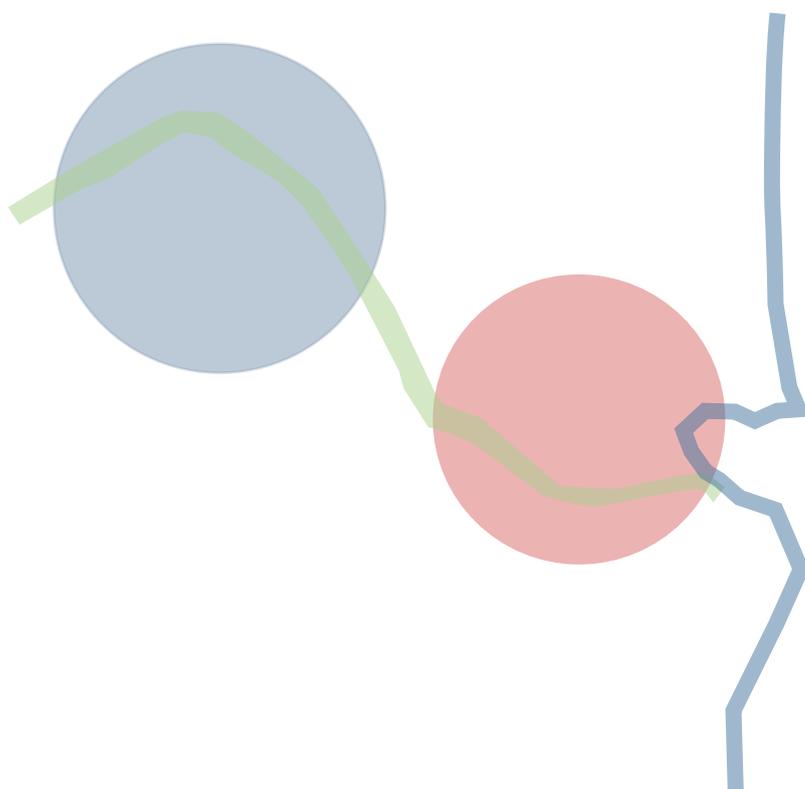


EL CRECIMIENTO DE VALENCIA HACIA EL LITORAL.

CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO Y SU INFLUENCIA EN EL TEJIDO URBANO.



TRABAJO FINAL DE GRADO

GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA

CURSO 2019-2020

Alumno: Rafael Barberà Zapater

Tutor: Dr. José María Tomás Llavador



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

RESUMEN: EL CRECIMIENTO DE VALENCIA HACIA EL LITORAL. CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO Y SU INFLUENCIA EN EL TEJIDO URBANO.

El crecimiento de la ciudad de Valencia hacia el litoral, ha sido un proceso realizado a través de la anexión de los poblados marítimos y la colmatación del espacio entre estos núcleos urbanos costeros y el centro histórico.

La transformación del cauce del Turia en un jardín lineal como eje que atraviesa la ciudad penetrando por los diferentes tejidos urbanos que atraviesa hasta el puerto es un elemento clave en el crecimiento y en la calidad del espacio público.

Mediante el análisis y comparación de los diferentes planes de escala intermedia y planes especiales, se observan las diferencias compositivas en el espacio urbano. A través del cual se observa la evolución de la morfología, jardines vecinales, ejes viarios, y como han afectado estos elementos estructurantes al crecimiento de la ciudad hacia la costa.

PALABRAS CLAVE:

Urbanismo, Valencia, Litoral, crecimiento, espacio público

SUMMARY: THE GROWTH OF VALENCIA TO THE COAST. CHARACTERISTICS OF THE PUBLIC SPACE AND IT'S INFLUENCE IN URBAN FABRICS

The development of Valencia city to the coast, has been a process realised by the annexation of *Poblados Marítimos* and by filling the space between these coastal urban centers and the historic center.

The transformation of the Turia channel into a linear garden as an axis that crosses the entire city, penetrating the different urban fabrics that cross to the port, is a key element in the growth and quality of the public space.

By means of the analysis and comparison of the different intermediate scale plans and special plans, the compositional differences in the urban space are observed. Through which we can observe the evolution of morphology, neighboring gardens, road axes, and how these elements have affected the development of the city to the coast.

KEYWORDS:

Urbanism, Valencia, coast, growth, public space

Índice

1.- Introducción.....	3
1.1.- ¿Qué vamos a analizar?	5
1.2.- ¿Cómo se ha producido este crecimiento?.....	8
1.2.1.- El crecimiento por anexión.	8
1.2.2.- El crecimiento por enlace.....	9
1.2.3.- El crecimiento por extensión.	10
1.2.4.- Los planes de escala intermedia.	11
1.3.- ¿Cuáles son las fuentes utilizadas?	12
2.- Análisis de las características del espacio público proyectado en los planes de escala intermedia que han contribuido al crecimiento hacia el litoral.....	13
2.1.- Paseo al Mar - Blasco Ibáñez.....	13
2.2.- Plan Especial Jardín del Turia.	21
2.3.- PAU Avenida de Francia.	31
2.4.- Plan Parcial Ciudad de las Artes y las Ciencias.	35
2.5.- Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I.	39
2.6.- Plan Parcial Moreras II.	42
2.7.- Grao.....	45
3.- Conclusiones	49
4.- Bibliografía	53

Anexos:

- 1.- PGOU 1946
- 2.- PGOU 1966
- 3.- PGOU 1988

1.- Introducción.

El primer asentamiento histórico de Valencia junto al Río Turia, data del segundo siglo antes de Cristo, sobre el cual se asentó posteriormente la ciudad medieval. El asentamiento insertado en la isla fluvial del río Turia, había sido una ciudad abastecida por el río. El río Turia fue navegable en época medieval, permitiendo dotar a la ciudad del Puerto de “Villanueva del Grao, siendo así una ciudad portuaria. Actualmente, Valencia es una ciudad portuaria y marítima, ya que gracias a su crecimiento hacia la costa, ha conectado con el mar conformando un espacio morfológicamente compacto.

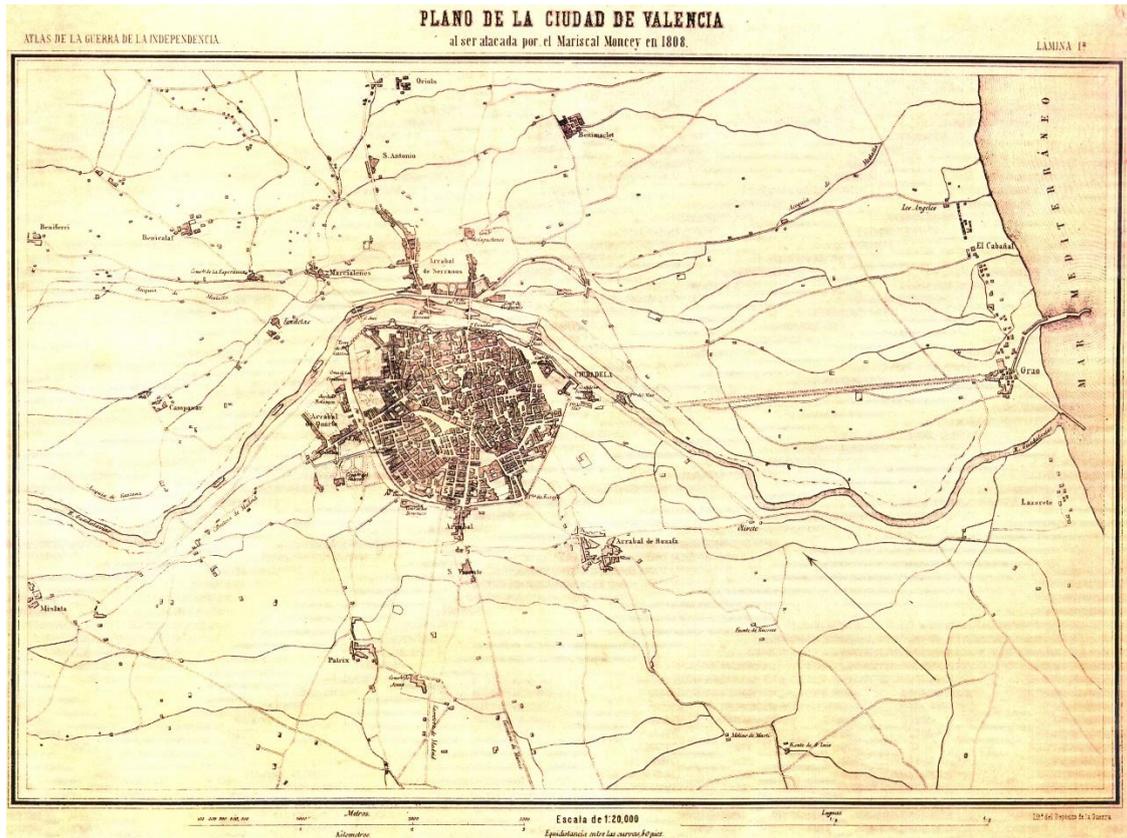


Ilustración 1: Plano de Valencia 1808 de M. Moncey. Fuente: Dpto. Urbanismo UPV

Al analizar Valencia como la encontramos en la actualidad, se puede observar un crecimiento alrededor del núcleo central, lo que viene a ser el centro histórico de Valencia, que es distinguible por su compleja trama viaria y por su morfología diversa y compacta. A medida que se ha ido urbanizando la ciudad con diferentes tipologías a las del centro histórico, Valencia ha ido adquiriendo unas características propias que han creado una discontinuidad entre los diferentes fragmentos de la ciudad, pero siempre en una dirección común. Es decir, como dice Enrique Giménez en su tesis: “la ausencia de un planeamiento global no implica la ausencia de criterio en la disposición de cada elemento.” Consecuentemente estos elementos han ido conformando una ciudad que ha crecido en dirección al litoral, donde no existía un plan general concreto, pero sí unas directrices en el seno del ayuntamiento de Valencia que guiaban la evolución hacia la costa, mediante los diferentes elementos urbanizadores. A día de hoy, con el proyecto ya aprobado, solo falta por urbanizar la zona del Grao para colmar este crecimiento en la zona este de la ciudad.



Ilustración 2: Plano actual de Valencia. Fuente: Marian Moreno

Este crecimiento residencial masivo, redujo los espacios ajardinados y los suelos calificados para uso industrial situados dentro del área de expansión hacia la costa. Dicho aumento en la superficie residencial fue marcado por el Plan de 1966 que duplicaba la superficie destinada a usos residenciales marcada por el Plan de 1946. Debido a este crecimiento urbanístico la ciudad de Valencia aumentó su población en 300.000 habitantes, es decir, de 450.000 en 1940, a 750.000 en 1980. Pudiéndose considerar un “boom urbanístico” ya que casi se duplicó el número de residentes, llegando a los casi 800.000 habitantes de la actualidad. Valencia quedó urbanizada casi en su totalidad, a excepción del enclave estratégico que es el Grao. Proyecto ya aprobado colmatará la evolución de Valencia hacia la costa, aportando un espacio ajardinado combinado con viviendas en altura que conectarán la ciudad con la Dársena. Siendo uno de los elementos estructurantes de la ciudad que han forzado el crecimiento hacia la costa de Poblados Marítimos.

Este crecimiento es realizado a través de los elementos estructurantes de la ciudad con sus respectivos planes parciales o especiales, los cuales han configurado de diferente manera la expansión hacia el mar. Dicho crecimiento se ha apoyado principalmente en la dirección del Jardín del río Turia, centrandose como objetivo la costa y la Dársena del Puerto, atraído por los núcleos urbanos costeros. Proceso desarrollado a través de los planes que configuran el Paseo al Mar, el Plan Especial del Jardín del Turia, el Plan Parcial de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, el PAU de la Avenida de Francia

El desarrollo se vio reforzado gracias a la mejora en las infraestructuras que conectaban el Grao con el centro de la ciudad, mediante viarios y vías ferroviarias, siendo el motor del progreso urbano en dicho núcleo. Los planeamientos generales estaban modificando su hoja de ruta, abandonando la idea de crecimiento radiocéntrico para proyectar la ciudad hacia el este, a través del Paseo al Mar o del Jardín del Turia. Esta evolución guiada por las arterias principales que conectan la Valencia original con el litoral han creado una ciudad con una nueva centralidad en la zona este de la ciudad. Donde se dota de unos servicios, comercios y dotaciones que proporcionan a la población las funciones urbanas esenciales, convirtiéndola en una ciudad policéntrica.

1.1.- ¿Qué vamos a analizar?

Tras unas primeras impresiones del análisis general de la situación de la ciudad y su respectivo crecimiento, se observa que dichas previsiones eran contradictorias con el planteamiento urbanístico de mediados del siglo XX. Era necesario solucionar las incoherencias entre los ensanches proyectados y la atracción de los actuales Poblados Marítimos. Los barrios de Nazaret, el Grao y El Cabañal, forman un núcleo residencial que potenciado por la Malvarrosa y el Puerto forzaron el desarrollo urbanístico en esta dirección.

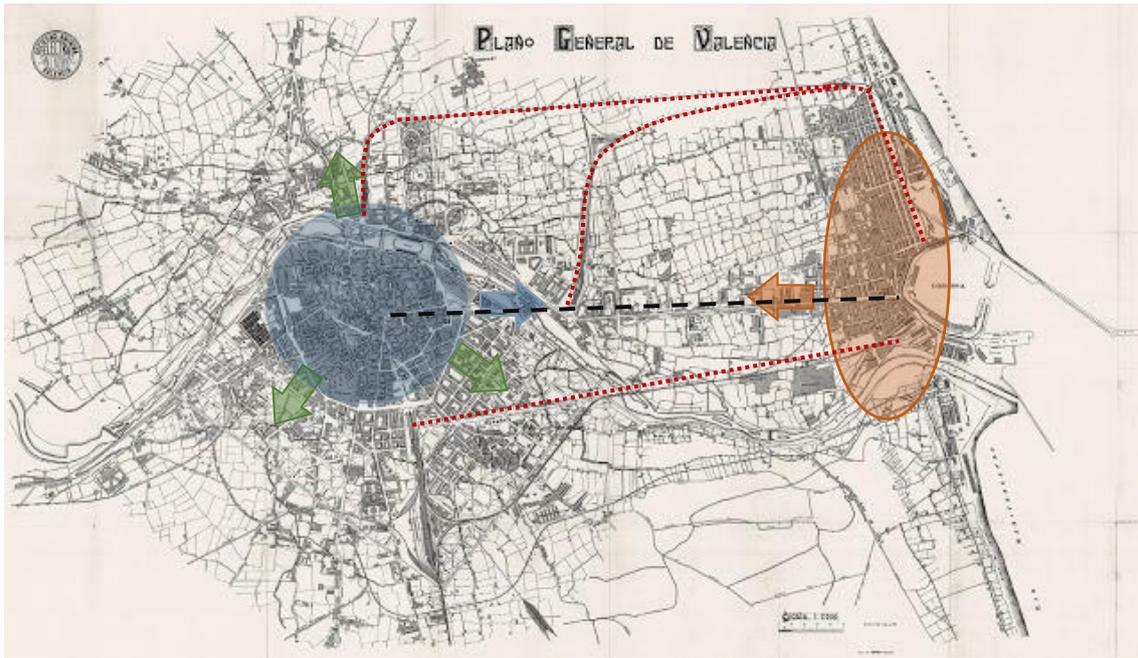


Ilustración 3: Interacción entre el centro urbano y los Poblados Marítimos a través del Paseo al Mar. Rojo: Ejes ferroviarios. Negro: Vial. Plano General de Valencia 1925. Fuente: Ayto. de Valencia con anotaciones propias

Era necesario pues una estrategia que fuera capaz de servir a la expansión de la ciudad que durante la segunda mitad del siglo XX se iba a producir. La Comisión encargada de dar solución a esta problemática, encuentra diferentes puntos estratégicos por su accesibilidad a los que dotar de un carácter de centralidad.

