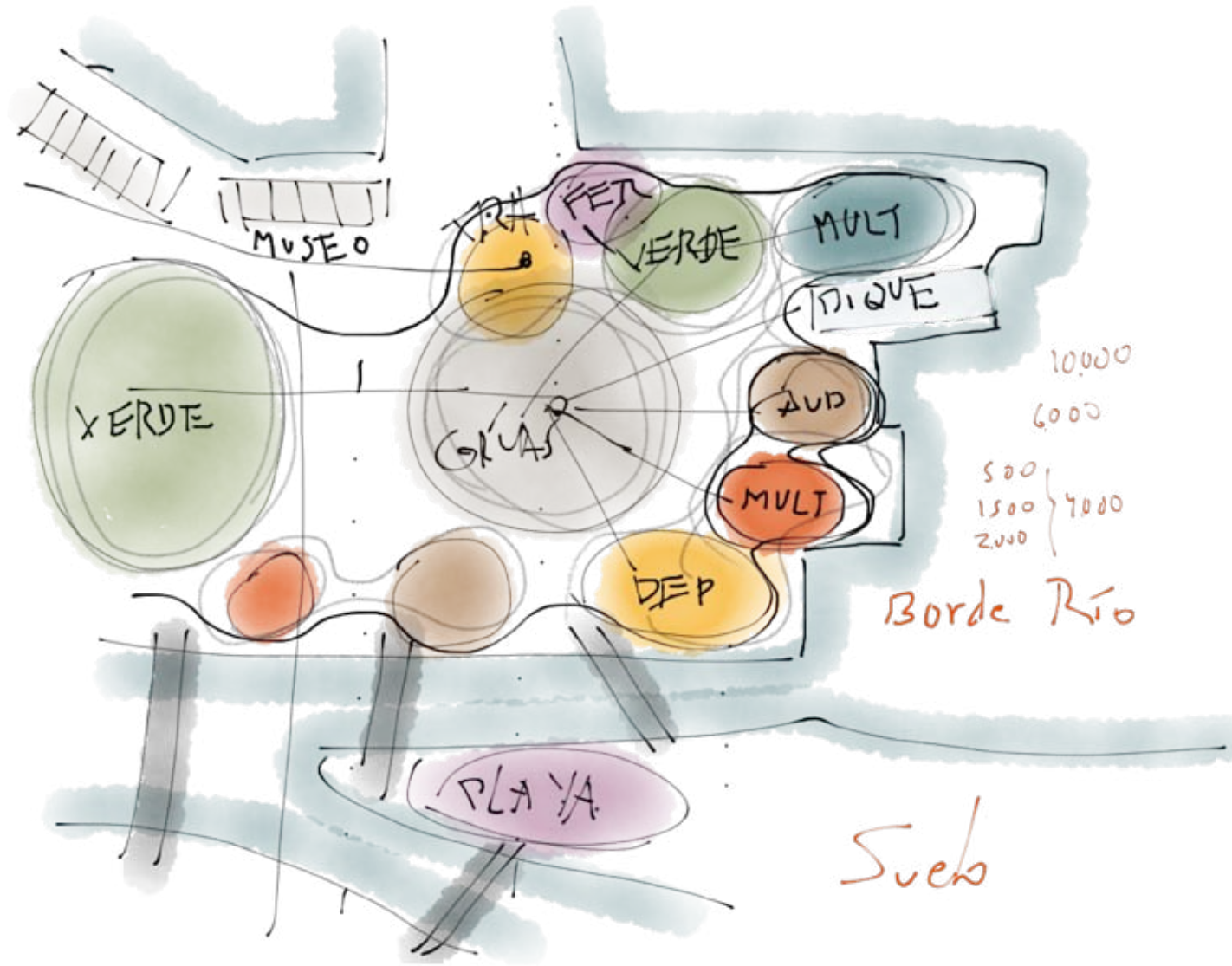
Membrana - Encuentro
Cables - Cubierta - Foco