El centro histórico de Valencia era el encargado de ofrecer comercio y dar servicios a los habitantes de la urbe y a los extra-urbanos que accedían desde la zona sur de Valencia. Era por tanto necesario crear una zona de negocios en el espacio liberado por el traslado de la Estación del Norte. Este espacio combina la calificación residencial con el sector terciario.

Al final de la Gran Vía de Fernando el Católico, se situó otro espacio con carácter de centralidad, en el margen norte del Río Turia. En esta zona, podemos observar gran extensión de equipamientos exclusivamente dotacionales, educativos y administrativos como el Nuevo Centro, el Centro Hospitalario de La Fe, la Estación de Autobuses, el IVO y el PROP.

Se situaba un tercer centro de negocios en el espacio liberado por el soterramiento de la estación ferroviaria de la Avenida de Aragón. Situada en un punto estratégico debido a la entrada por el norte de la ciudad, y en el eje este-oeste de la ciudad que iba a discurrir por el antiguo cauce del río.

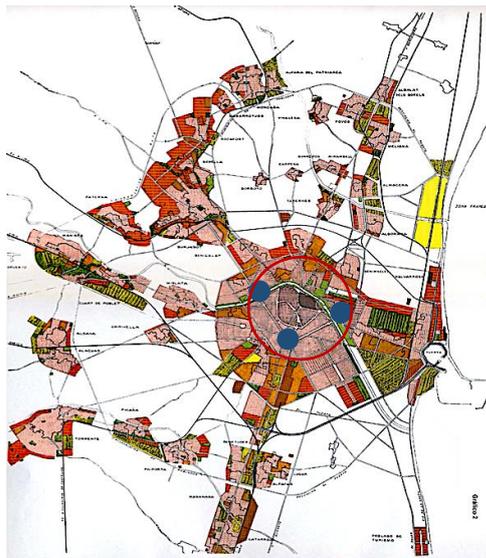


Ilustración 4: PGOU 1946 con usos y las zonas de nueva centralidad en azul. Rojo: centro histórico. Fuente: Tesis E. Giménez Baldrés



Ilustración 5: PGOU 1966 Fuente: Ayto. de Valencia

La Comisión encargada por el Ayuntamiento de Valencia al largo de los años ha intentado solucionar la congestión que suponía la centralidad en un único punto de la ciudad, el centro urbano. Es por ello que se crearon estos puntos de nueva centralidad repartidos en zonas de mayor accesibilidad de la ciudad, que reforzaban la idea de crecimiento radiocéntrico. Dichos puntos fueron complementarios al centro histórico de Valencia, debido a su proximidad, dotándolo de mayores dotaciones y equipamientos. Estos espacios no pretendían competir con el núcleo urbano original, sino complementarlo.

La estrategia global del Ayuntamiento de Valencia a partir de la década de 1980, es muy clara dictando la dirección que debe llevar el crecimiento urbanístico. Es por ello, que todos los planes parciales y proyectos urbanísticos realizados a partir de este periodo, urbanizan el territorio entre la costa y la ciudad histórica. Ya que en los planteamientos anteriores, la expansión se dirigía hacia el interior de Valencia, oeste.



Ilustración 6: Estrategia PGOU 1988. Fuente: Fernando Gaja, revista Urbanismo

La gran barrera urbana que supuso el Nuevo Cauce del río Turia, incentivó la propagación urbanística hacia la huerta de Valencia. Esto desencadenó el origen de un Programa de Actuación Municipal, PAM, que buscaba solución al deterioro urbano de los años sesenta y setenta. Donde se había expandido la ciudad sin una estructura clara ni unos equipamientos acordes a la densificación de la ciudad. El Programa tuvo como foco de actuación principal: la protección de El Saler y el antiguo cauce del Río Turia, la conservación de los barrios históricos y las mejoras de calidad de vida en la periferia urbana. La intervención en las zonas requeridas se realizó mediante Planes Especiales, donde se reordenó el Suelo Urbano, reduciendo las densidades de ocupación y aumentando el suelo calificado para equipamientos educativos, deportivos y de ocio. Además de todo tipo de servicios e infraestructuras públicas.

El Plan de 1982 fue revisado, debido a un cambio de políticas, causa de la situación económica nacional. Este Plan presentaba un estancamiento urbanístico, debido a las políticas de

austeridad de ese momento. Estrategia que se vio truncada, gracias a un periodo de recuperación económica y social en la segunda mitad de la década de los 80.

Esta nueva situación hace cambiar la estrategia espacial de los planeamientos. El Plan de 1988, con el lema “*València i la mar*” modifica la dirección del crecimiento urbano, impulsándolo hacia la costa. Es en dicho PGOU donde Valencia muestra la intención de lograr la conexión con el litoral. Una idea reforzada por proyectos urbanísticos situados en la zona este de la ciudad como el Plan Especial del Paseo Marítimo y la reordenación de las playas y su actividad industrial. En el centro de la ciudad, se proyecta el Parque Central y la rehabilitación de la *Ciutat Vella*, proyectos que actúan como polos opuestos que interaccionan entre sí a través del Plan Especial del Jardín del Turia.



Ilustración 7: PGOU temático de 1988. Señalizando en rojo la nueva centralidad planteada. En azul centralidad existente. Fuente: Ayto. de Valencia con anotaciones

Todas estas actuaciones llevaron a tener una nueva e importante centralidad en la ciudad, en la cual no se suprime el centro histórico ni sus respectivos centros complementarios, permitiendo un funcionamiento autónomo de dichas centralidades. Es decir, no se produce una descentralización, sino que se crea uno nuevo. Esta nueva centralidad se sitúa alrededor del final del Jardín del Turia, y tiene la intención de descongestionar el centro urbano, además de dinamizar el núcleo urbano costero. Este centro no es el único espacio de la ciudad creado con esta intención, pero es el más influyente en la evolución urbana de la ciudad hacia el litoral, debido a su carácter metropolitano.

El *Barri de Ciutat de les Arts i les Ciències* y el *Barri de Penya-Roja* forman un nuevo núcleo de centralidad, caracterizado principalmente por la *Ciutat de les Arts i les Ciències*. Un complejo arquitectónico, cultural y de entretenimiento, conocido mundialmente. Es un punto estratégico por estar situado al final del Jardín del Turia y próximo a la costa. Además cuenta con una fácil accesibilidad desde todos los puntos de la periferia urbana. Podemos definirlo como un nuevo centro en Valencia, debido a las dotaciones que ofrecen a los habitantes de la ciudad y a los que vienen a ella por ocio, o trámites administrativos o judiciales. Podemos encontrar una zona

turística, cultural, judicial, administrativa, educativa, sanitaria que proporciona funciones esenciales a una ciudad. Es decir, descongestiona el centro histórico ofreciendo al habitante los servicios necesarios.

1.2.- ¿Cómo se ha producido este crecimiento?

El desarrollo urbanístico de Valencia hacia el este ha sido producido por distintos procesos y factores. Como hemos visto anteriormente, este desarrollo es contradictorio con el planeamiento que se estaba siguiendo durante la primera mitad del siglo XX. Durante este periodo, tal y como Enrique Giménez nombra en su tesis doctoral, Valencia es una *ciudad centrífuga*. Ya que se produce la expulsión de dentro de la urbe a la periferia de las funciones, usos y producción industrial.

Conscientes de la incoherencia entre el plan y las previsiones de crecimiento se redactan en poblaciones mayores de cien mil habitantes unos Planes de Extensión General, que deben señalar las previsiones de crecimiento de estas urbes. Este crecimiento podría prever la absorción de otros municipios con territorios independientes. La corona de municipios alrededor de Valencia y de su huerta, hacen considerarla ciudad satélite. Que se caracteriza por tener unos núcleos de población distantes a la ciudad central, Valencia, comunicados a través de ejes radiales. Aunque la conexión entre los municipios del alrededor presenta problemas de infraestructuras debido a la falta de una administración única que controle el territorio. Es decir, cada población dependía de su administración municipal. Surge la idea de gran metrópoli en Valencia, donde la ciudad tiene influencia sobre los municipios pero no puede actuar sobre ellos, ya que exceden sus competencias.

Con la idea de solucionar estos desajustes urbanísticos entre Valencia y la periferia, el crecimiento de la ciudad se produce a través de tres métodos. El crecimiento por anexión, el crecimiento por enlace y el crecimiento por extensión, tres procesos recogidos en el libro *"Parcelaciones Residenciales Suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia"*.

1.2.1.- El crecimiento por anexión.

Debido a la nueva normativa, que obligaba a trazar unos planes de extensión de las poblaciones, hubo conflictos con los municipios situados en la periferia de Valencia. Principalmente estos conflictos se producían donde la delimitación se superponía con territorios de municipios colindantes, donde los núcleos urbanos se fusionaban.

El deseo de convertir Valencia en la tercera gran ciudad del país, precedida por Madrid y Barcelona, provocan la necesidad de crecimiento sobre las grandes ciudades que están a la par. Para convertir el deseo en realidad, Valencia persigue la idea del crecimiento de la ciudad hacia el levante. Y pone en estudio algunos puntos estratégicos de la ciudad para un debido crecimiento.

Para el desarrollo de la ciudad era imprescindible la conexión con el mar. Era necesario para convertirse en la tercera ciudad, y para acelerar el proceso recurre a la anexión de los municipios. Valencia durante el siglo XX intentó varias veces la anexión de diferentes poblaciones situadas en la periferia de su área, delante de la negativa de la gran mayoría de los ayuntamientos y los respectivos habitantes. La anexión es un crecimiento político de la urbe, que permite incorporar un territorio al dominio de la ciudad con mayor crecimiento.

Lo realmente importante para la llegada de Valencia a la costa, fueron las anexiones de los Poblados Marítimos. Formado por dos municipios, *Poble Nou de la Mar* y *Vila Nova del Grau*, el Cabañal y el Cañamelar, y el Grao respectivamente, poblaciones independientes hasta el 3 de junio de 1897, donde el Consejo de Ministros aprueba dicha anexión en favor del Ayuntamiento de Valencia. Fue una anexión estratégica, ya que la llegada al mar por extensión del territorio urbanizado hubiera tenido un proceso lento y costoso, mientras que de esta manera Valencia pasaba a ser una ciudad costera. Además la inclusión de la costa a Valencia, permitió una impulsión económica, tanto turística como portuaria, ya que Valencia adquirió el puerto del Grao. No fueron unas anexiones fáciles para Valencia, ya que la postura contraria de los equipos de gobierno municipales y de la población llevaron la disputa a la capital española. Las alegaciones que presentaron los municipios fueron desestimadas debido a la diferencia de poderes y avales políticos con la ciudad de Valencia, el gobierno central falló en favor de Valencia.

1.2.2.- El crecimiento por enlace.

Este proceso de crecimiento propone la articulación de un crecimiento mediante la prolongación de Grandes Vías, que enlacen el centro urbano con enclaves singulares de la periferia urbana. Es decir, se utilizan grandes vías o avenidas para conectar núcleos urbanos o de interés.

Durante la primera mitad del siglo XX se realizaron numerosos proyectos de prolongación de la ciudad mediante enlace, como el Paseo al Vedat, el paseo de Valencia a la Dehesa y el paseo al Monte. Las avenidas propuestas muestran el interés de Valencia en aquella época por dominar la periferia urbana, conectándola con la ciudad central. Todos ellos fueron desestimados por la envergadura de dichos paseos, y en cambio en el modelo urbanístico.

Estas propuestas pretendían seguir el modelo del Paseo al Mar donde se adosaban a las franjas de dichos paseos viviendas de carácter social. Estas franjas laterales de carácter edificable, eran la base económica del proyecto, por tanto era una cuestión indiscutible en el crecimiento por enlace.

El Paseo al Mar, pretendía conectar el centro de la ciudad, con su origen en el Jardín de Viveros y terminar en el mar. El final de Blasco

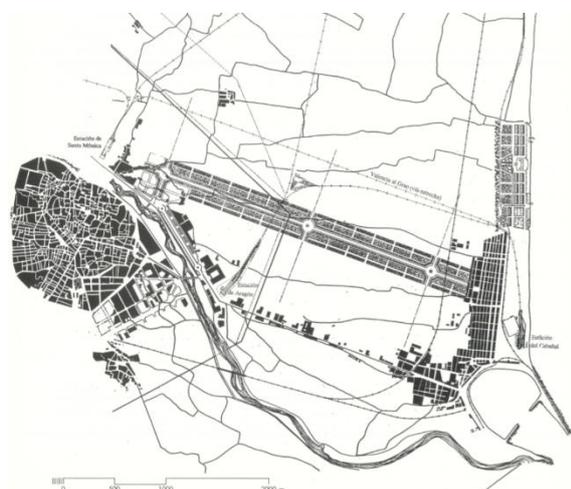


Ilustración 8: Reconstrucción proyecto Paseo al Mar.
Fuente: Enrique Giménez

Ibáñez ha sido durante años un punto de conflicto entre los vecinos del Cabañal y el ayuntamiento, que pretendía hacer llegar este vial hasta el paseo marítimo. Opción que fue desestimada finalmente, colocando en el encuentro de Blasco Ibáñez y Serrería la Estación del Cabañal. Actualmente, se encuentra pendiente de un proyecto de modificación de esta articulación, en la cual se pretende desaislar la estación para integrarla mediante un espacio verde al barrio del Cabañal.

1.2.3.- El crecimiento por extensión.

El crecimiento por extensión es aquel que coloniza el territorio expandiendo sus límites urbanos. Este desarrollo debe ir coordinado con la expansión de la infraestructura vial y de equipamientos, para un correcto funcionamiento de la extensión.