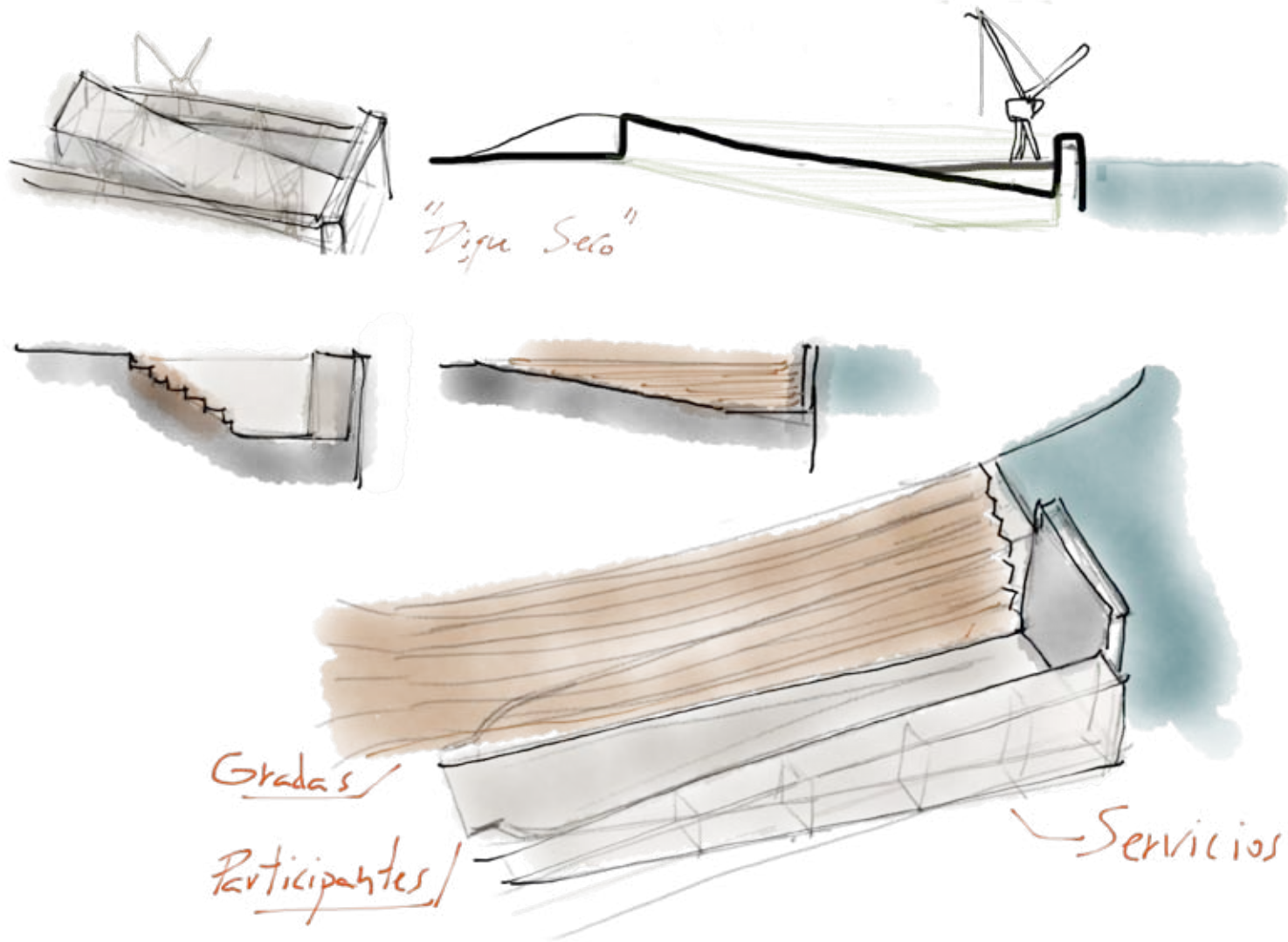


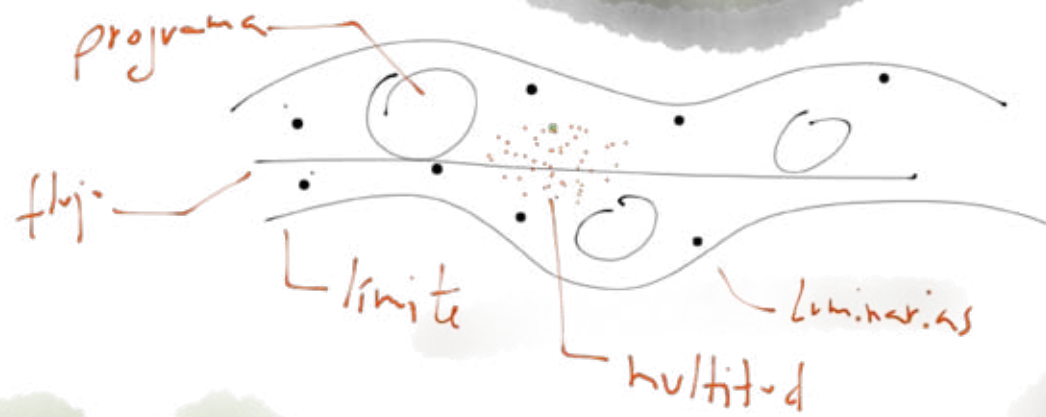
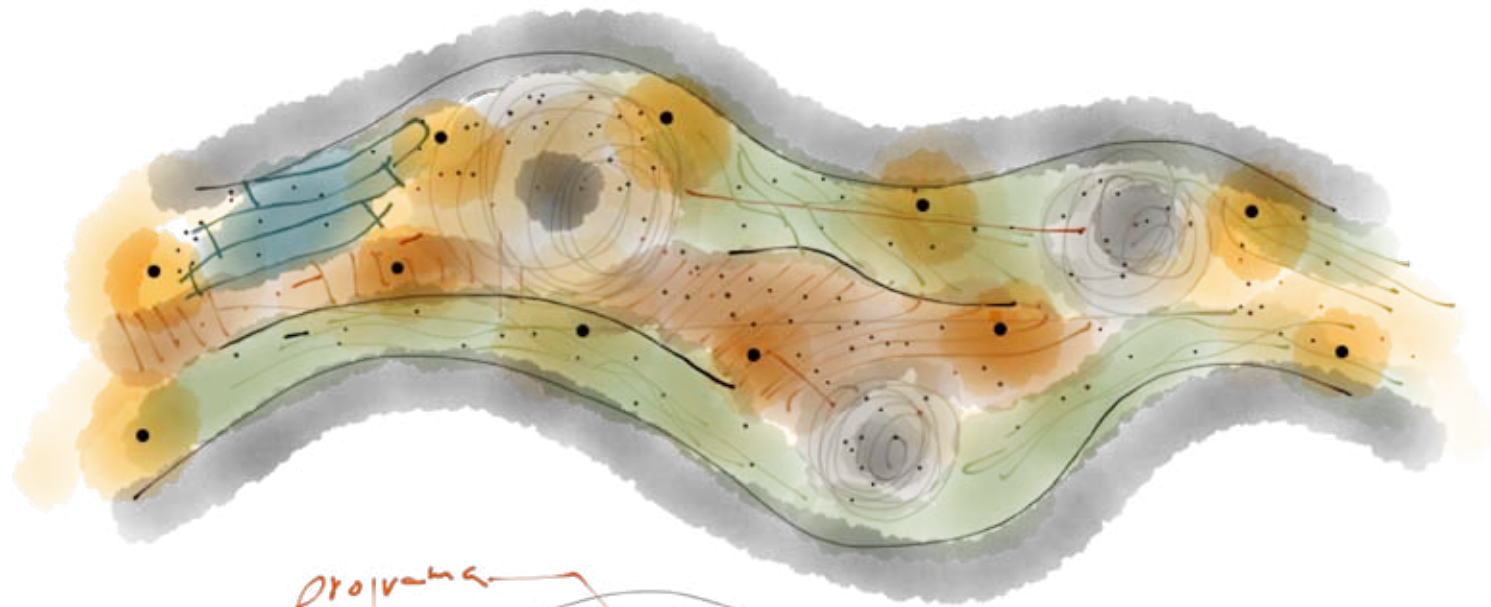




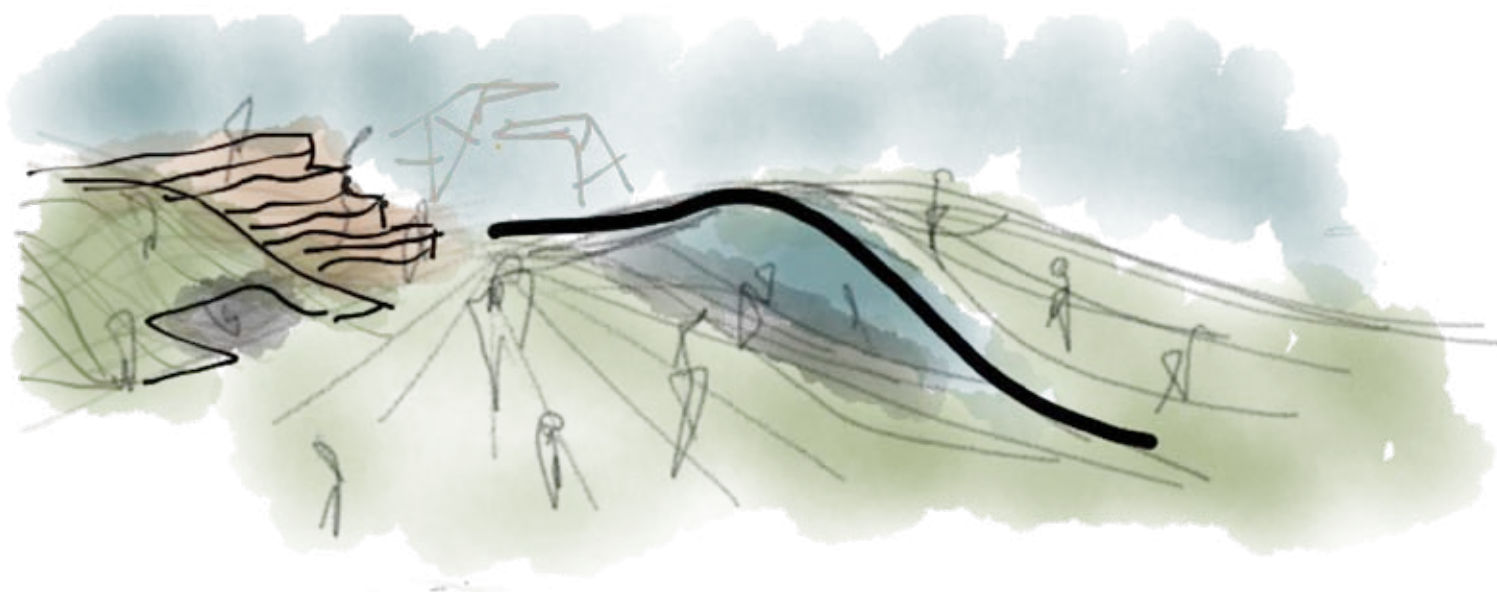


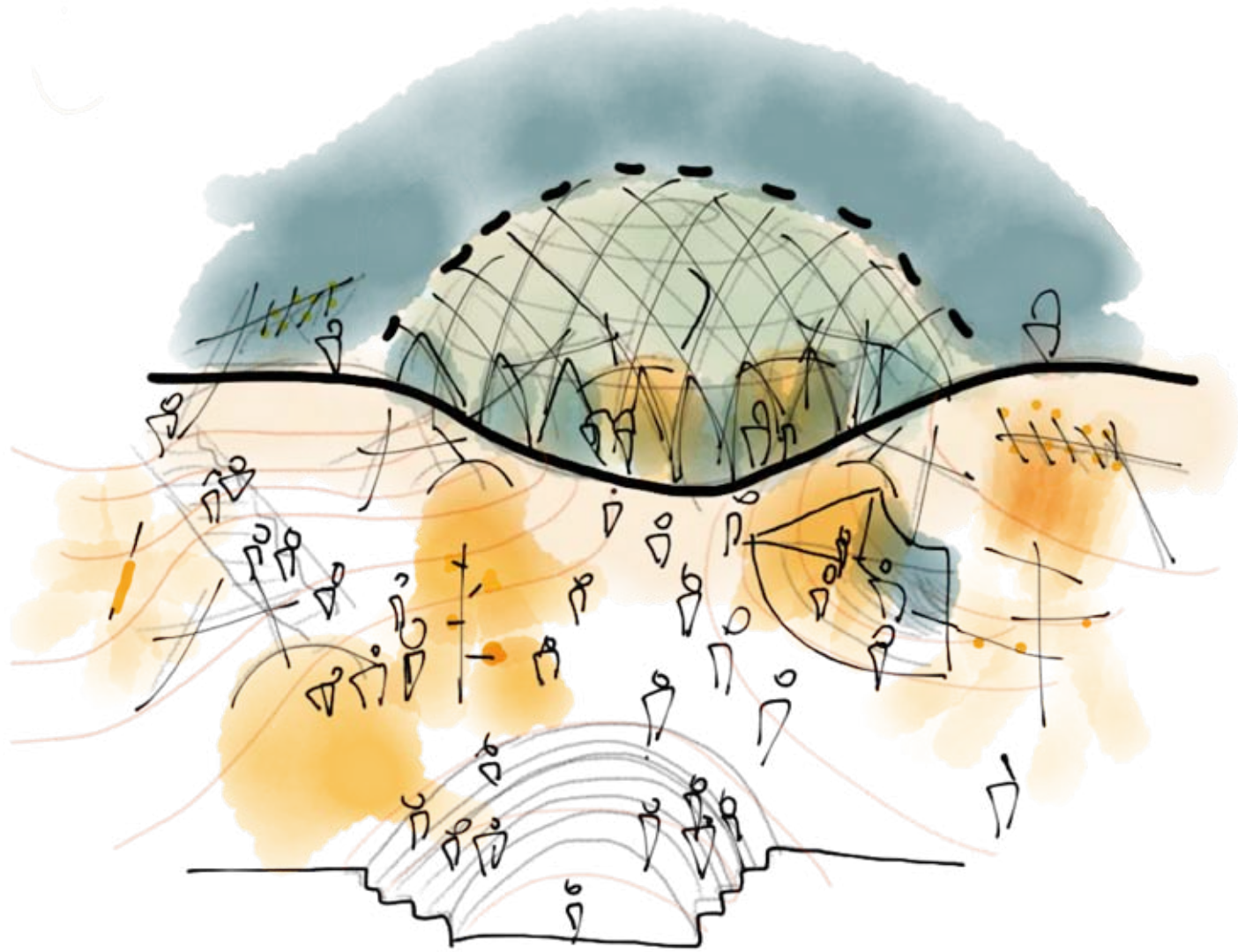


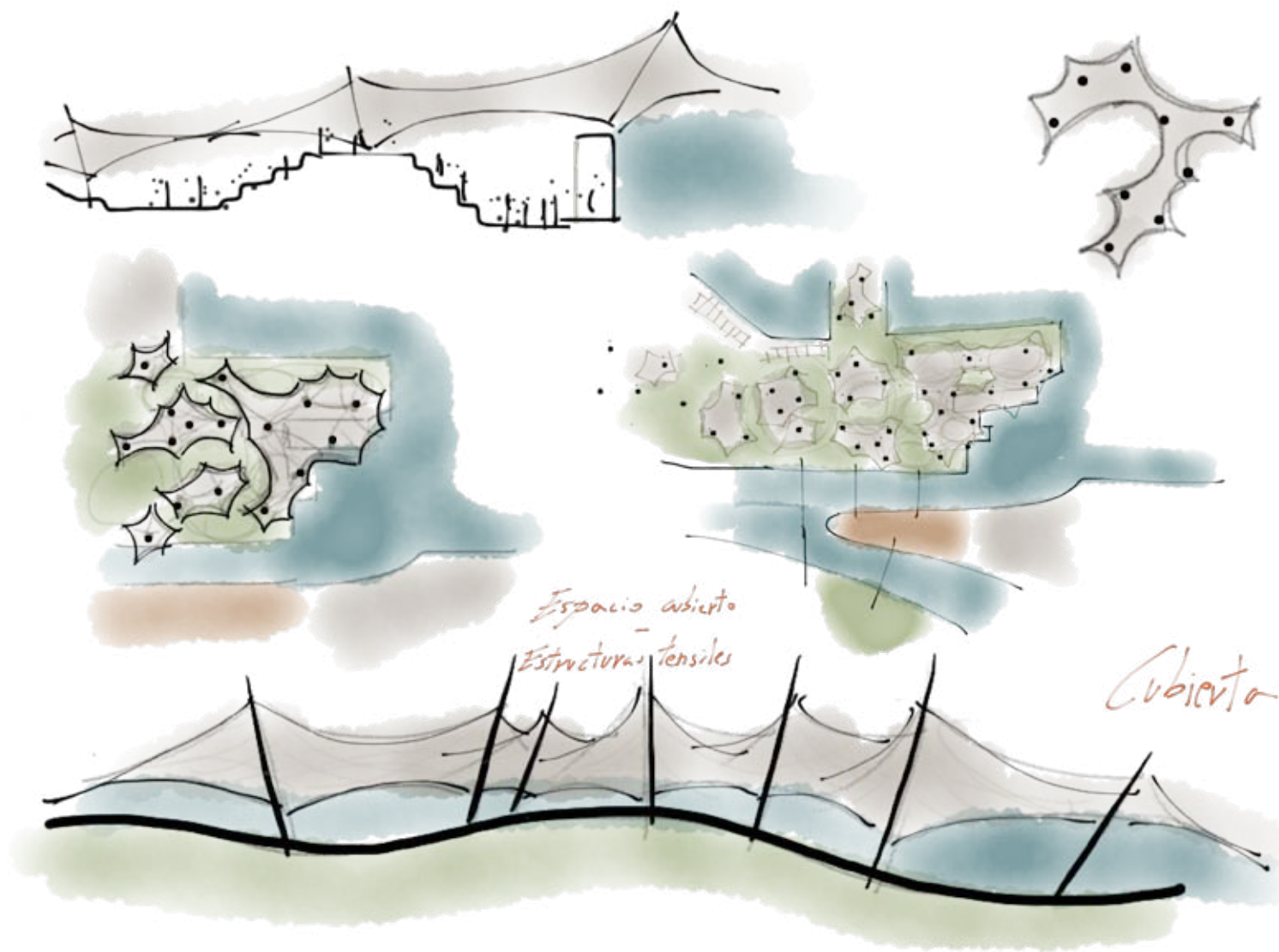


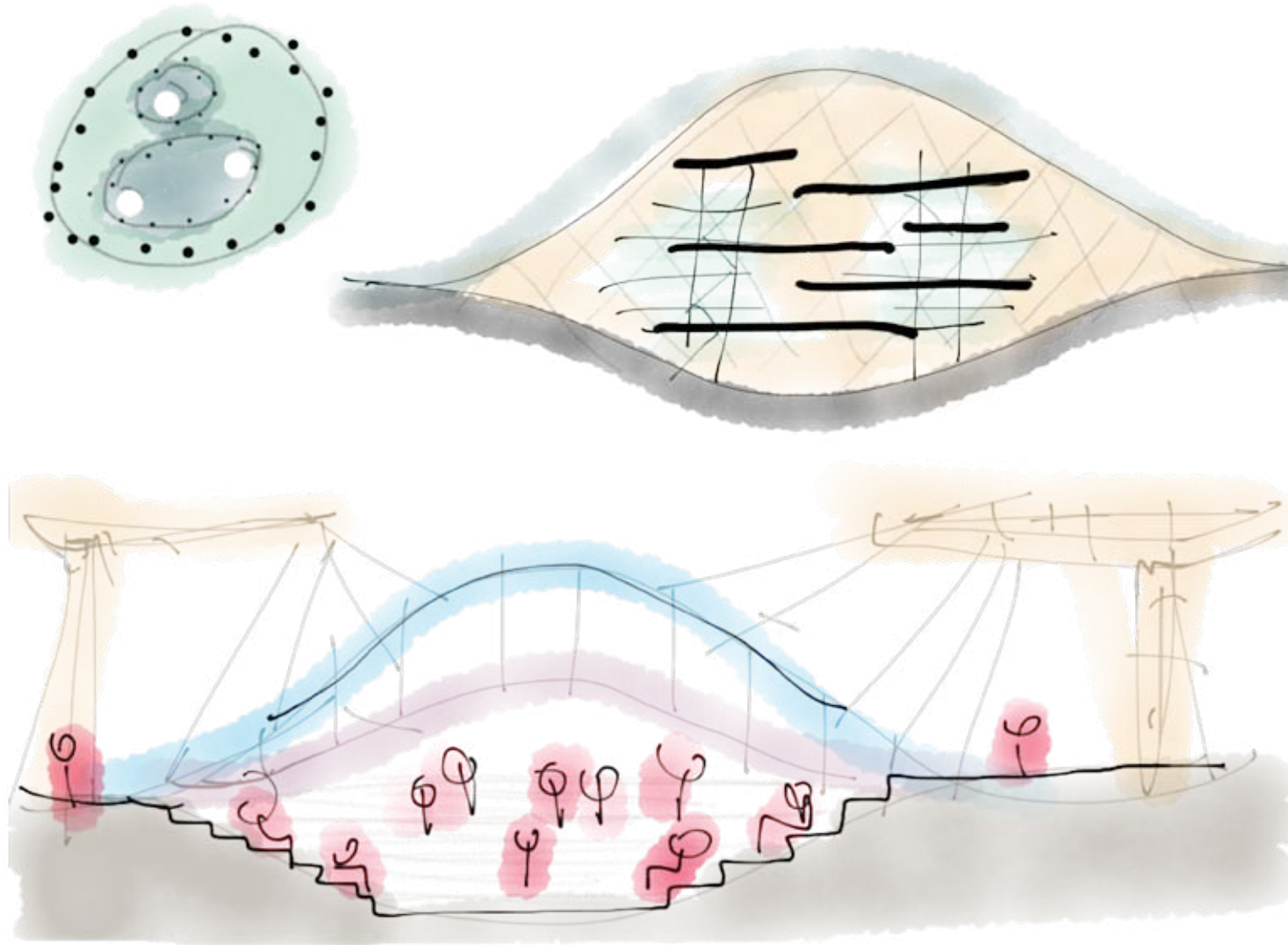