Hasta 1865 Valencia había sido una ciudad amurallada, cuando se produjo el derribo de la muralla cristiana. Este derribo se consideraba necesario por la opresión que estaba sufriendo el crecimiento de la ciudad. En su época fue una actuación necesaria, ya que a mediados del siglo XIX estaban realizándose las primeras construcciones que estaban quedando aisladas en extramuros, como la Plaza de Toros. La muralla ya no era necesaria debido a la función de protección que hasta el momento tenía.

En 1887 se aprueba el Primer Ensanche diseñado por José Calvo, Joaquín M^a Arnau y Luís Ferreres. El ensanche limita por el sur-oeste con la Gran Vía Ramón y Cajal y con la Gran Vía Ferrán el Católico, y por el sur-este con la Gran Vía Marqués del Turia. Utiliza la morfología de ensanche, adaptándola a las irregularidades de la Calle Colón y Guillermo de Castro, por donde pasaban las murallas derrocadas.



Ilustración 9: Proyecto Ensanche 1907. Fuente: Dpto. Urbanismo UPV

El Segundo Ensanche data de 1907 y limita por la parte sur con la Avenida Peris y Valero y la Avenida Pérez Galdós, con el Primer Ensanche. Continúa la tipología del primer plan de ensanche y regulariza el límite con el pre-existente barrio de Ruzafa. Además es el Plan que se encarga de dictar las alineaciones edificatorias en el crecimiento urbanístico de la parte norte del antiguo cauce del Turia, hasta la Avenida del Dr. Peset Aleixandre y la de Primado Reig. Este ensanche se encarga de mostrar la intención de crecimiento

hacia la parte este de Valencia mediante El Paseo al Mar, la actual Avenida Blasco Ibáñez. Aunque El Paseo al Mar es una actuación de crecimiento por enlace, la urbanización del terreno sigue un proceso de extensión marcada por la dirección de este Paseo y la Avenida del Puerto.

Una vez enlazada la costa, y creado El Paseo al Mar junto con la Avenida del Puerto, Valencia ha ido extendiéndose hacia el este a través de estos enlaces directores. A estos también hay que añadir la zona de equipamientos y servicios del Plan de 1966 y de 1988 al norte de la ciudad, en la Avenida de los Naranjos, donde se implantarán las universidades y espacios ajardinados dentro de este conjunto urbanístico. Este crecimiento ha permitido la continuidad desde el núcleo central hasta la costa de la Malvarrosa, a falta de la urbanización del Grao.

El Plan de 1966 se desarrolla a través de Planes Parciales, que son planes de escala intermedia. Es en 1988, con la aprobación del Plan General, que se define el ámbito de crecimiento y las primeras partes a desarrollar a través de Planes Parciales o PAI, Plan de Actuación Integrada, que son también planes de escala intermedia.

1.2.4.- Los planes de escala intermedia.

Todo este crecimiento de la ciudad anunciado anteriormente, es consecuencia de una estrategia de expansión y conexión con la costa mediterránea. Estrategia de anexionar Valencia con el mar y urbanizar la huerta que quedaba entre el núcleo central y el costero.

Este proceso se ha realizado siguiendo unas directrices marcadas por el Ayuntamiento de Valencia, a las cuales debían obedecer los planeamientos generales realizados. Unos planeamientos desarrollados a partir de planes de escala intermedia. Los planes intermedios no son planes de ciudades de menor tamaño, sino son una herramienta urbanística que prestan atención a la ciudad física y a la social siguiendo sus correspondientes directrices políticas.

Según José María Ezquiaga en un artículo de Urbanismo nº 5, los nuevos planes generales se concebían como un instrumento flexible capaz de dar respuesta a los problemas según su importancia y significación urbana, y no solo según su escala. Son así contenido del planeamiento tanto las grandes decisiones de alcance estructural como las intervenciones de escalas menores que cumplen un papel decisivo en la ciudad.

Es decir, el plan intermedio es una herramienta que se sitúa entre el plan general y el proyecto urbano. Es un campo de trabajo intermedio donde las escalas se entrelazan, definiendo la forma de la ciudad, y no realizando un ejercicio de simplificado de *zoning*. Este ejercicio busca la calidad en las intervenciones urbanas, mediante el consenso cultural, social y político alcanzando la mayor flexibilidad urbanística posible para adaptarse a los futuros usos.

El proyecto urbano tiene un papel clave en la descripción e interpretación de los lugares, en la indagación de las posibilidades de uso y de las características físicas. Dichas interpretaciones se adquieren desde el punto de vista del conocimiento de los profesionales encargados de realizar dicho proyecto como de los actores sociales que participan en él. El proyecto urbano es el encargado de entrelazar la componente estructural del plan con las estrategias de los planes generales, que eran incapaces de realizar un diseño meticuloso.

El proyecto urbano no pretende dar una determinación cerrada de sí mismo, sino unas directrices del modo de intervenir en un barrio o distrito. Solá Morales afirma que: *“el proyecto urbano hoy mantiene en buena parte aquel gusto por la ciudad como geografía variada y aquel amor por sus partes que desde principios de siglo han sobrevivido a las roturas. Mantiene temas y materiales, métodos e instrumentos, rejuvenecidos. La atención a los trazados viarios como instrumento de formalización, la propuesta de nuevos tejidos de edificios y la reinterpretación de los lugares urbanos son tres de los grandes temas en que, con soluciones y enfoques innovadores, coinciden muchos de los proyectos urbanos más interesantes. Cinco notas se podrán encontrar en ellos que los definen como proyectos urbanos:*

- 1.- Efectos territoriales más allá de su área de actuación.*
- 2.- Carácter complejo e interdependiente de su contenido, superación de la monofuncionalidad, mezcla de usos, usuarios, ritmos temporales y orientaciones visuales.*
- 3.- Escala intermedia, susceptible de ser ejecutada en un plazo máximo de pocos años.*
- 4.- Carga voluntarista de hacer arquitectura de la ciudad, independiente de la arquitectura de los edificios.*
- 5.- Componente público importante en la inversión y de los usos colectivos en el programa.”*

Como podemos observar, todas las características que Solá Morales otorga a los planes de escala intermedia, son las que podemos observar en los Planes tanto Parciales como Especiales. Planes de escala intermedia que se regían bajo las directrices desarrolladas por los Planes Generales de la ciudad.

1.3.- ¿Cuáles son las fuentes utilizadas?

Para el correcto análisis de la evolución de Valencia hacia el litoral y las características del espacio público que han permitido este crecimiento, se han utilizado diversos canales de información. Siguiendo las pautas propuestas por el tutor José María Tomás Llavador, para realizar un análisis exhaustivo, permitiendo una valoración y selección crítica de dichos datos.

Para tener acceso y digitalización de algunos planes parciales antiguos como los del Paseo al Mar, se ha tenido que escanear de los archivos originales de la Oficina de Información Urbanística de Valencia, a través de David Doñate. Además de proporcionar información relevante de diferentes planes no accesibles desde la web del ayuntamiento.

Para la consulta de archivos oficiales, planes parciales y especiales de relativa contemporaneidad se ha podido tener acceso desde la página de urbanismo de la web del Ayuntamiento de Valencia.

También se ha recurrido a archivos originales del tutor y autor de proyectos urbanísticos como el Grao y el Plan Parcial de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, José María Tomás. Entre otra documentación como artículos relacionados con la historia de Valencia y del crecimiento hacia la costa de Valencia.

Para la explicación y contextualización de la evolución y crecimiento de Valencia en el siglo XX ha sido de gran inspiración la Tesis de Enrique J. Giménez Baldrés: “Parcelaciones Residenciales Suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia”, entre otros nombrados en la respectiva bibliografía y prestados de la Biblioteca Central de la UPV.

Internet ha sido una herramienta utilizada para la búsqueda de artículos, noticias e imágenes. Además se ha analizado el lugar en primera persona realizando imágenes del espacio público de los diferentes planes y del Jardín del Turia.

Todas estas fuentes han sido utilizadas desde un punto de vista crítico, y comparando con otras fuentes en la medida de lo posible para demostrar la veracidad de los datos. Considerándose verídicos y objeto de punto de partida para el análisis de la evolución del crecimiento.

2.- Análisis de las características del espacio público proyectado en los planes de escala intermedia que han contribuido al crecimiento hacia el litoral.

El proceso de crecimiento urbanístico de la ciudad de Valencia, se realiza a partir del desarrollo de los Planes Parcial y Planes Especiales, que han guiado la expansión hasta la costa. Dichos planes han sido los encargados de desarrollar las ideas y directrices marcadas por el Planeamiento General que regía la ciudad en el momento de su aprobación. En el cuál se realizara un estudio sobre el contexto en el que se realiza dicho plan, la estructura viaria, la morfología, el modelo que configura, los usos predominantes y complementarios y las características del espacio público que han configurado el crecimiento hacia la costa. Así como su evolución a medida que ha ido avanzando en el tiempo y aproximándose al litoral.

2.1.- Paseo al Mar - Blasco Ibáñez

A finales del siglo XIX, Valencia está bajo un periodo de expansión donde se pretendía unir el núcleo central con los recién anexionados Poblados Marítimos. Es en 1875, cuando aparecen las primeras trazas de la nueva estrategia del ayuntamiento en crear el Paseo de Valencia al Mar. Tras varias propuestas de Casimiro Meseguer en 1883 y en 1888, no es hasta 1893 cuando se aprueba el primer tramo del proyecto, el más próximo a Viveros. Se trataba de una avenida que llegaba hasta la costa, con la intención de reforzar la conexión al mar y a la vez descongestionar Caminos al Grao, la actual Avenida al Puerto. Planteaba la unión directa del centro urbano al mar desde los Jardines del Real, mediante una ciudad jardín apoyada sobre dicho paseo. Dicha ciudad planeaba suelo residencial de baja densidad adosado a cada banda del paseo, principalmente de viviendas unifamiliares. Las villas o chalets las podemos encontrar pegadas al viario principal mientras que los adosados, se encontraban en un vial paralelo secundario. A día de hoy aún existe una minoría de chalets entre los bloques de vivienda plurifamiliar, realizados en el tramo inicial del Paseo.

Tras varias propuestas de C. Meseguer, el Paseo al Mar fracasa debido a la falta de compradores de las parcelas debido al elevado nivel económico. El Paseo tenía el sustento económico en la venta de parcelas adosadas a la avenida, sin ello no se podía realizar. Además todo el planeamiento era exclusivamente residencial, sin haber tenido en cuenta los equipamientos necesarios para el correcto funcionamiento de dicha extensión. Es por ello que la administración local plantea reconsiderar la actuación, ya que tampoco se tuvo en cuenta la articulación final con el Cabañal ni los límites con la Avenida del Puerto.

Debido a los errores de planeamiento, en el primer tercio del siglo XX, encontramos un Paseo al Mar con solares vacantes. La Universidad de Valencia, decide entonces construir las facultades de Medicina y Ciencias, y posteriormente adquiere algunos de los solares colindantes para ampliar su Campus Universitario adosado al Paseo del Mar, el actual Campus Universitario Blasco Ibáñez. En la urbanización del primer segmento del Paseo en 1931 se adopta un jardín lineal en el centro, con unos viales laterales, una propuesta desarrollada por Francisco Mora. Dicho campus es el motor que empieza a urbanizar la zona aunque de manera muy lentamente hasta la década de 1960. Proyecto ciudad jardín de Francisco Mora. Fuente: Elaboración de E. Giménez Baldrés

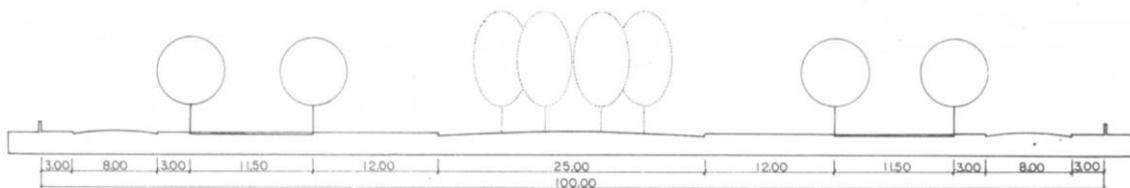


Ilustración 10: Sección Paseo de Valencia al Mar, propuesta de Casimiro Meseguer. Fuente: Elaboración de E. Giménez Baldrés

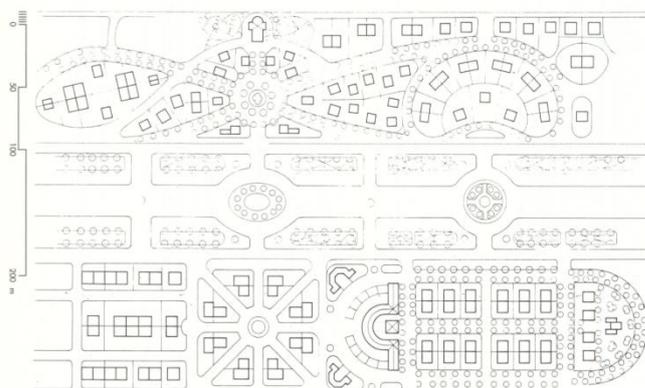


Ilustración 11: Proyecto ciudad jardín de Francisco Mora. Fuente: Elaboración de E. Giménez Baldrés

El diseño del segmento exterior al Ensanche del Paseo, presenta una nueva versión en 1924 a nombre de Francisco Mora. En esta nueva propuesta se puede observar una transición de suburbio jardín a las entonces denominadas Casas Baratas, lo que son viviendas sociales, incentivadas por el Ayuntamiento de Valencia, a través del *Proyecto de Ley para el Fomento de la Edificación*. Este proyecto no realizado de Mora, presenta

asimetría en el eje longitudinal, en las parcelaciones norte un planeamiento de ciudad jardín y en la sur, edificaciones integradas en el ensanche de casas baratas. La ciudad jardín actúa como un elemento disuasorio entre la ciudad densa y el medio natural, como la huerta. Mientras que la parte sur las manzanas parceladas conviven con los edificios públicos que dan servicio a un barrio correctamente equipado y con autonomía. Este planteamiento dotaba a la ciudad de un espacio público, con viales menos importantes de servicio a las viviendas excepto a la principal del Paseo, en favor de mayores zonas ajardinadas para los habitantes.

En el Plan General de 1946 se elimina la idea de ciudad jardín adosada al Paseo al Mar, definiendo el *Pla del Real* como residencial intensivo, la parte que corresponde con el primer segmento del Paseo. Bajo este Plan del 46 se realiza el desarrollo del Plan Parcial nº 11, un plan de 1960 firmado por el arquitecto municipal. El Plan Parcial nº 12 es el segundo segmento del Paseo al Mar, se realiza bajo el Plan General de 1966, un barrio mayoritariamente residencial.

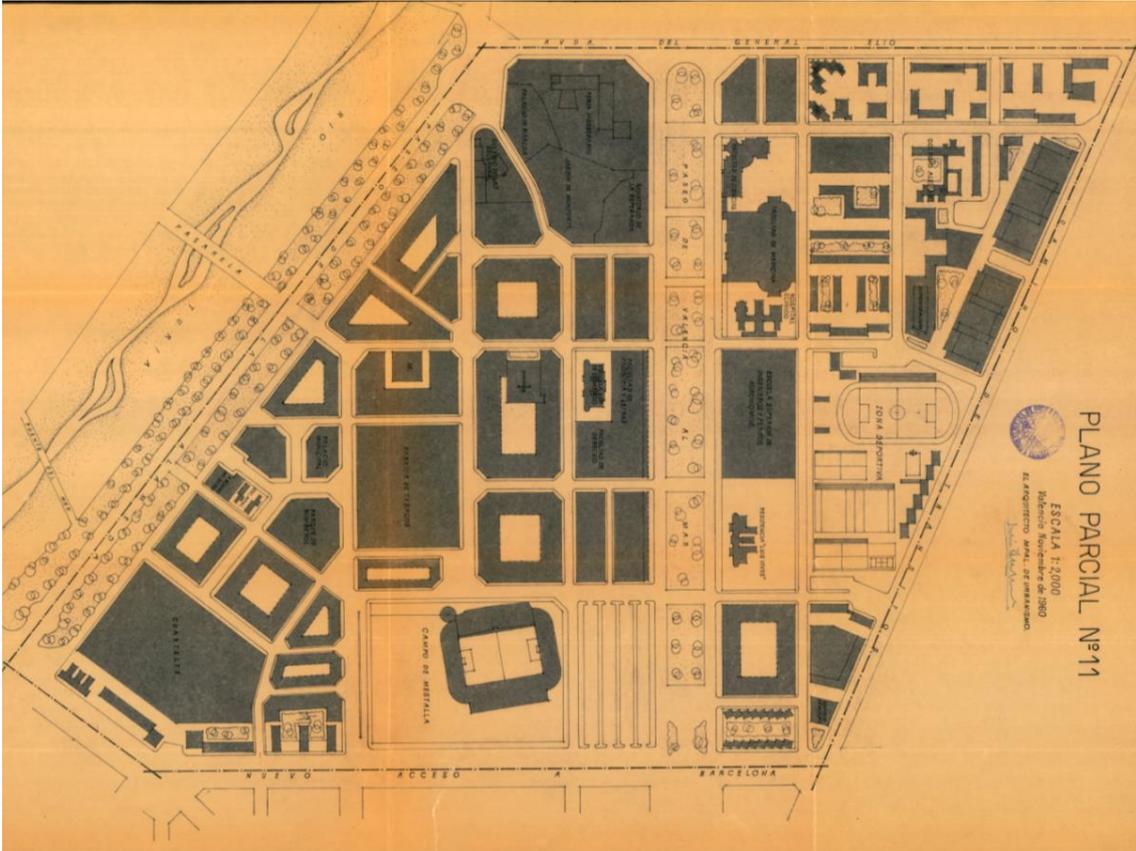


Ilustración 12: P. Parcial nº 11 Fuente: Departamento Información Urbanística Ayto. de Valencia

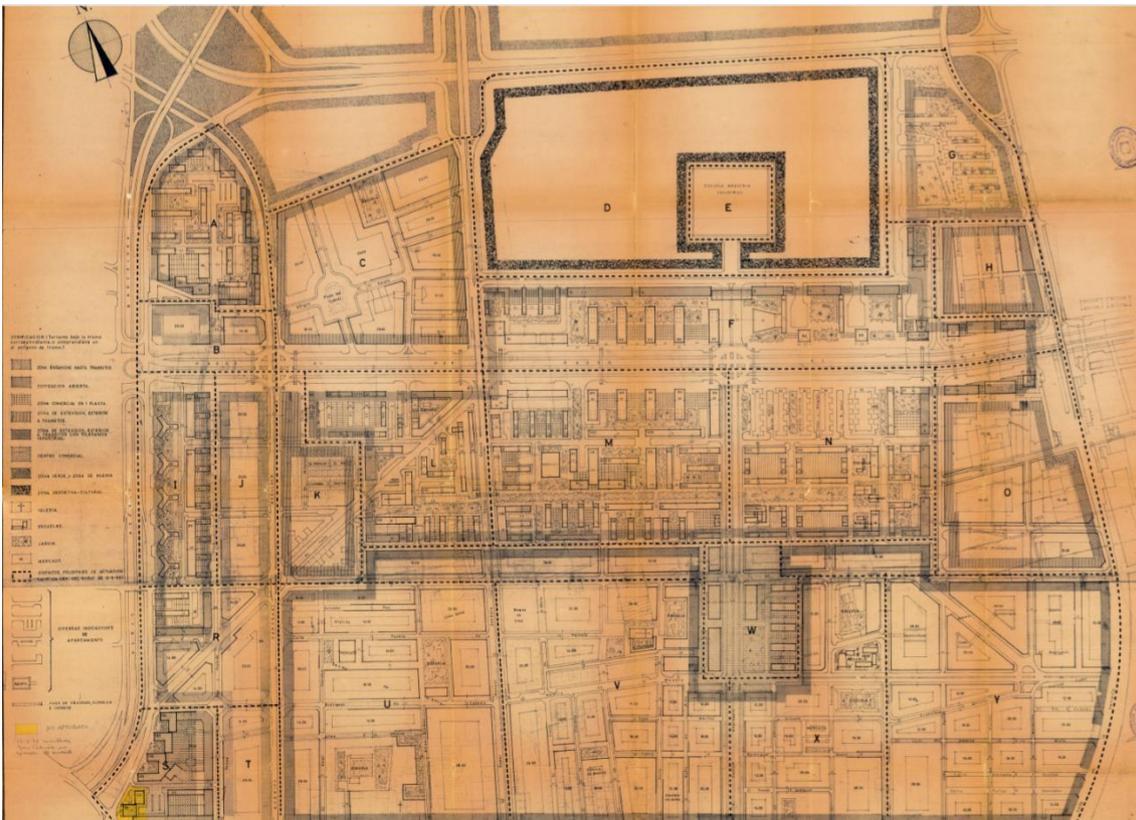


Ilustración 13: P. Parcial nº12. Fuente: Departamento Información Urbanística Ayto. de Valencia

Los planes parciales parciales mostrados anteriormente continúan su trazado original al haber sido asumidos en el PGOU de 1988, Plan General vigente en la actualidad. Planes que intentaron desarrollar la conexión de Valencia con el litoral a través del paseo. Ambos tienen una estructura viaria similar pero difieren en la tipología morfológica de las unidades residenciales y el tratamiento del espacio público.

USOS

En el tramo del P. Parcial nº 11 actualmente se puede observar un mayor número de espacios destinados a equipamientos que complementan el campus universitario de la Universidad de Valencia. Dicho Plan no proveyó en la configuración ningún espacio destinado para las dotaciones ni equipamientos. Fue la llegada del campus de la universidad la que potenció la ocupación de los espacios urbanizados alrededor del Paseo al Mar, en la llamada ciudad universitaria. Al norte podemos encontrar la zona deportiva anexa a la universidad y la residencia Luis Vives al este de las facultades. Equipamientos hospitalarios como el Hospital Clínico y el Sanatorio de la Esperanza, la clínica Quirón actualmente. Además de las facultades universitarias también podemos encontrar centros educativos repartidos en varios puntos del plan.

La antigua tabacalera, a día de hoy es un equipamiento administrativo municipal, reforzado por algunos departamentos municipales próximos a la antigua fábrica de tabacos. El cuartel militar es un equipamiento de gran dimensión colocado en un punto estratégico, en la intersección de Aragón con el Paseo de la Alameda.

La zona residencial combina con bajos comerciales, alimentarios, de restauración, de salud, de ocio, culturales y terciarios. Esta zona residencial combina usos con centros de negocios, principalmente oficinas en el tramo inicial de Blasco Ibáñez y las edificaciones que vuelcan al Paseo de la Alameda. Es un punto estratégico de centralidad, especialmente de negocios y administrativo municipal debido a la proximidad con el centro urbano de Valencia y la buena accesibilidad urbana como extraurbana, mediante transporte privado y público. Estos equipamientos se encuentran repartidos en diferentes puntos del distrito y no se observa ningún orden ni patrón que los organice en el lugar.

A pesar de los grandes equipamientos que encontramos en el Plan Parcial nº 11 es principalmente residencial, donde observamos dos tipologías edificatorias, la parte norte del Paseo al Mar de tipología abierta con una capacidad de 7.000 habitantes repartidos en 14 hectáreas. Mientras que la parte sur del Paseo, de edificación cerrada de Ensanche, alberga una capacidad de 27.000 habitantes en 30 hectáreas. El espacio público libre es el mínimo que demandaba la ley siendo el 10% de la superficie urbanizada.

El uso en el Plan Parcial nº 12 sigue siendo residencial, donde también se utiliza tipología cerrada de ensanche en la parte sur del plan, mientras que la banda más próxima al Paseo utiliza una tipología abierta.

La superficie total del Plan es de 313'63 hanegadas, 2.020.000 m², donde podemos encontrar un total de 53.661 viviendas, repartidas en 1.156.078 m² de edificación abierta. Teniendo el Plan una capacidad de 214.644 habitantes lo que suponen 680 habitantes por hanegada.

La superficie considerada para aparcamiento es de 20m² por cada 5 viviendas, siendo 214.700 m², más 84.516 m² para aparcamientos especiales, rondando el 20% de la superficie total.

Mientras que la superficie de espacios libres es de 210.447 m², una superficie inferior a la destinada a aparcamiento, que supone el 10% del total.

La población escolar ronda los 30.000 alumnos, lo que supone una superficie cerca de los 200.000 m², mientras que solo se prevén en el plano 75.052 m², los cuales se tienen que ampliar posteriormente utilizando parte del espacio libre que queda en el interior de las manzanas de la tipología de ensanche.

TIPOLOGÍA MORFOLÓGICA

En el Plan Parcial nº 11 que entraría dentro de la prolongación del ensanche, se puede observar como utiliza la tipología de ensanche adaptándose a la trama y a las irregularidades existentes, en la parte sur de Blasco Ibáñez. Mientras que en la parte norte del Paseo utiliza una trama también reticular adaptándose a la diagonal que forma con tránsitos, la actual Av. Primado Reig, pero con edificación abierta. Esta trama de edificación abierta deja los espacios residuales para los espacios públicos, siendo principalmente pequeñas plazas y jardines vecinales. Mientras que en la delimitación sur del *Pla del Real*, no se observa ningún espacio ajardinado ni plazas, a excepción de los Jardines de Monforte y el Paseo de la Alameda, situado en el límite suroeste del distrito. Es decir esta zona, presenta una masificación edificatoria con tipología de ensanche, que deja solamente la estructura viaria como único elemento del espacio público.

En el Plan Parcial nº 12 también observamos paridad de soluciones en cuanto a la planificación morfológica de dicho distrito, encastrada en un sistema viario muy similar al del P.P. nº 11. En el distrito *Camins al Grau* se puede observar un planteamiento tipológico de ensanche, es la zona comprendida entre la Avenida del Puerto y la Calle Poeta Mas y Ros. Dicha tipología absorbe las existentes construcciones del Barrio de Ayora adaptándose a las irregularidades. En dicha propuesta el planeamiento busca la regularización y un orden más o menos reticular. Mientras que la tipología del barrio de Algirós a partir de la C. Poeta Mas y Ros, predomina la edificación abierta y de una densidad menor a la de ensanche. Esta tipología abierta combina las diferentes alturas y orientaciones para crear plazas y jardines vecinales que sirven a los edificios colindantes.

ESTRUCTURA VIARIA

La estructura viaria presenta una similitud importante entre ambos planes parciales, con un eje ajardinado principal, que tiene las características de paseo. Además de ser un paseo, es el vial más importante de la zona, que actúa como distribuidor sobre *Pla del Real*, *Camins al Grau* y *Algirós*.

La sección del paseo es la misma durante sus casi tres kilómetros de longitud, cien metros de ancho, y es simétrica en el eje longitudinal. La primera sección tipo planteada por Casimiro Meseguer, abarca desde los Jardines del Real hasta la



Ilustración 14: Visual primer tramo Paseo al Mar. Fuente: Google Earth

intersección con las avenidas Aragón y Cataluña. Este segmento presenta únicamente unos viales principales en ambos sentidos, dejando al centro los parterres ajardinados.

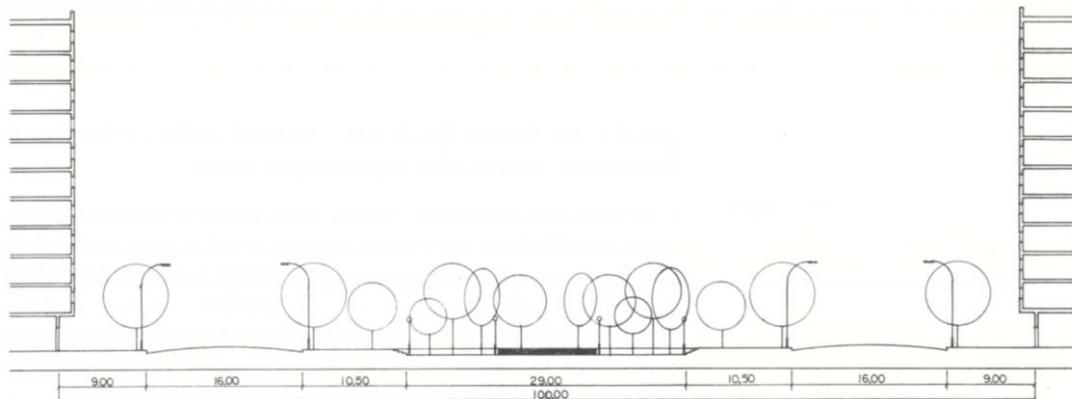


Ilustración 15: Sección actual Av. Blasco Ibáñez tramos externos. Fuente: Elaboración E. Giménez Baldrés

En 1970, se realiza una modificación del tramo central de Blasco Ibáñez, comprendido entre la Av. Ramón Llull y la Av. Aragón a cargo de Joaquín Arnau. En este segmento se opta por adosar la zona ajardinada a ambos márgenes edificados del Paseo, quedando el espacio central para los viales principales que circulan en ambos sentidos, separados por un elemento lineal ajardinado. Además se añade un vial secundario, con carácter de servicio, en la zona más próxima a las edificaciones.