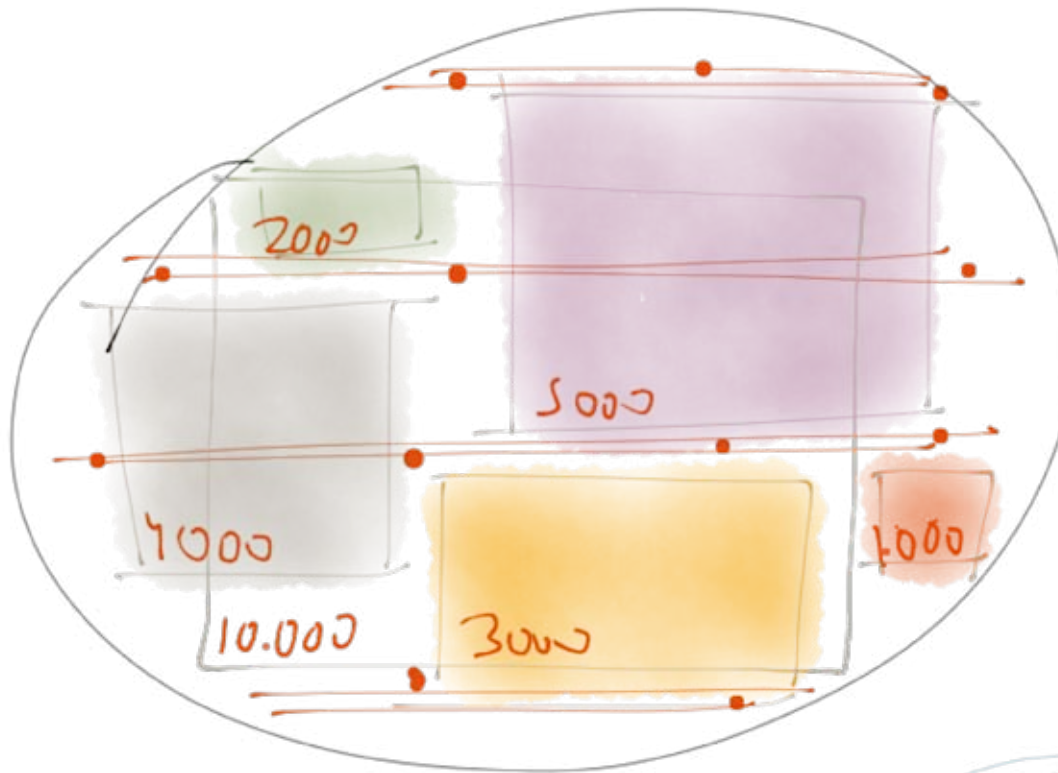
Código



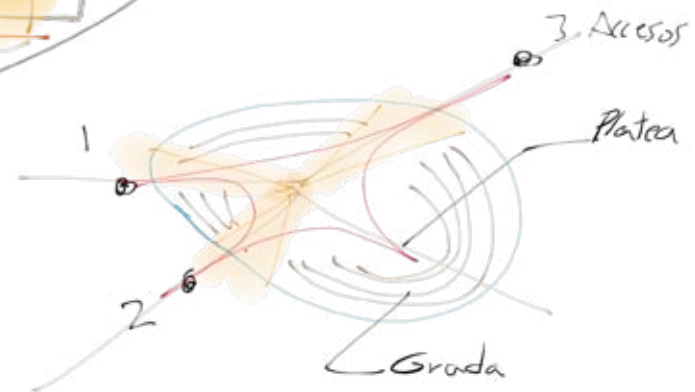




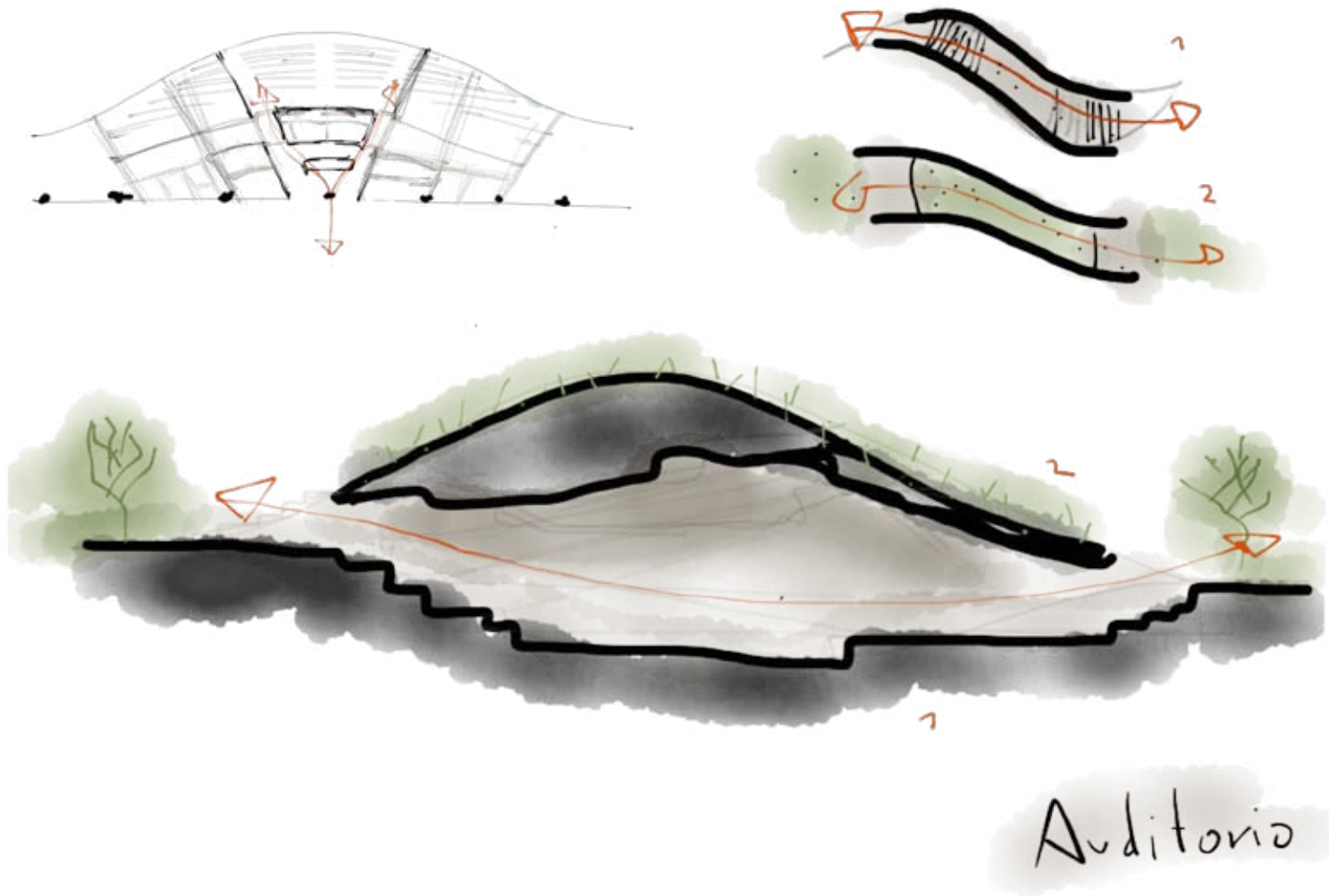