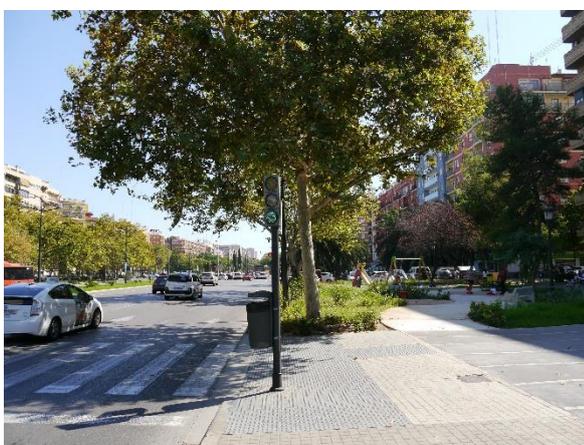


Ilustración 16: Visual tramo intermedio Paseo al Mar. Fuente: Propia

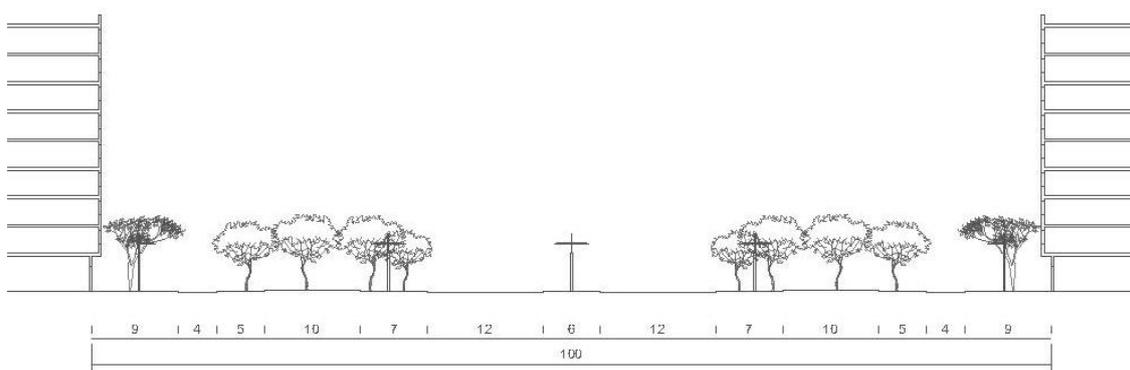


Ilustración 17: Sección actual Av. Blasco Ibáñez tramo intermedio. Fuente: Elaboración propia

Esta modificación no fue continuada por el nuevo proyecto que realizaba el último tramo del Paseo al Mar. Renunciando al criterio de Joaquín Arnau y vuelve a los parterres ajardinados centrales con sus respectivos viarios principales en ambos extremos. Se adopta la sección primitiva de Meseguer hasta el límite con la Calle Serrería.

Aunque dicha estructura viaria sea similar en un plan y en otro, la configuración de las manzanas tiene un enfoque diferente entre ambos. En el Plan Parcial nº 11 se utiliza una ideología clásica y ecléctica propia del ensanche, el cual deja un espacio público mínimo utilizado principalmente para viario. A excepción del Paseo al Mar, hay una superficie mínima ocupada por los espacios

públicos verdes, como son el Jardín de Monforte y alguna plaza puntual y de dimensiones diminutas. Es un espacio residencial muy densificado donde es difícil encontrar alguna plaza, es un distrito que se sirve solamente del espacio público creado en el Paseo. Además hay que destacar la prioridad de crear aparcamientos públicos de grandes, como el situado al norte del Estadio de Mestalla, frente a espacios de utilidad pública.

El enfoque neoclásico de la tipología de ensanche evoluciona en la zona norte de Blasco Ibáñez del PP. nº 11, donde se puede observar una morfología más característica del movimiento moderno. Manzanas formadas por edificaciones de morfología abierta, acompañadas de diminutos jardines vecinales, que ocupan los espacios residuales del juego de orientaciones propuestos en dichos bloques. Pretende así reducir la intensa masificación de la parte sur de dicho plan parcial. Este mínimo ajardinamiento se puede considerar un precedente en el tratamiento del espacio público del Plan Parcial nº 12, contiguo al nº 11 y que continúa la prolongación del Paseo al Mar.



Ilustración 19: Visual Calle Micer Mascó, tipología ensanche.
Fuente: Google Earth.



Ilustración 18: Visual Pl. Honduras, tipología jardines vecinales.
Fuente: Google Earth.

ESPACIO PÚBLICO

A finales de la década de 1960, se empieza a tener conciencia de la necesidad de un espacio público con mejores condiciones y calidad. El Plan Parcial nº 12 data de 1969, el cual tiene una visión afín al movimiento moderno, empieza a urbanizar el territorio de manera más generosa con la ciudad. Mediante edificios de vivienda abierta orientados y organizados de diferentes maneras consigue crear unos espacios públicos generosos, que podemos encontrar en forma de plazas, jardines o parques. Principalmente son de carácter vecinal debido a sus dimensiones y el alcance de usuarios que alberga. Este proyecto aporta a la ciudad un modelo con gran cantidad de plazas creando espacios de relación y comunidad vecinal. Se observa un cambio en la ideología y las directrices otorgadas desde el ayuntamiento de Valencia, la cual busca una ciudad con mejoras en los espacios públicos.

La creación del Paseo al Mar pretendía remarcar la necesidad de Valencia en aquel momento por llegar a la costa, conectando así con los Poblados Marítimos. Es decir hace la función de paseo entre ambos núcleos, sirviendo de eje conector. Su función va más allá de servir a la vecindad del paseo, sino que también actúa como equipamiento de la ciudad.

El diseño de este eje ajardinado es característico de la arquitectura ecléctica, con parterres ajardinados en el centro del equipamiento, acompañados de senderos de paseo que los

atraviesan. El primer tramo del jardín lineal se encuentra bastante seccionado por viarios de servicio y de cambio de sentido que interrumpen la continuidad de dicho paseo.



Ilustración 20: Vista aérea Primer Tramo Paseo al Mar. Fuente: Google Earth

La solución frente a este problema de Joaquín Arnau permite una mejor continuidad del paseo en la intersección con la Avenida de Aragón. El diseño del tramo central, comprendido entre la Avenida Cardenal Benlloch y Manuel Candela, presenta un ajardinamiento de inspiración radical del movimiento moderno. Basándose en los jardines funcionalistas de Burle Marx en algunos detalles, y acercando el espacio ajardinado lo máximo posible a los bloques edificatorios.



Ilustración 21: Vista parterres anexos a los laterales del segundo tramo. Fuente: Propia



Ilustración 22: Vista aérea Segundo Tramo del Paseo al Mar. Fuente: Google Earth.

Debido a esta falta de continuidad en el tercer segmento se decide un menor seccionamiento de los parterres para facilitar la continuidad y mejorar su uso. Es una aplicación totalmente ecléctica por parte de Vicente González Móstoles y Rafael Rivera, que busca recuperar la sección primitiva del Paseo al Mar.



Ilustración 23: Vista aérea Tercer Tramo del Paseo al Mar. Fuente: Google Earth.

El ajardinamiento del espacio público en el Paseo al Mar es característico de la arquitectura ecléctica, excepto el segundo tramo, donde se encuentra una gran cantidad de elementos vegetativos tanto setos como de gran porte. Los elementos verdes utilizados son recortados al estilo clásico sin un excesivo ornamento.



Ilustración 24: Parterre central rehundido con ajardinamiento neoclásico. Fuente: Propia.

El ajardinamiento del Paseo al Mar está compuesto por arbolado tanto de hoja caduca como de perenne que permite un control en el soleamiento en los parterres y en los recorridos. En las aceras podemos encontrar principalmente plátano de sombra, un árbol de gran porte de hoja caduca. Mientras que en el paseo central se combinan arbustos vegetativos y setos como el azahar de la china y la magnolia, con arbolado de gran porte como el cinamomo, sóforas, olivos, palmeras datileras, jacarandas, falso pimentero, entre otros.

2.2.- Plan Especial Jardín del Turia.

Históricamente la ciudad de Valencia se situó en una isla fluvial, rodeada por dos meandros de un río torrencial principalmente, el río Turia. Esta curvatura que formaron los meandros dio origen a la forma piramidal de la ciudad medieval abrazada por el río. La ciudad fue creciendo concéntricamente coartado por las murallas que rodeaban la ciudad y que también formaban frontera con el río. Estas murallas fueron derribadas a finales del siglo XIX, y fue a principios del siglo XX cuando las directrices marcadas por el Ayuntamiento de Valencia que consistían en la llegada de la ciudad al mar.

Durante la historia de la ciudad se han registrado constantes y numerosas riadas en las cuales se llenaba el caudal que normalmente era escaso. Este escaso caudal dejaba libre parte del cauce del río, donde antiguamente los habitantes lo utilizaban como lugar de esparcimiento y entretenimiento. Es por ello que el río fuera convertido más adelante en un equipamiento ajardinado, no era una idea innovadora para la sociedad valenciana que normalmente celebraba las fiestas en dicho cauce comúnmente vacío. Utilizar este espacio de reunión y encuentro social en el exterior de la muralla era habitual debido al escaso espacio público que en el interior de la ciudad amurallada encontrábamos.

El desencadenante principal del Plan Especial del Jardín del Turia fue la trágica riada que tuvo lugar en 1957. La cual incitó una solución para posibles inundaciones posteriores y que no se pudiera repetir dicho desastre. Tras diferentes propuestas para desviar el Río Turia, se decidió optar por el conocido Plan Sur, que desviaba el cauce por el sur de la ciudad, desembocando entre el Puerto de Valencia y el Saler.

La situación de desviar el cauce del Río, dejó un espacio libre de dominio público vacante. La propuesta inicial de 1966, pretendía utilizar el espacio libre para realizar un eje de autovías este-oeste que permitía la llegada desde el interior hasta la costa y viceversa, fue desestimada por petición popular. Los ciudadanos consideraron que el antiguo cauce pertenecía a la ciudad y durante la década de 1970 bajo el lema "*el Riu es nostre i el volem verd*", frenaron la iniciativa anterior. Promoviendo una nueva propuesta que convirtiera el antiguo cauce en un equipamiento ajardinado de gran escala con equipamientos y uso público.

En 1984 se aprueba definitivamente el Plan Especial de Reforma Interior, PERI, del antiguo cauce del Río Turia. Un proyecto presentado al Ayuntamiento a finales de 1983 por parte del arquitecto Ricardo Bofill, en el cual el Taller de Arquitectura afiliado de dicho arquitecto se encarga de diseñar.

Con la transformación del suelo del antiguo cauce en suelo de uso público, se aumentó en 1.896.300m² la superficie destinada a este fin. Creándose un jardín longitudinal de 9 kilómetros

de longitud, que atraviesa de este a oeste la ciudad. Una actuación necesaria para ampliar los espacios públicos de una ciudad carente de estos, hasta el momento de la transformación. Esto permitió una mejora significativa a corto plazo de la calidad urbana de Valencia.

La estructura lineal del cauce atraviesa tejidos urbanos dispares como el centro histórico, el ensanche, las zonas industriales que fueron eliminadas posteriormente en el PGOU del 1988, barrios residenciales periféricos, un espacio de nueva centralidad, entre otras tipologías. Esta inclusión al largo de la totalidad de la ciudad permite el uso del máximo número de ciudadanos fundiéndose armónicamente con el entorno urbano. Este elevado número de usuarios que abarca permite ser jardín de escala urbana, ya que abarca a la totalidad de la ciudad. Aunque debido a sus características, equipamientos de carácter metropolitano y los diversos centros urbanos a los que sirve, podría considerarse un espacio de escala metropolitana.

Según el autor del proyecto, el proyecto tiene la intención de unir Valencia con el mar rompiendo el modelo radiocéntrico de crecimiento que hasta la primera mitad del siglo XX había regido el crecimiento urbano. Esto es posible gracias a la conversión del cauce en una estructura lineal ajardinada, que rompe con el crecimiento de ensanche previsto en Valencia a partir del Plan Sur.

El Plan Especial del Antiguo Cauce del Río Turia está conformado por 18 tramos iniciales, a los que en 1988 se le añadió el Parque de Cabecera, situado al oeste del Tramo I, y como su nombre indica marca el inicio del Jardín. Y actualmente, está aprobado el Delta Verde del Plan Parcial del Grao, situado al final del Jardín del Turia, formado por los tramos XVII y XVIII.

El Jardín tiene un carácter de equipamiento público, incluyendo sobre la idea inicial de espacio polivalente ajardinado diferentes usos y equipamientos públicos. En el cual podemos encontrar repartidos a lo largo de sus diferentes tramos, áreas de uso polivalente, zonas de uso deportivo, jardines, espacios de esparcimiento y paseo, entre otros.



Ilustración 25: Emplazamiento Jardín del Turia con delimitación de los tramos. Fuente: Ayto. de Valencia

- Parque de Cabecera. Parque proyectado por Arantxa Muñoz por encargo del Ayuntamiento de Valencia en 1998. Está situado al oeste de la ciudad separado por el Puente 9 de Octubre, marcando el inicio del Jardín hace de nexo entre la huerta, Mislata y el inicio del Jardín del Turia. Esto permite dotar a Valencia y a su área metropolitana de un espacio forestal de características mediterráneas, además de recordar el paso del agua con el lago artificial. El espacio público está

formado por un gran parque mediterráneo que combina el agua, la vegetación, una orografía accidentada y la sectorización de espacios. El parque se nutre de las vistas que se pueden apreciar a través del mirador y del lago central que se puede navegar con unas pequeñas balsas. También podemos encontrar una cafetería, un pequeño anfiteatro para eventos públicos y dos espacios destinados a juegos infantiles. El lago con sus meandros y recorridos orgánicos diseñan y componen un espacio naturalista que permite crear diferentes espacios y sensaciones. En las zonas húmedas encontramos árboles de hoja caduca como fresnos, chopos, arbustos, gramíneas y plantas acuáticas y semiacuáticas. Los pinos y demás arbolado característico del bosque mediterráneo se encuentran en las zonas más elevadas evitando la humedad del gran lago central. Los senderos limítrofes y de interés por sus visuales están diseñados con vegetación de jardinería, que los dota de aroma y color a través de jacarandas, tipuanas y parquinsonias.