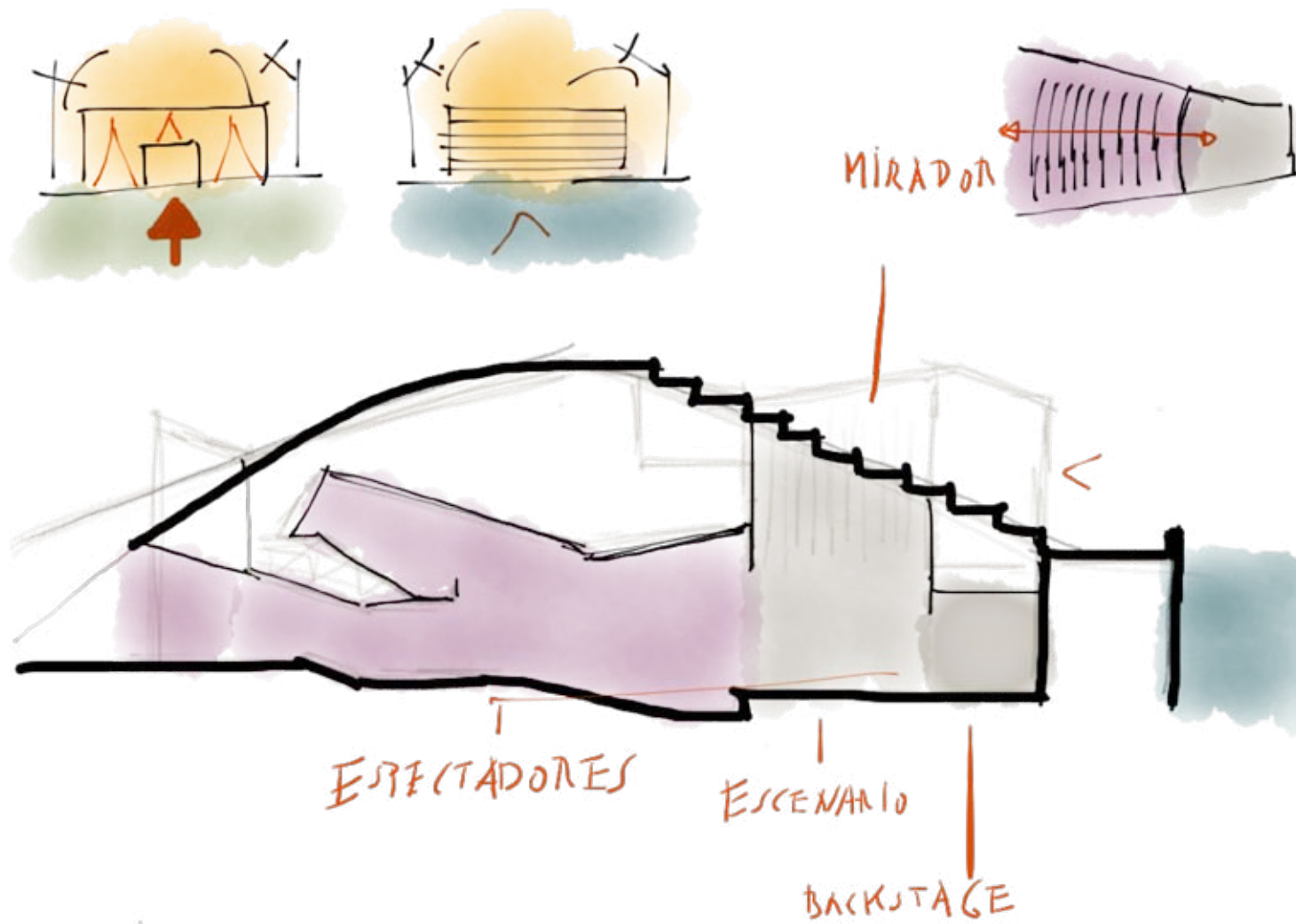


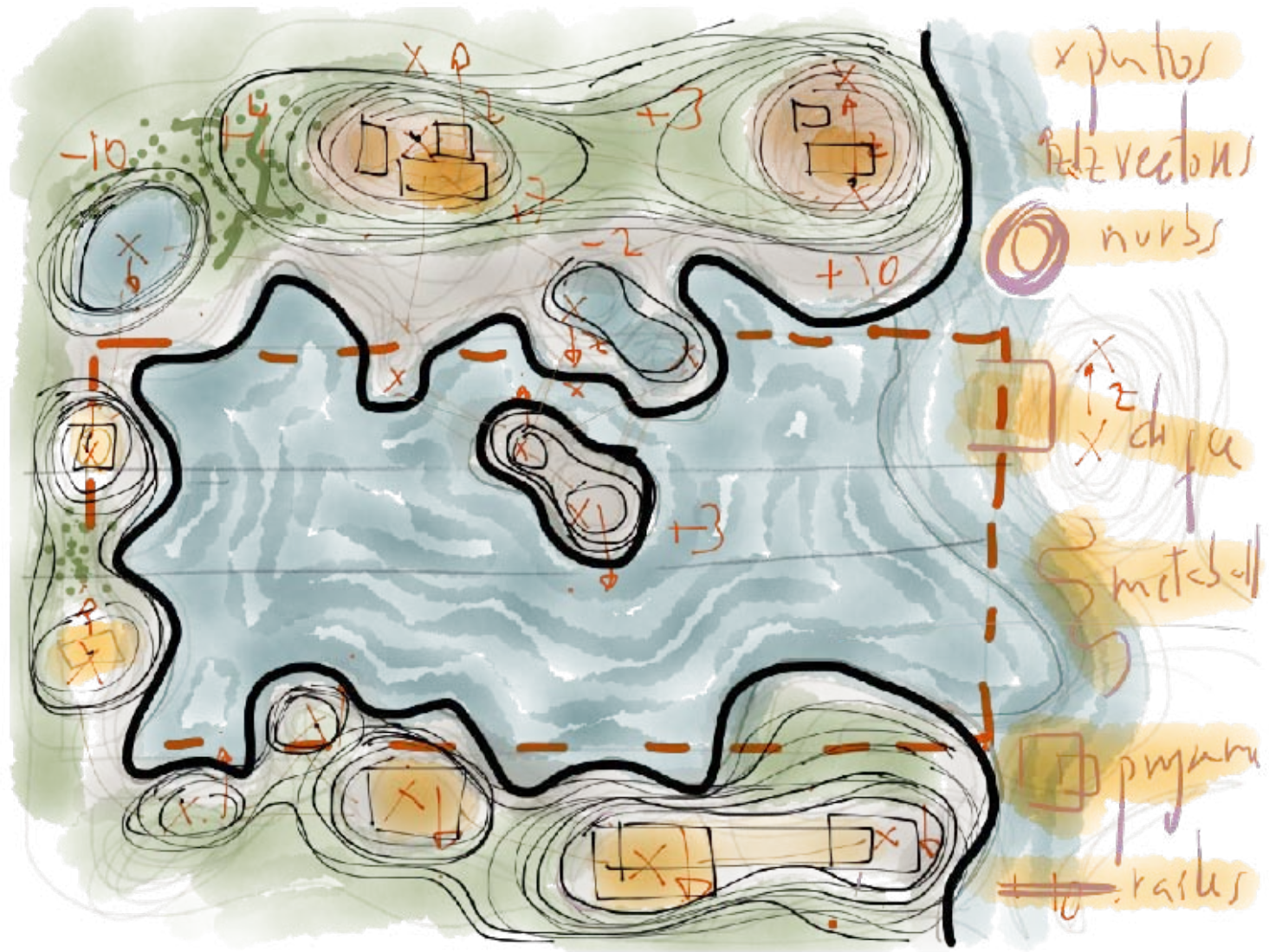
Flexibilidad Programa a Focos
↳ Grúas Móviles
"Reaperbahri"



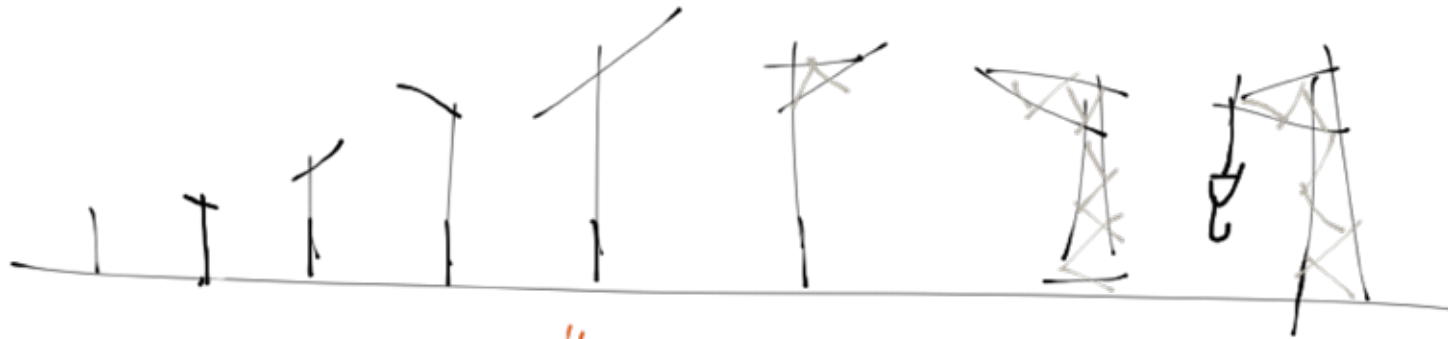
Hamburgo







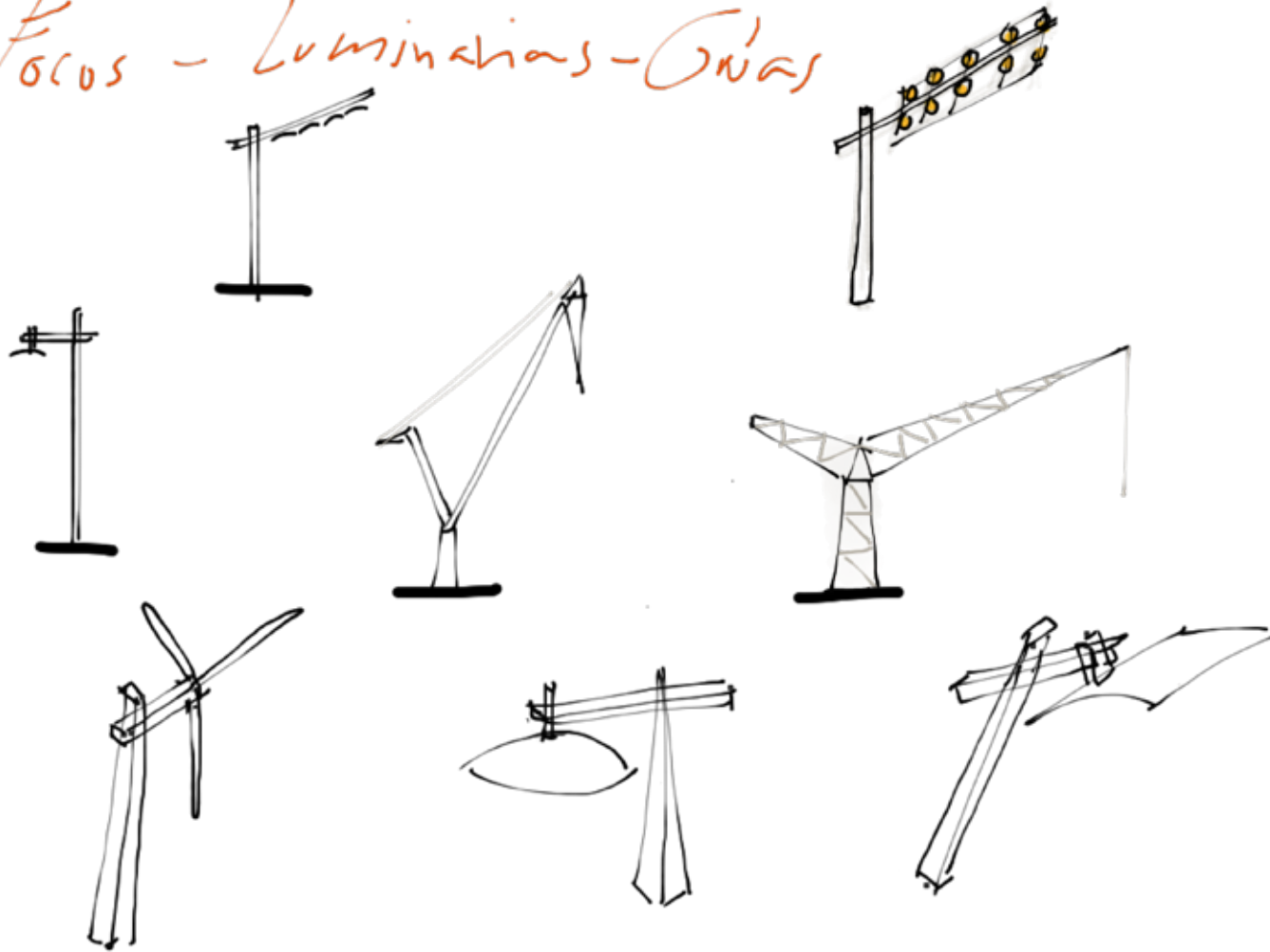




Desarrollo Concepto Grúa



Focos - Luminarias - Guías

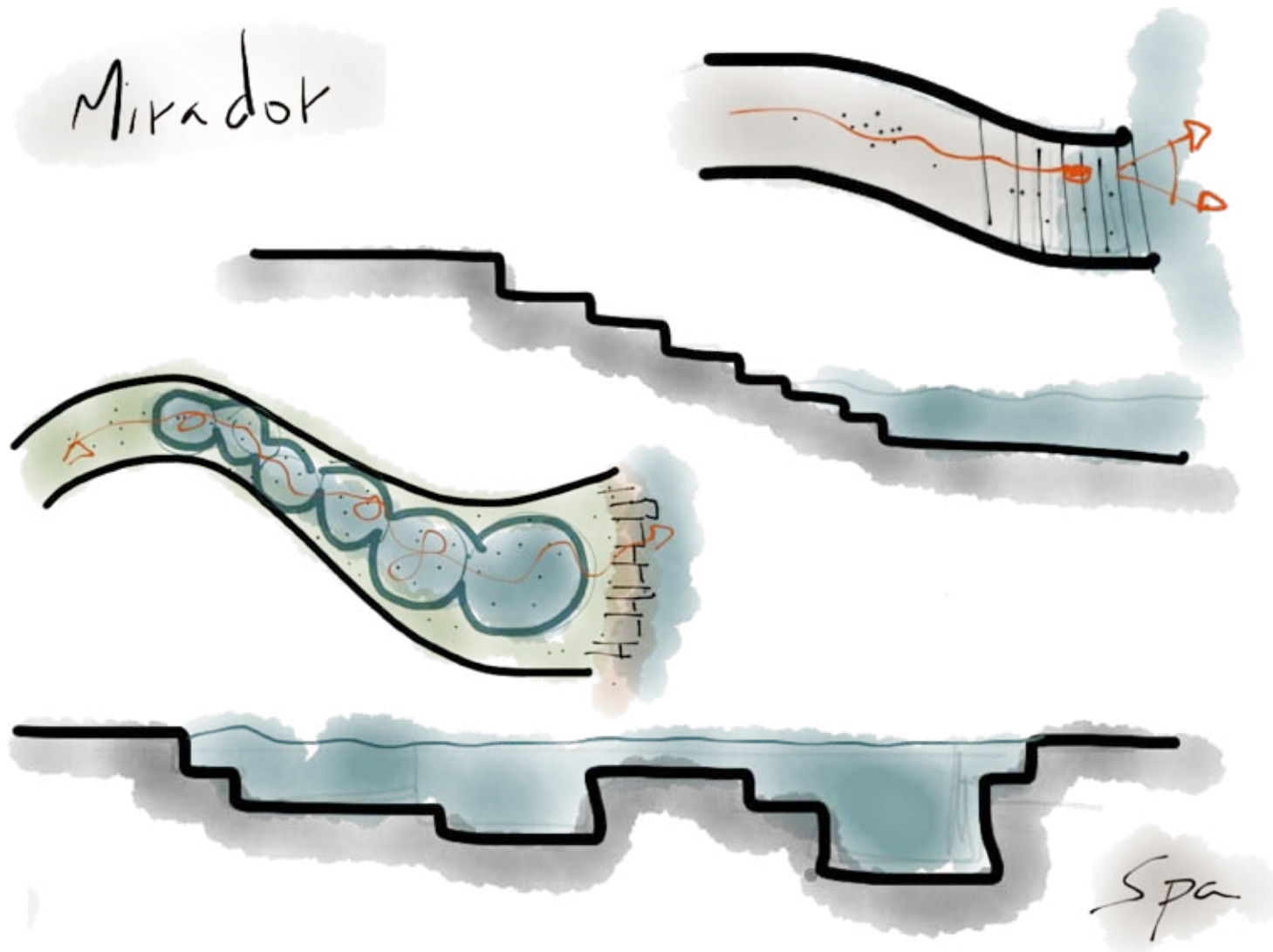




BMX



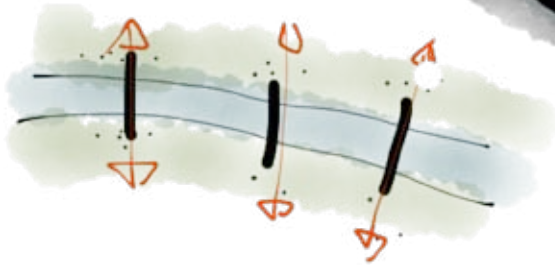
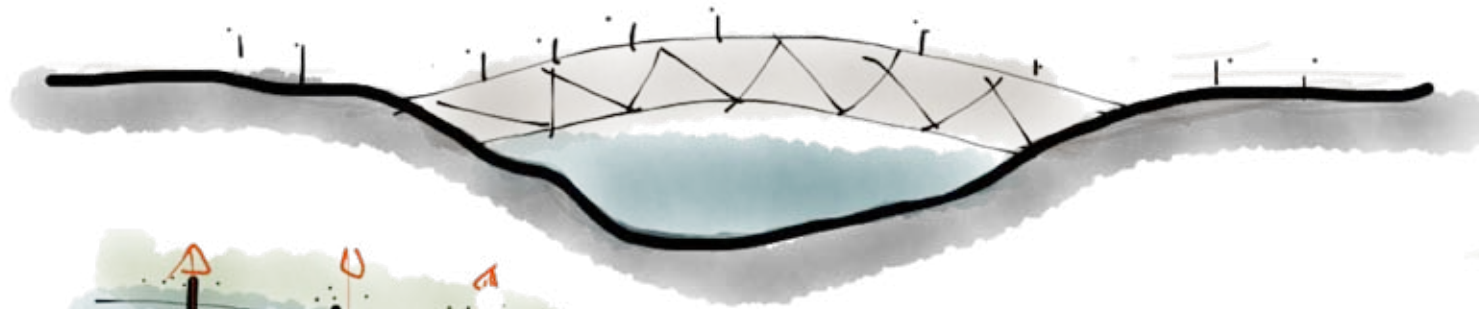
Skate