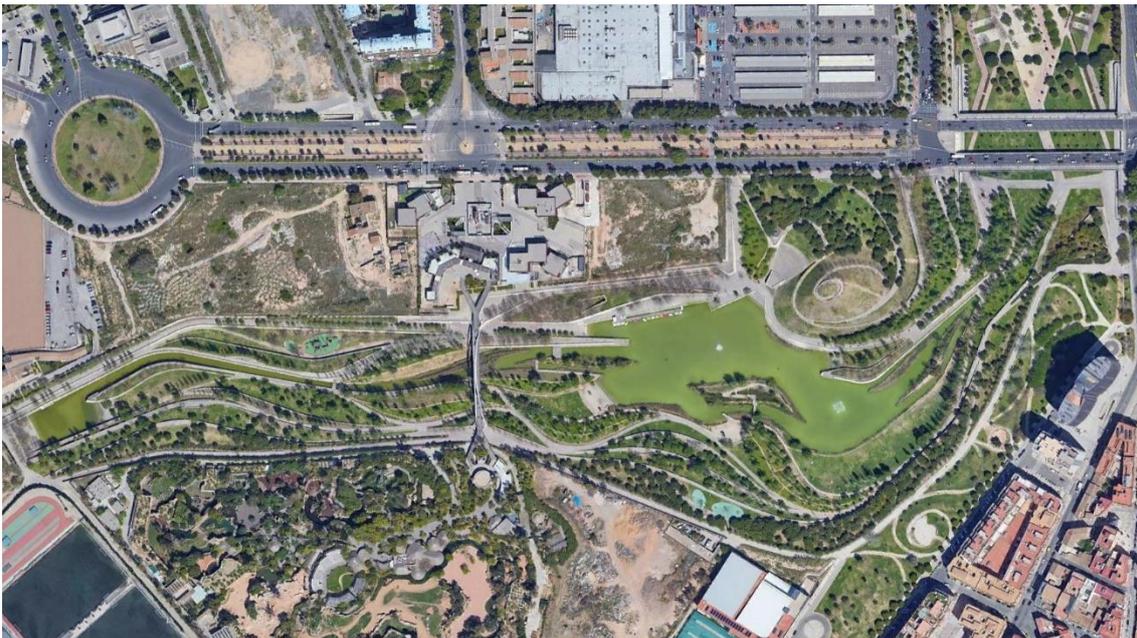


Ilustración 26: Vista aérea Parque de Cabecera. Fuente: Google Earth.

- Tramo I. Comprendido entre el Puente 9 de Octubre y la Casa del Agua, en el cual se proyectó inicialmente una lámina de agua con jardín singular en medio, la cual se eliminó con la aprobación del proyecto del Parque de Cabecera. Actualmente se puede encontrar un espacio ajardinado en su totalidad con un área de juegos infantiles y bio-saludables para mayores. El primer tramo diseñado por Oficina del Turia. Ángel Zurilla utiliza un arbolado típico de los jardines mediterráneos que combina árboles de hoja perenne y caduca, como son: moraras, ombú, almez, tipuana, olivos de Bohemia, braquiuitos, jabonero de China, falsa acacia, pino piñonero, entre otros. El arbolado que encontramos se encuentra recortado al estilo neoclásico combinado con unos senderos zigzagueantes de trazado contemporáneo y rectilíneo, que conectan el Parque de Cabecera con el resto del Jardín del Turia.

- Tramo II. Comprendido entre la Casa del Agua y el Puente de Campanar, fue proyectado por el equipo Vetges Tu en 1985 incluyendo el tramo I también aunque finalmente solo se realizó la parte perteneciente al segundo tramo. El proyecto consiste en un eje central simétrico que va adaptándose a la curvatura del cauce, el cual te va guiando haciéndote participe de los usos de este tramo. A lo largo de él se pueden encontrar equipamientos deportivos, una escuela didáctica sobre la naturaleza y una pequeña área de uso infantil. El arbolado boscoso formado por pinos se utiliza limitando y ejerciendo unos espacios interiores de arbolado de menor porte como son las encinas, algarrobos, olivos, laureles, naranjos, etc. Combinado con un tapiz verde

que coloniza todo el tramo, a excepción de los recorridos centrados de poca presencia y sección respecto la anchura del cauce.



Ilustración 27: Vista aérea Tramo I y II. Fuente: Google Earth.

- Tramo III. Comprendido entre el Puente de Campanar y el Puente de Ademuz, proyectado por el arquitecto Otegui entre el 1985 y el 1989. En un principio se ideó una piscina olímpica, proyecto que fue rechazado para construir un polideportivo que albergara pistas de patinaje, hockey, fútbol sala, baloncesto, atletismo y unos campos de rugby y fútbol, con sus respectivos graderíos. El arbolado está compuesto principalmente de pino piñonero, laricio, jacarandas, acacias, moreras, entre otros, encargándose de realizar un espacio acogedor con plazas y diseño neoclásico del espacio público. Debido al importante espacio que ocupan los equipamientos los senderos que continúan al largo del Jardín del Turia, son llevados a los límites laterales del cauce para poder seguir con la continuidad del recorrido.



Ilustración 28: Vista aérea Tramo III. Fuente: Google Earth.

- Tramo IV. Comprendido entre el Puente de Ademuz y el Puente de San José, fue un tramo diseñado por la *Consellería de Agricultura* en la cual se pretendía realizar un Parque Forestal Urbano. Dicho diseño debería ser capaz de albergar una ampliación del Jardín Botánico y realizado con especies autóctonas del mediterráneo, principalmente de pino carrasco y piñonero, alcornoques, cipreses, madroño y la vegetación ribereña como el álamo, el sauce y la adelfa. Todo esto bajo un requisito económico austero y sencillo, tanto de diseño como de mantenimiento. Este tramo debía albergar usos deportivos, destinados a dos campos de rugby que se pudiera reconvertirse en un campo de fútbol. Es el primer tramo en hacer servir una trama orgánica entrelazada de senderos que se combinan con elevaciones del terreno irregulares. Siguiendo una composición paisajista que sigue con permitiendo crear diferentes visiones y algunos espacios con privacidad idóneos para el esparcimiento.



Ilustración 29: Vista aérea Tramo IV. Fuente: Google Earth.

- Tramos V, VI, VII, VIII y IX. Estos tramos datan de 1988-1990, proyectados a cargo de la Oficina del Turia, y diseñados por Ángel Zurilla, autor del Tramo I. En los tramos V, VI, VII y VIII podemos observar cierta unidad estilística en el diseño, en los cuales los senderos presentan una unidad y continuidad tipológica al igual que el diseño del ajardinamiento. Los senderos y paseos diseñados son de trama orgánica entrelazándose entre sí, con unas lomas sinuosas de altura moderada, similar al Tramo IV. La vegetación arbórea utilizada es similar a la del tramo anterior, aunque también podemos encontrar chopos, catalpas, ciruelos rojos, entre otros. El diseño es aleatorio, simulando un bosque mediterráneo, tapizado en su totalidad por césped que permite diversidad de usos al largo de todo el recorrido. La ordenación de la vegetación arbórea del Tramo VI es obra de campañas ciudadanas que se encargaron de realizar las plantaciones de dicho tramo. Particularidades de los tramos:

· Tramo V. El diseño debía albergar gran campo de beisbol, que combina sus usos con el softball, complementariamente hay un parque de patinaje público, es por tanto un espacio que combina el jardín con usos recreativos y deportivos. En este tramo podemos observar un espacio ajardinado, las Alameditas de los Serranos, frente a las Torres de los Serranos que comunica el centro histórico con el cauce del Río Turia.

· Tramo VI. Comprendido entre el Puente de los Serranos y el Puente de la Trinidad, es un segmento que originalmente tenía un uso exclusivamente deportivo. El proyecto se modificó y en la actualidad se encuentran únicamente dos campos de fútbol. Esta modificación permitió la continuidad ajardinada del paseo, ya que los cuatro campos de fútbol solo permitían un estrecho paso entre ellos. Este tramo deportivo se complementa con dos áreas de juegos infantiles integrados en los grandes parterres, en los cuales también encontramos un espacio de adiestramiento canino.



Ilustración 30: Vista aérea Tramo V y VI. Fuente: Google Earth.

· Tramo VII. Está situado entre el Puente de la Trinidad y el Puente del Real, es decir situado frente a los preexistentes Jardines de Viveros. Este tramo se compone de senderos longitudinales, abandonando la idea zigzagueante anterior, que conectan los senderos del tramo VI con el VIII. Los carriles paralelos recuerdan al proyecto desestimado del eje de autovías, creando los recorridos sin desnivel están separados por el tapiz verde característico del parque. El Jardín forma unos pequeños bosques con la vegetación alineada característica en los tramos anteriores, añadiendo palmeras datileras, palmitos, pino canario.



Ilustración 31: Vista aérea Tramo VII. Fuente: Google Earth.

· Tramo VIII. El tramo limitado por el Puente del Real y el Puente de la Exposición, configurado por el jardín y un campo de fútbol en su límite oeste. El diseño continúa los senderos paralelos al eje, pero interconectados transversalmente por diversos senderos de trama orgánica. Es decir, es un jardín con recorridos de traza naturalista que dividen unos bosques bastante poblados de arbolado de gran presencia.

· Tramo IX. El último tramo de este conjunto de Ángel Zurilla, está situado entre la Pasarela de la Exposición y el Puente del Mar. En él se encuentra un rectángulo de tierra batida de grandes dimensiones utilizada de espacio polivalente, para ferias, encuentros y demás actividades de ocio. Podemos encontrar una cafetería complementada con diversas áreas infantiles que se fusionan con el espacio ajardinado. Este tramo rompe con la continuidad paisajística que los tramos anteriores tenían. Utiliza un estilismo típico de la arquitectura ecléctica con parterres ajardinados con setos de baja altura que refugian de los recorridos de paso lugares de descanso. Combina la vegetación perenne y la caduca para crear zonas de luz y de sombra que sirvan en ambas estaciones del año adecuándose a su clima, como los ficus, grevilleas, tipuanas y diferentes setos aromáticos de origen mediterráneo.



Ilustración 32: Vista aérea Tramo VIII y IX. Fuente: Google Earth.

- Tramos X y XI. El primer tramo está comprendido entre el Puente del Mar y el Puente de Aragón, mientras que el XI, va desde este último hasta el Puente del Ángel Custodio. Ambos tramos fueron diseñados por el Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill, siendo los primeros proyectos del Jardín del Turia. El primer tramo está remarcado por un gran estanque central y unos recorridos perimetrales, pegados a los márgenes del río de estilo clásico y rectilíneo. Se utiliza geometrías clásicas para el diseño de los espacios y un diseño simétrico con ordenación regular. La vegetación está compuesta por abundante pino laricio que crea espacios boscosos, combinándolo con el uso de palmeras datileras y canarias, ciruelos rojos, aligustre, moreras blancas, naranjo amargo, ciprés común entre otros. Además se respeta la vegetación existente en el cauce del Río Turia.

En el Tramo X cabe destacar el escudo recortado sobre elementos vegetales bajo el Puente de Aragón, formando un jardín de características singulares no aleatorias.

El Tramo XI, es característico y conocido por la importante situación del *Palau de la Música*, edificio de gran presencia en el antiguo cauce, ya que está elevado a cota de los viales y el estanque de agua pretende eliminar las barreras visuales para remarcar su importancia. En ambos límites de dicho tramo encontramos unas columnatas escultóricas que pretenden crear un espacio de mayor privacidad.



Ilustración 33: Vista aérea Tramo X y XI. Fuente: Google Earth.

- Tramo XII. Proyecto de Rafael Rivera, encargado por la *Conselleria de Industria, Comercio y Turismo* en 1989, se inicia el Puente del Ángel Custodio y termina al inicio de la Ciudad de las Artes. Este tramo tiene un uso muy remarcado, en el cual casi la totalidad de su superficie está destinada a usos recreativos y culturales infantiles. En el proyecto se integran diversas áreas de juegos infantiles, un minigolf, una pista de patinaje, juego de petanca, ajedrez gigante, una zona cultural, y lo más relevante del tramo, el Parque Gulliver. Todos estos espacios están articulados por una cafetería central situada en una plaza que se comunica con los senderos que sirven el Jardín. La vegetación es la utilizada en tramos anteriores, además de incorporar abundante arbolado florar que añaden un característico aroma al jardín y vistosidad cromática.

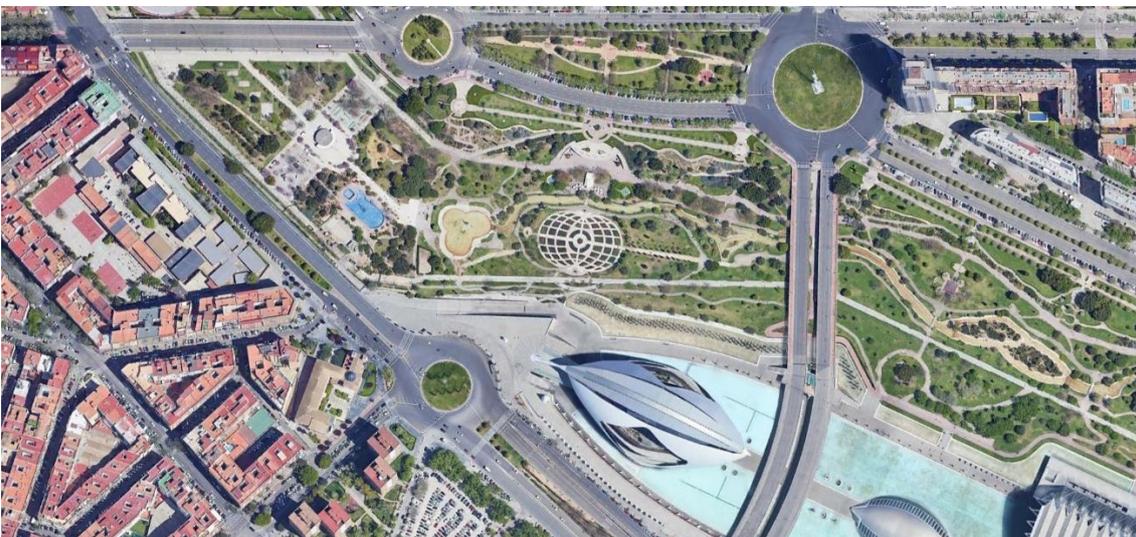


Ilustración 34: Vista aérea Tramo XII. Fuente: Google Earth.

- Tramo XIII, XIV, XV y XVI. Tramos diseñados por Jacobo Ríos Capapé encargados por el Ayuntamiento de Valencia en 1996. Estos tramos abarcan desde la Ciudad de las Artes y las Ciencias hasta el límite con el Puente del Ferrocarril que separa la Avenida de Francia del Grao. Los jardines tienen una inspiración naturalista en la cual se representan el curso histórico del agua en el cauce, mediante un recorrido de agua y senderos que siguen el mismo organicismo. En dichos senderos se crean diferentes sensaciones y escalas dentro de un espacio de gran dimensión mediante un trazado paisajista acentuado con lomas irregulares. Dichos recorridos se complementan con arbolado de gran porte Diferenciándose según dice Adolfo Vigil en su Tesis: “Paisajes Fluviales. La ciudad de Valencia y el río Turia”, de los estanques rectangulares donde se insertan los edificios de la Ciudad de las Artes y las Ciencias. En las islas fluviales producidas por la imitación del cauce se colocan islas de lentisco recreando el antiguo río. En el recorrido se exponen algunas esculturas entre árboles frutales típicos de la cultura mediterránea como: naranjos, limoneros, ciruelos, almendros, olivos, algarrobos, melocotoneros, datileras, etc. En los bordes del cauce se utiliza arbustos y especies tapizantes que combinan con árboles como el ciprés y la falsa pimienta. Este tipo de arbolado se combina con vegetación de hoja caduca como el arce, los olmos y los alisos que permiten adaptar el ambiente al clima mediterráneo junto con los recorridos fluviales y las grandes láminas de agua de la Ciudad de las Artes.