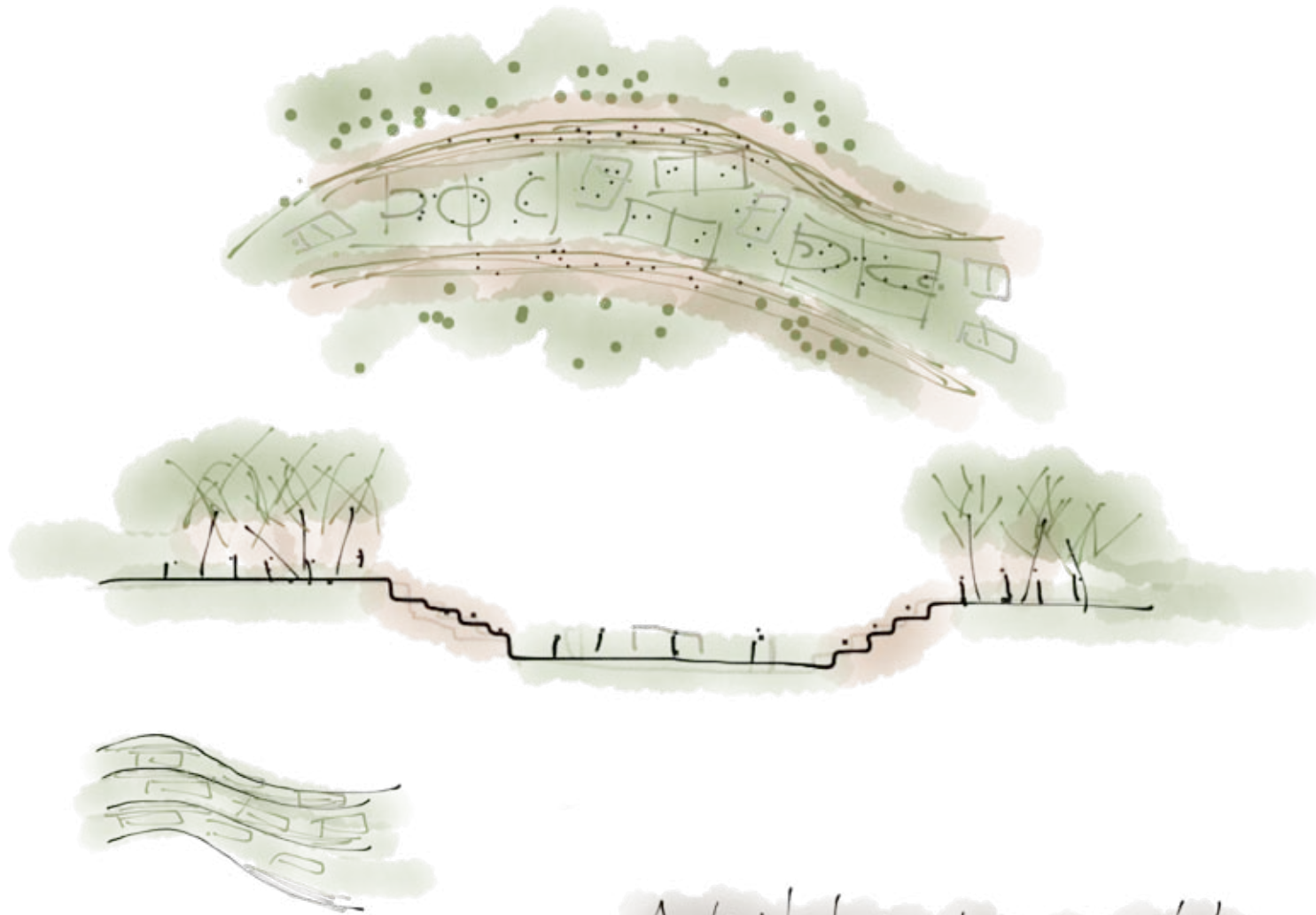


Cote + Mesas

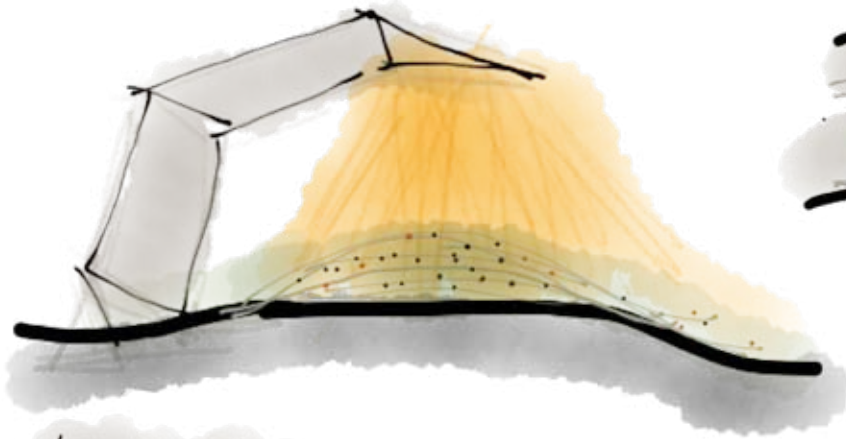
Actividades + Gradajes



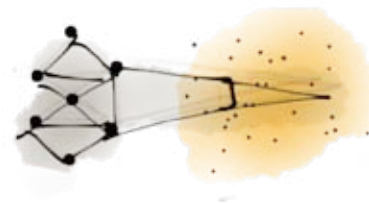
Pente



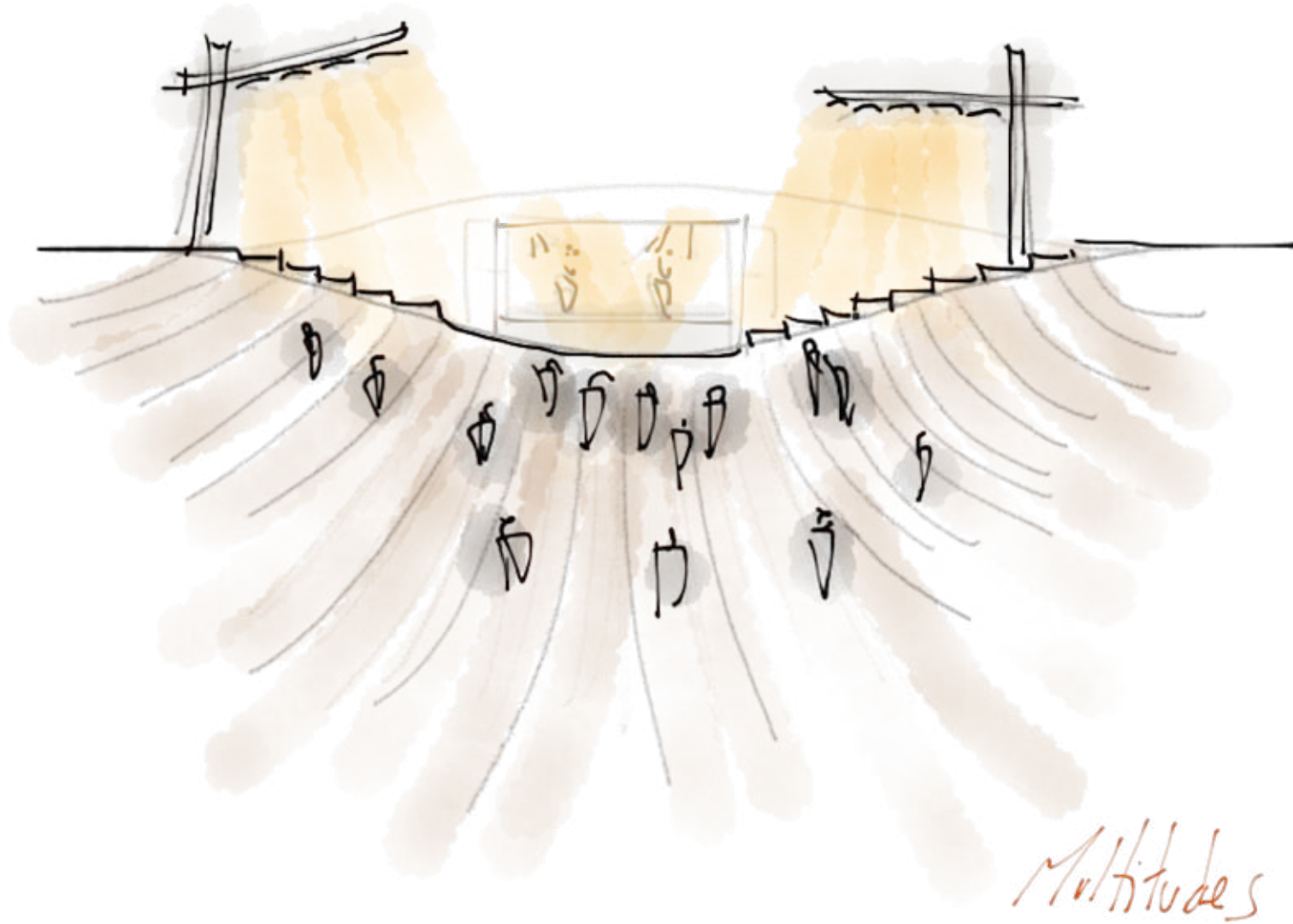
Actividades en un libro

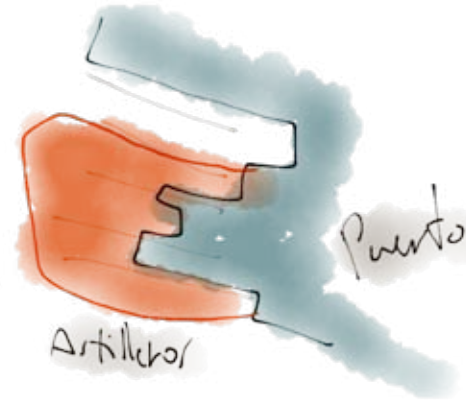
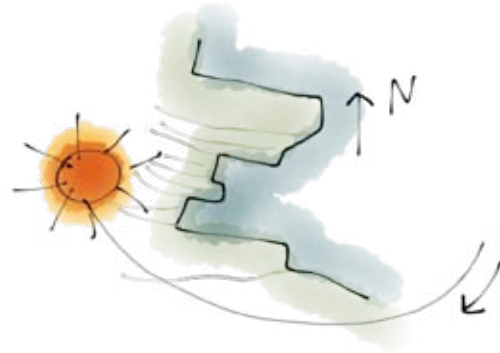


Luminaria



plata

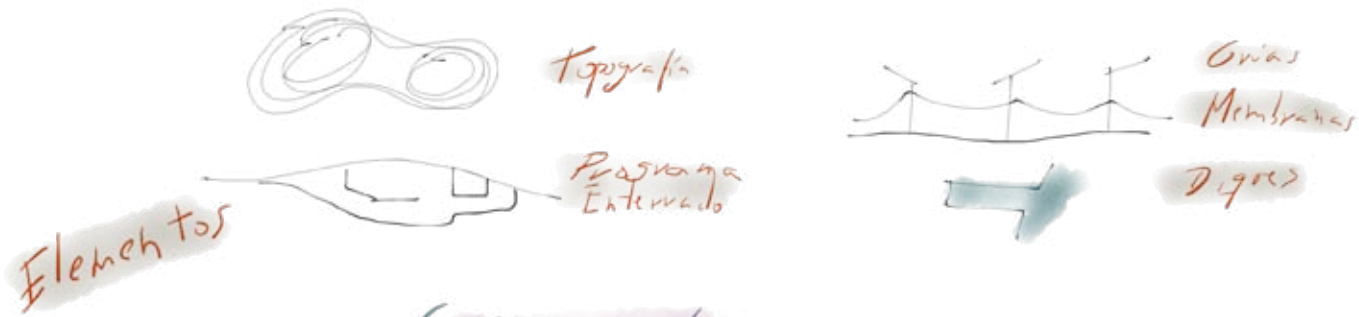




- AUDITORIO
- AMFITEATRO
- CONCIERTOS
- EVENTOS
- EXPOSICIONES
- VIVIENDAS
- RESTAURANTE

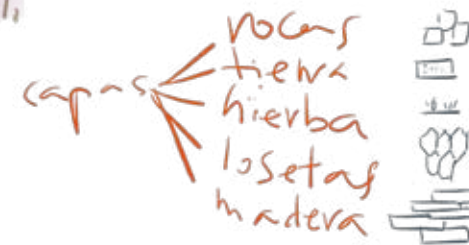
- SPA
- MIRADOR
- SKATE / BMX
- PISCINA
- CINE ALRE LIBRE
- PARQUE
- PLAZA

- MUELLES
- PADELLÓN POLIDEPORTIVO
- CANAL
- FUENTE
- MUSEO
- HUERTA
- TERMINAL SECA



- Plano Suelo {
 - Topografía
 - Grúas {
 - Móviles
 - Fijas
 - Dique seco {
 - Duro
 - Inundable

- Plano Cubierta {
 - Membrana
 - Cerchas
 - Módulos



10 Bibliografía

Digital

www.mostravalencia.com
www.vivirvalencia.com
www.valenciastreetcircuit.com
www.valenciaport.com
http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Valencia
<http://blog.icds.es/>
<http://www.west8.nl/projects/all/schouwborgplein/>
http://www.pavillon-arsenal.com/img/conference/178/cp/PAV_178_CP.pdf
<http://www.renovablesverdes.com/energia-piezoelctrica-convierte-movimiento-humano-en-electricidad/>
<http://blog.materfad.com/2012/01/materiales-piezoelctricos-generando-energia-con-los-pies/>
<http://eco.microservos.com/tecnologia/powerleap-energia-gente.html>
[http://es.wikipedia.org/wiki/Lnea_10_\(MetroValencia\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Lnea_10_(MetroValencia))
[http://es.wikipedia.org/wiki/Lnea_2_\(MetroValencia\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Lnea_2_(MetroValencia))
http://es.wikipedia.org/wiki/MetroValencia#cte_ref-6
<http://www.valenciaparquecentral.es>
<http://blogs.elpais.com/del-tirador-a-la-ciudad/>

INVESTIGACIÓN

<http://www.valenciaplaza.com/ver/27640>
<http://www.lasprovincias.es/20101213/comunitatvalenciana/valencia/darsena-valencia-201012131443.html>
<http://www.valenciaplaza.com/ver/29813/PP-y-PSPV-coinciden-en-habilitar-un-espacio-empresarial-cient%C3%ADfico-tecnol%C3%B3gico-en-la-darsena.html>
<http://www.lasprovincias.es/20100316/comunitatvalenciana/valencia/comision-espectaculos-aprueba-funcionamiento-201003161415.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20110517/valencia/cuarenta-empresas-internet-quieren-20110517.html>
<http://www.levante-emv.com/valencia/2010/02/21/alejandro-escibano-dice-darsena-comercio-trabajo-vivienda/680894.html>
<http://www.levante-emv.com/valencia/2010/02/21/joan-olmos-propone-quitar-bases-dejarla-gran-espacio-ciudadano/680895.html>
http://www.levante-emv.com/secciones/noticia.jsp?Ref=2008062700_16_465596__Valencia-vecinos-apoyan-recuperacion-playa-Natzaret-cuestionan-rascacielos-Grao
<http://www.lasprovincias.es/v/20110719/valencia/venta-amarres-marina-permitira-20110719.html>
<http://www.levante-emv.com/valencia/2010/12/17/barbera-queda-terrenos-viviendas-darsena/766394.html>
http://www.diariodelpuerto.com/noticia.php?not_id=44500
<http://www.lasprovincias.es/v/20110728/valencia/consorcio-reune-para-agilizar-20110728.html>
<http://ocio.levante-emv.com/planes/noticias/nws-19214-un-cine-nueva-darsena.html>
<http://www.elmundo.es/elmundo/2011/06/02/valencia/1307019748.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20110603/valencia/hamacas-para-estar-cine-20110603.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20110802/valencia/hosteleros-piden-limitar-oferta-20110802.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20100228/valencia/espacio-para-museo-maritimo-20100228.html>
http://www.veintepies.com/secciones/puerto_more.php?id=54674_0_13_0_M
<http://www.lasprovincias.es/v/20111023/valencia/consorcio-estudia-sacar-concurso-20111023.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20110831/valencia/tres-nuevos-restaurantes-aumentaran-20110831.html>
<http://www.levante-emv.com/valencia/2011/10/26/consorcio-inicia-proceso-alquilar-bases-copa-america/851350.html?mid=511>
<http://www.lasprovincias.es/v/20100327/valencia/lonja-debate-mudanza-20100327.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20100228/valencia/bares-ocio-familiar-lideran-20100228.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20110110/valencia/marina-real-casi-dobla-20110110.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20100616/valencia/oficinas-hoteles-tiendas-entre-20100616.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20110527/valencia/hosteleros-proponen-escuela-turistica-20110527.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20100218/valencia/pescadores-piden-lugar-marina-20100218.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20110903/valencia/barbera-impulsa-proyecto-para-20110903.html>
<http://www.lasprovincias.es/especiales/elecciones/2011/noticias/barbera-marina-usos-sondeos-201105071414.html>
<http://www.levante-emv.com/valencia/2011/03/24/empresarios-locales-darsena-puerto-asocian-dinamizar-zona/792865.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20111024/valencia/tarifas-amarres-marina-mantendran-20111024.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20100513/deportes/mas-deportes/valencia-cuenta-nueva-escuela-20100513.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20110606/valencia/abre-escuela-verano-marina-20110606.html>
<http://www.lasprovincias.es/valencia/20080616/valencia/consell-plantea-transformar-nuevo-20080616.html>
<http://www.sociopolis.net/web/sociopolis.php>
<http://www.lasprovincias.es/valencia/20080430/valencia/alquiler-amarres-darsena-para-20080430.html>
http://www.elmundo.es/elmundodeporte/especiales/2008/03/formula1/grandes_premios/12_europa/index.html
<http://www.lasprovincias.es/v/20110416/valencia/empresarios-marina-proponen-tirar-20110416.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20100620/valencia/valencia-inicia-semana-grande-20100620.html>
<http://www.lasprovincias.es/20100625/deportes/motor/brisa-formula-llega-arenas-201006251408.html>
http://www.elpais.com/articulo/Comunidad/Valenciana/Valmor/Ayuntamiento/instalan/circuito/karts/frente/Veles/Vents/elpepuespal/20100513elpva_8/Tes
<http://www.elmundo.es/elmundo/2010/06/22/valencia/1277224736.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20110629/deportes/motor/diez-anos-formula-20110629.html>
<http://www.lasprovincias.es/v/20110622/deportes/motor/beach-park-ofrece-metros-20110622.html>
<http://www.lasprovincias.es/valencia/20080820/deportes/motor/megayates-llegan-tiempo-20080820.html>
<http://www.thef1valencia.com/2009/06/el-valencia-street-circuit-abrira-sus-puertas-por-las-tardes-de-gran-premio/>
<http://www.lasprovincias.es/v/20100621/valencia/cierre-circuito-formula-pone-20100621.html>
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=951616>
<http://www.lasprovincias.es/v/20110915/valencia/prioridad-concurso-terminal-seca-20110915.html>
<http://www.lasprovincias.es/20110728/comunitatvalenciana/valencia/consorcio-valencia-crucesteras-terminal-201107281419.html>
<http://www.levante-emv.com/valencia/2010/04/04/gobierno-piensa-darsena-ubicar-museo-mediterraneo/693362.html>

Física

El puerto de Valencia y su entorno urbano. El Grao y el Cabañal - Cañamelar en la historia. Ayuntamiento de Valencia, 1997.

El Grao de Valencia: la construcción de un espacio urbano. Josep Vicent Boira i Maiques y Amadeo Serra Desfilis. Ediciones Alfonso el Magnánimo, 1994.

La ciudad no es un árbol. Christopher Alexander. Ediciones Nueva Visión SAIC. 1968

Seven Americans: Charles Demuth, Arthur Dove, Marsden Hartley, John Marin, Georgia O'Keeffe, Alfred Stieglitz, Paul Strand by Carol Troyen. Bruce Silverstein. 2012

No son genios lo que necesitamos ahora. Jose Antonio Coderch. Revista Domus, 1961

El Croquis Nº 144 "EMBT 2000-2009. Continuidad después de la vida

Muerte y vida de las grandes ciudades. Jane Jacobs. Capitán swing. 2011