Ilustración 35: Vista aérea Tramo XIV, XV y XVI. Fuente: Google Earth.

- Tramo XVII y XVIII. Es el correspondiente al PAU del Grao, un proyecto de José María Tomás Llavador aprobado en 2010 pero pendiente de urbanizar. En él se forma un gran Delta Verde de dimensiones urbanas que sirve de remate final del Jardín del Turia. Está previsto un diseño de bosque mediterráneo atravesado por numerosos canales de agua que refrescan el espacio. Espacio morfológicamente diferente al resto de la ciudad, presentando un jardín habitable. Es decir, este plan combina el uso residencial mediante viviendas en altura, con espacios de uso terciario, dotaciones y nuevos equipamientos públicos. Plan sobre el que se profundizará posteriormente.



Ilustración 36: PAI del Grao. Fuente: José María Tomás

El diseño en conjunto se pretende que sea de carácter unitario y global, evitando una imagen disgregada, configurándose como un elemento ordenador y armonizador de la ciudad pero adaptándose cuidadosamente al diseño de los tejidos urbanos colindantes. El espacio ajardinado tiene que adoptar una configuración propia del clima y cultura mediterránea sin eludir la historia de Valencia y su pasado no tan lejano. A través de especies vegetales autóctonas, combinadas con estanques, acequias, fuentes y riachuelos artificiales.



Ilustración 37: Vista Jardín del Turia. Fuente: Propia.

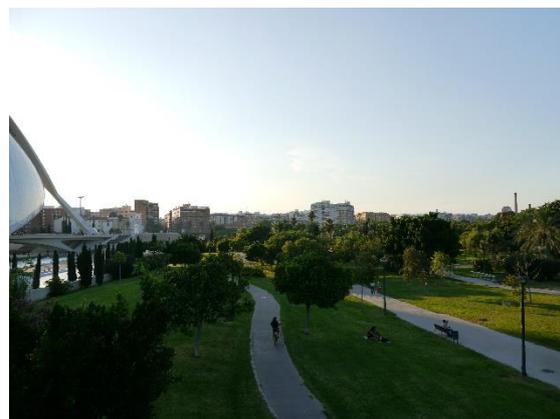


Ilustración 38: Vista Jardín del Turia. Fuente: Propia.

Como se puede observar, el Jardín tuvo una gran importancia en la evolución de Valencia, ya que permitió dotar a este crecimiento de una calidad urbana necesaria. Con unos equipamientos y un eje ajardinado que conecta de oeste a este toda la ciudad haciéndola llegar al mar a través de los últimos tramos, los pertenecientes al Delta Verde. Este gran parque urbano al final del cauce, permite la conexión con el mar a través del puerto municipal.

2.3.- PAU Avenida de Francia.

Durante los Planes Generales de 1946 y 1966 el suelo sobre el que se sitúa el PAU, Proyecto de Actuación Urbanística, de la Avenida de Francia era destinado a usos industriales. Es en el PGOU de 1988, cuando se califica como Suelo Urbanizable No Programado, terrenos sobre el cual se realiza dicho proyecto. El PAU de la Av. de Francia realizado por el estudio “*Vetges Tu i Mediterrania*” fue aprobado por el Ayuntamiento de Valencia en 1991, pero no fue desarrollado hasta los años finales del siglo XX.

Las directrices que se marcaron desde el PGOU de 1988, tuvieron una gran repercusión en el crecimiento de Valencia hacia el litoral. Este Plan General fue el encargado de eliminar las zonas industriales de la ciudad, otorgando al barrio de *Penya-Roja* uso predominante residencial, combinándolo con terciario. Esta zona, anexionada al final del Jardín del Turia, concentra un gran número de equipamientos y competencias administrativas de todo tipo, que dotan a la ciudad de un nuevo distrito con carácter de centralidad.

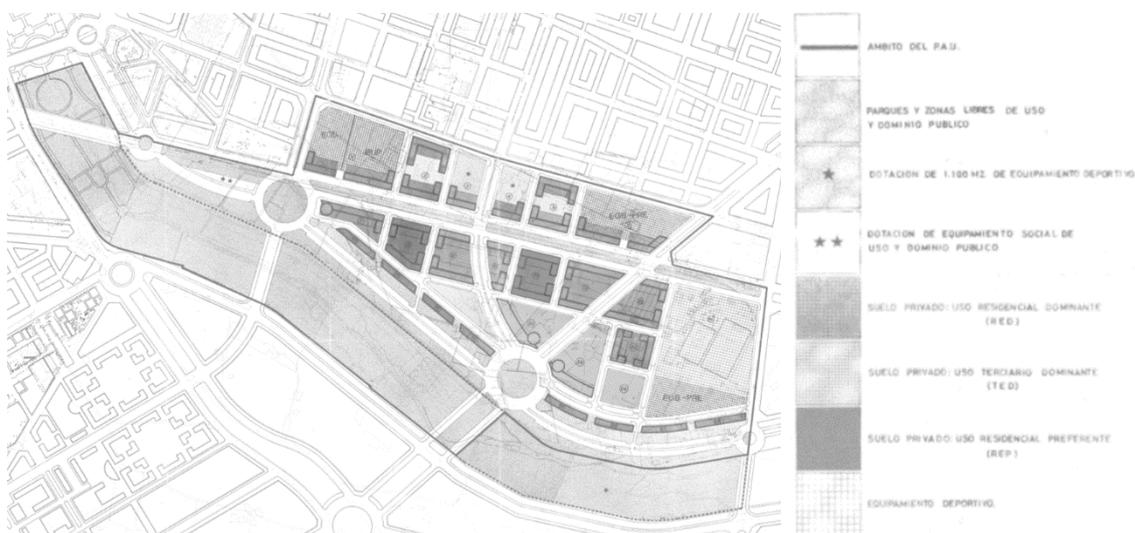


Ilustración 39: Zonificación PAU Av. de Francia. Fuente: Ayto. de Valencia.

USOS

El Plan determina que un 25% de la edificabilidad será destinada a uso terciario, constituyendo así un centro terciario y de negocios importante en el PAU de la Av. de Francia. Esto permite otorgar el carácter de centralidad, ya que este porcentaje es superior a otros sectores del resto de la ciudad. Para garantizar que el sector sea de carácter residencial predominante se limita la ampliación de uso terciario compatible con el uso residencial a un 30% de este.

SUPERFICIES DE CALIFICACIÓN DEL SUELO:

Sector PAU Av. Francia	838.877 m²
Suelo Urbanizable No Programado Residencial	431.200 m ²
Sistema general viario	187.750 m ²
Sistema general de zonas verdes (Jardín Turia)	209.100 m ²
Sistema general de zonas verdes excluido el Jardín del Turia	72.977 m ²

Red de dotaciones publicas

Red Viaria	187.750 m ²
Zonas Verdes Públicas	76.752 m ²

Cesiones gratuitas de suelo **481.097 m²**

Red Viaria	242.726 m ²
Zonas Verdes	
En vías generales	62.637 m ²
Resto	76.752 m ²
Equipamiento Público:	
Equipamiento Docente	53.000 m ²
Equipamiento Recreativo-Deportivo	45.982 m ²

Edificabilidad

Edificabilidad máxima	830.000 m ² /t
Edificabilidad residencial máxima	630.000 m ² /t
Edificabilidad terciaria	200.000 m ² /t
Edificabilidad equipamiento social	19.404 m ² /t

Densidad máxima	75 viv/Ha
Nº máximo de viviendas	3.234 viv.

SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR **838.877 m²**

Pertencen al Sist. Gral. Del Jardín del Turia	219.927
---	---------

TIPOLOGÍA MORFOLÓGICA

El planeamiento parte con la idea de utilizar una estructura urbanística que mantengan referencias al modelo original utilizado en los ensanches, tipología común en la mayor parte de la ciudad hasta dicho momento. Con esta idea intentan no romper con el esquema utilizado en los planes vecinos de los barrios de Albors y Ayora, mimetizándose con su entorno. Pese a que el esquema estructural utilizado es el característico en el ensanche, la tipología utilizada en las edificaciones, pretende dar unos espacios públicos y comunes de mayor calidad.

La intención de crear unos espacios públicos y privados de mayor calidad se resuelve utilizando una tipología edificatoria, diferente a la cerrada del ensanche, que permita utilizar los patios interiores. A la vez que se intenta mimetizar con la estructura colindante. Es por tanto una revisión del urbanismo del ensanche.

El PAU de la Avenida de Francia se inspira en el proyecto de las Tres Manzanas de la Villa Olímpica de Barcelona, características por adaptar la tipología de edificación abierta en un enclave de ensanche. Idea que acoge "Vetges Tu i Mediterrania" para introducir espacios ajardinados, parques y espacios comunitarios privados en el interior de ellas. Este interior de las manzanas se encuentra abierto al exterior mediante aperturas controladas puntuales que conectan unos jardines interiores con otros y además coloca el acceso a aparcamientos subterráneos.



Ilustración 41: Espacio libre privado interior de las manzanas. Fuente: Propia



Ilustración 40: Espacio público ajardinado, interior de manzana. Fuente: Propia.

En la intervención se realizan una serie de adaptaciones debido a que los viales de gran importancia atraviesan diagonalmente el conjunto residencial. Los patios de la banda central de manzanas son de uso comunitario privado. Mientras que la banda norte de manzanas abiertas vuelcan los espacios interiores al barrio de Albors y el de Ayora para reducir la falta de espacios públicos ajardinados, carencia común de la estructura de ensanche original.

La tipología edificatoria se basa principalmente en bloques lineales con viviendas de una profundidad no superior a 15 metros que permite la construcción de vivienda residencial sin tener que recurrir a patios interiores. Estos bloques lineales en altura se repiten en el frente del recorrido orgánico que crea el cauce del río, dispuestos a modo de pantalla, aprovechando completamente las vistas de elevado valor paisajístico.

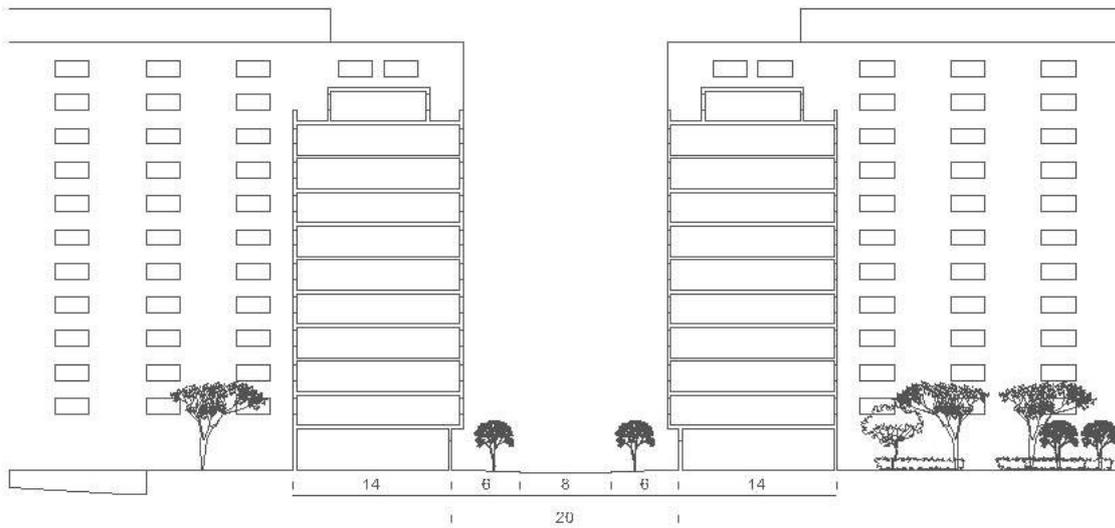
ESTRUCTURA VIARIA

La articulación de la Calle Menorca con el Paseo de la Alameda tiene una importante afluencia de usuarios debido a la escala metropolitana que abarca el centro terciario, actualmente formado por el Corte Inglés y el "Aqua", junto con la Ciudad de las Artes. Es por ello que se utiliza un viario de sección importante en los límites de dicha intervención y en la Calle Menorca, que es vial más importante que atraviesa la ciudad por el este. Debido a este importante tránsito que se genera tanto rodado como de acceso a los equipamientos que aquí encontramos, se decide tratar los espacios públicos envueltos por los bloques residenciales.

La jerarquización viaria en este Plan es muy importante, ya que los viales de acceso importantes, C. Menorca, Paseo de la Alameda, Av. Francia y C. Pintor Maella, se dotan de una gran capacidad de tráfico de entre tres y cuatro carriles por sentido. Mientras que los viales secundarios, principalmente de un solo sentido, y entre uno y dos carriles tienden a ser utilizados casi exclusivamente por vecinos para acceder a sus viviendas. Decisión que intenta evitar el tráfico rodado por la totalidad de la actuación, concentrándolo solamente en los viales de mayor importancia. Debido a la geometría del sector de la Avenida de Francia, encontramos unos viales de trama irregular.



Ilustración 42: Vial interior secundario. Fuente: Propia.



43: Sección tipo. Izq. patio interior privado / Der. patio interior público. Fuente: propia

ESPACIO PÚBLICO

Los jardines públicos del límite norte de la actuación vuelcan a la tipología de ensanche, proporcionando zonas ajardinadas al barrio que limita por el norte. El diseño antepone los espacios verdes ante las plazas, creando jardines de acceso público con carácter vecinal. Dotando a la ciudad de espacios de relación entre los habitantes del PAU Av. de Francia y los de “La Creu del Grau”.

El eje interconectado de espacios verdes, al estilo de “Las Tres Manzanas” sirve a las dotaciones y servicios instalados en esta banda limítrofe. Estos espacios públicos envueltos por las edificaciones están conectados entre sí, por las aperturas que la tipología edificatoria ha creado, para tener unos espacios más seguros y resguardados para los usuarios de menor edad. Este espacio público era necesario debido a la concentración de equipamientos educativos, destinados principalmente a menores de edad, que encontramos en el límite norte de la Avenida de Francia.

El Paseo de la Alameda, situado al lecho izquierdo del cauce del antiguo Río Turia, tiene su inicio en los Jardines del Real, que data del siglo XVIII. Este tramo inicial y originario tiene un diseño muy simple y con arbolado de gran porte. Este diseño se reproduce de una manera más contemporánea en este último tramo de la Alameda. El Paseo está seccionado lo mínimamente posible para permitir una continuidad en el pavimento que lo ratifique como paseo, intenta evitar el excesivo seccionamiento que ocurre en algunos tramos del Paseo al Mar.

Al largo del Paseo de la Alameda se colocan unos parterres ajardinados que actúan de aislamiento entre la zona de paseo y el tráfico. Por tanto la zona de paso se adjunta lo más próximo a los bloques edificatorios, aportando vida y movimiento a los locales comerciales situados en la Alameda. Además también encontramos pérgolas intercaladas con estos parterres que aportan control solar en las zonas de descanso.



Ilustración 44: Paseo de la Alameda. Fuente: Propia.

Todos los espacios ajardinados creados en el PAU de la Avenida de Francia han seguido un diseño austero y contemporáneo, basado en parterres de formas geométricas simples y sin ningún ornamento excesivo. Combinando arbolado de gran porte tanto de hoja caduca como perenne y arbustos, típicos de los jardines y parques valencianos, que recuerdan al paisaje mediterráneo.



Ilustración 45: Jardín Paseo de la Alameda. Fuente: Propia.

Se observa como las directrices que guiaban el PGOU de 1988, han hecho hincapié en unos espacios públicos de mayor calidad, que permiten tanto la relación comunitaria como la vecinal. Creando espacios ajardinados en el interior de las manzanas, y remarcando que el espacio público no solo se destina para el tráfico sino que se debe buscar la tranquilidad y reducir los viales sin entorpecer el buen funcionamiento de la ciudad.

El PAU de la Avenida de Francia, situado en el barrio de Penya-Roja, crear así un barrio residencial con una calidad urbana suficiente que permite combinarse con el centro terciario que abarca una escala metropolitana. Siendo un punto de nueva centralidad en la ciudad, situación que le permite ser un barrio que vive del Jardín del Turia.

2.4.- Plan Parcial Ciudad de las Artes y las Ciencias.

La actual zona de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, en el PGOU de 1946 era parte del cauce del Río Turia el cual desembocaba por la parte norte del Barrio de Nazaret. Es decir, en 1946 se planteaba una desviación del cauce del Río Turia, que eliminaba la barrera que suponía el río entre Nazaret y el Puerto.

En el PGOU de 1966, esta propuesta de la modificación del tramo final del Río Turia fue desestimada debido a la riada de 1957, adoptando la famosa solución del plan sur, que modificaba el cauce del Río Turia completamente. Dejando el antiguo cauce junto con el sector donde se sitúa la Ciudad de las Artes y las Ciencias como espacio libre, y donde se encuentra el *Oceanogràfic* clasificado como huerta, no urbanizable.

La configuración de este sector se vio modificada en el PGOU de 1988, donde se decidió calificar este suelo libre como Suelo Urbanizable No Programado, SUNP. El PGOU de 1988 amplió la zona de suelo urbanizable eliminando parte de la huerta protegida, urbanizando el margen derecho del río hasta la vía de ferrocarril que limita con Moreras II.

Para organizar el Suelo Urbanizable No Programado se realiza el Plan Parcial de la Ciudad de las Artes y de las Ciencias, diseñado por el arquitecto José María Tomás Llavador. Correspondiente al Área NPT-6, aportando un planeamiento con la calificación y clasificación del suelo, y la estructura viaria diseñada para albergar la afluencia de vehículos y usuarios de este nuevo centro en la ciudad de Valencia.

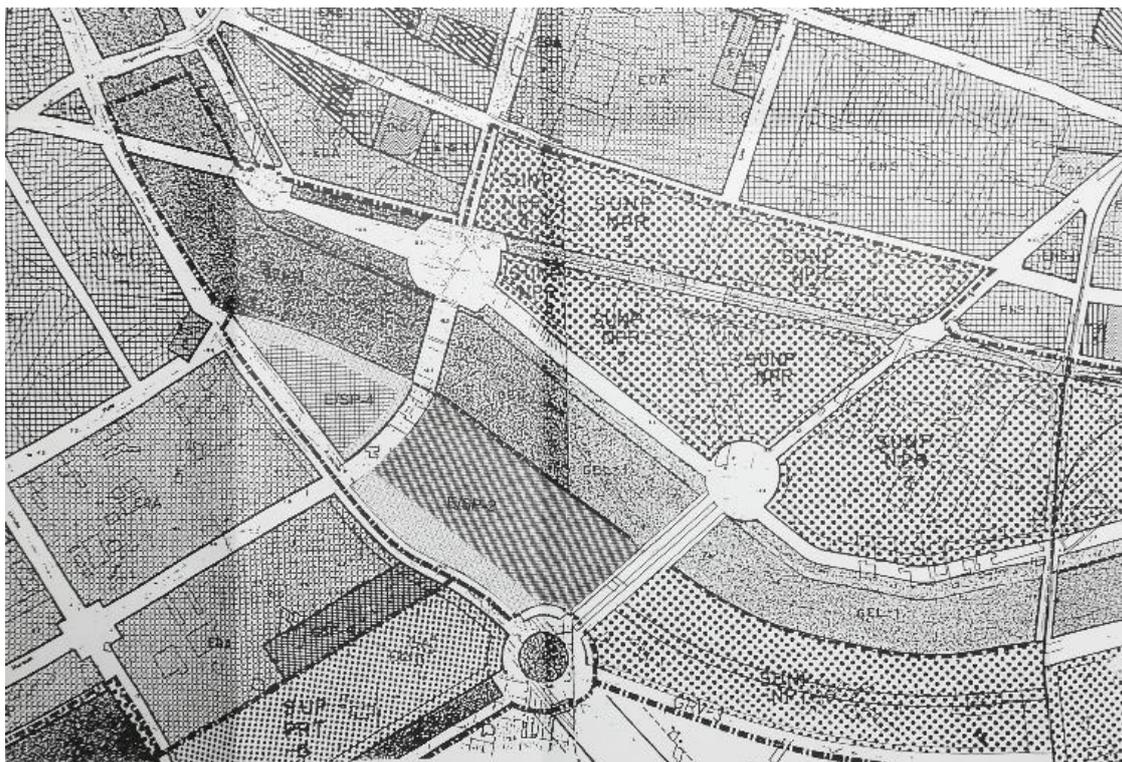


Ilustración 46: Calificación Sector NPT-6, Ciudad de las Artes y las Ciencias. Fuente: José María Tomás

La Ciudad de las Artes y las Ciencias es un complejo formado por diversos equipamientos culturales y recreativos que apoya y refuerza el carácter de centralidad. Espacio de nueva centralidad dotado de equipamientos y servicios, centros comerciales, administrativos, judiciales, terciarios, etc. Este conjunto de equipamientos tiene una importante influencia en la nueva dirección del crecimiento de la ciudad.

SUPERFICIES DE CALIFICACIÓN DEL SUELO:

Sector NPT-6 Ciudad de las Artes y las Ciencias	351.380 m²
Red Viaria Estructural	64.780 m ²
Espacios Libres Estructural	10.700 m ²
Sistema estructural de Servicio Público 2	92.300 m ²
Sistema estructural de Servicio Público 4	19.520 m ²

Red de dotaciones publicas

Plazas previstas	3.419 aparcamientos
Zonas Verdes, Jardines y Áreas de juego	36.673 m ²
Equipamiento público	12.000 m ²
Terciario, Oceanográfico	70.596 m ²

Distribución de usos públicos y privados

Espacios libres y usos públicos	91%
Resto	9%

Edificabilidad

Edificabilidad máxima	224.883 m ² /t
-----------------------	---------------------------

Este espacio está formado por el *Oceanogràfic*, el *Hemisfèric*, el *Museu de les Ciències*, el *Palau de les Arts*, el *Umbracle* y el *Ágora*. Todos estos espacios culturales y recreativos remarcen el nuevo centro urbano, con equipamientos de escala metropolitana con grandes espacios y edificios con carácter singular. Esto permite ser un espacio turístico conocido mundialmente debido a la monumentalidad de los espacios y edificios que componen este conjunto.



Ilustración 47: Visión aérea Oceanogràfic. Fuente: Oceanogràfic.org

El *Oceanogràfic* diseñado en 1994 por Félix Candela y José María Tomás. Es uno de los acuarios más grandes de Europa, situado en el límite este del Plan Parcial, el cual representa diferentes hábitats marinos. Es un espacio recreativo y cultural, con una arquitectura singular debido a sus cubiertas y una escala más humana y contenida que el resto de la Ciudad de las Artes y las Ciencias.



Ilustración 48: Vista aérea Ciudad de las Artes. Fuente: Pavel Lipsky

El complejo de la Ciudad de las Artes y las Ciencias diseñado por Santiago Calatrava, es un conjunto dotacional y terciario de gran escala, en el cual se realizan diversas actividades. Las cuales se realizan en los siguientes edificios:

- El *Palau de les Arts Reina Sofía* es el teatro de la ópera de Valencia en el cual se realizan diferentes tipos de actividades como, ópera, conciertos musicales y sinfónicos, danza, teatro y además incluye espectáculos educativos dirigidos a la introducción de menores y jóvenes en la cultura teatral y musical. Es por tanto un edificio administrativo institucional que combina sus funciones con la difusión cultural.

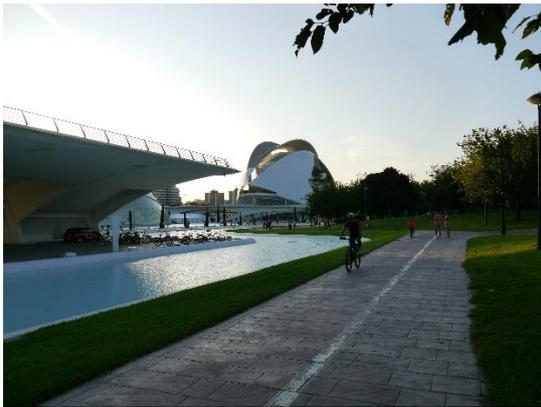
- El *Hemisfèric* es un cine planetario, con una pantalla cóncava en la cual se realizan proyecciones de representaciones astronómicas y espectáculos de entretenimiento. Mientras el

que el *Museu de les Ciències* se realizan exposiciones interactivas y actividades de divulgación y difusión científica y tecnológica desde la diversión y entretenimiento. Ambos edificios están destinados a actividades socio-culturales para todo tipo de públicos, pero en especial están dirigidos a visitas de centros educativos.

- El *Umbracle* es un paseo ajardinado cubierto por una estructura metálica que deja al aire libre el espacio, permitiendo ver desde él todo el conjunto de la Ciudad de las Artes. En paseo está ajardinado con especies vegetales autóctonas de la región mediterránea, de la Comunidad Valenciana y de algunos países tropicales. Está dotado de esculturas de origen contemporáneo a lo largo del recorrido, reforzando la idea cultural del complejo.

- El *Àgora* es un espacio multifuncional de gran polivalencia debido a su planta libre que sirve para acoger eventos de todo tipo. Es un edificio que alberga usos terciarios, recreativos, de ocio, deportivos, culinarios, expositivos, etc. El edificio permite una total permeabilidad con el exterior pudiendo servir de plaza cubierta, de escala monumental.

Todos estos edificios están conectados entre sí por medio de unos recorridos de espacios libres ajardinados y peatonales, que permiten la conexión sin ningún tipo de barrera entre unos y otros. Las láminas de agua son un elemento muy importante en estos recorridos, ya que permiten refrescar el ambiente recordando el antiguo paso del Río Turia.



49: Recorridos y senderos Fuente: propia



50: Recorridos y senderos Fuente: propia

El complejo cultural está adherido al crecimiento del Río Turia, lo cual podríamos decir que forma parte del elemento estructural del río, antes que de la estructura de la ciudad. La continuidad entre el cauce y la Ciudad de las Artes permite una fácil permeabilidad entre ambos espacios, lo cual hace que la ciudad sea una dotación más del Jardín y que la Ciudad de las Artes tenga continuidad al largo del gran jardín lineal de Valencia.

La Ciudad de las Artes se nutre principalmente del espacio verde del Jardín del Turia, la cual se construyó posteriormente, adosándose al antiguo cauce formando parte de él. La gran interrelación entre el Jardín dota al complejo de la capacidad de prescindir de espacio ajardinado dentro del límite del Plan Parcial de la Ciudad de las Artes, a excepción del *Umbracle*. Es por tanto que encontramos un paseo peatonalizado que conecta los diferentes equipamientos que aquí se encuentran.

2.5.- Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I.

Como es comentado anteriormente, Valencia históricamente no era una ciudad marítima, a diferencia de los poblados marítimos anexionados a final del siglo XIX, que sí lo eran. Es decir, era más bien una ciudad conectada terrestre y marítimamente con el puerto, a través del Puente al Mar y del tramo navegable del Río Turia.

Tras las numerosas intervenciones realizadas en la ciudad para conectar el puerto con Valencia, en el tramo final del siglo XX y principios del XXI, se consiguió colmatar este crecimiento. Dichos cambios producidos en los Planes Generales y en las actuaciones sectoriales han permitido recuperar terrenos de oportunidad abandonados a causa del *zoning*.

Tras los grandes eventos que tuvieron lugar entre 2007 y 2012 en el Puerto de Valencia, se realiza el Plan Especial La Marina Real Juan Carlos I obra de José María Lozano Velasco. Un plan que adecúa este conjunto de equipamientos públicos al servicio de la ciudad.



Ilustración 51: Zonificación de usos PE de la Marina Juan Carlos I. Fuente: Ayto. de Valencia.

Como indica la Memoria del Plan de la Marina, en 1997 se realiza un Convenio en el cual “la Autoridad Portuaria desafecta el uso portuario de la zona terrestre de la dársena para cederla a la ciudad” es decir, la ciudad de Valencia, pasa a tener un puerto municipal, con equipamientos y dotaciones públicas, los cuales se deberán desarrollar en los planes posteriores que adecúan la zona portuaria.

Las nombradas actuaciones pretendían recuperar estos espacios al servicio de la ciudad, en busca de una ciudad más moderna. La cual fuera capaz de integrar y cohesionar en la ciudad los espacios vacíos y abandonados, como el del Grao y algunos terrenos pertenecientes al área portuaria.

El Ayuntamiento en la búsqueda de un uso y una actividad que potencie el uso del puerto marca unas directrices en la urbanización que dicta que se remodele la dársena permitiendo la Celebración de la Copa América en 2007, es decir teniendo uso deportivo. La adaptación para este evento de gran escala requería una urbanización compatible con un posterior uso y

funcionalidad tanto como dotacional y como terciaria a la Dársena y a su entorno de espacios libres.

Según dice la Memoria Justificativa del PE de la Marina, El Ayuntamiento de Valencia junto con la Autoridad Portuaria promueven un nuevo Plan Especial en el cual se tenía como finalidad ordenar los usos y las intensidades de los mismos en el PE Marina Real Juan Carlos I, tras la correspondiente cesión al Ayuntamiento de Valencia por parte de la Autoridad Portuaria, según figura en dicho acuerdo. Una cesión gratuita a cambio de un uso plenamente ciudadano sin el detrimento de la interacción puerto ciudad. Convirtiéndolo en uno de los mejores puertos deportivos urbanos, con un fin estratégico y turístico.

Los criterios necesarios en la ordenación y estructuración demandan la articulación de estos espacios, a través del Delta Verde, que forma una fachada digna de la ciudad al mar. La Dársena se bordea de un paseo peatonal que conecta los equipamientos de uso terciario y dotacional.

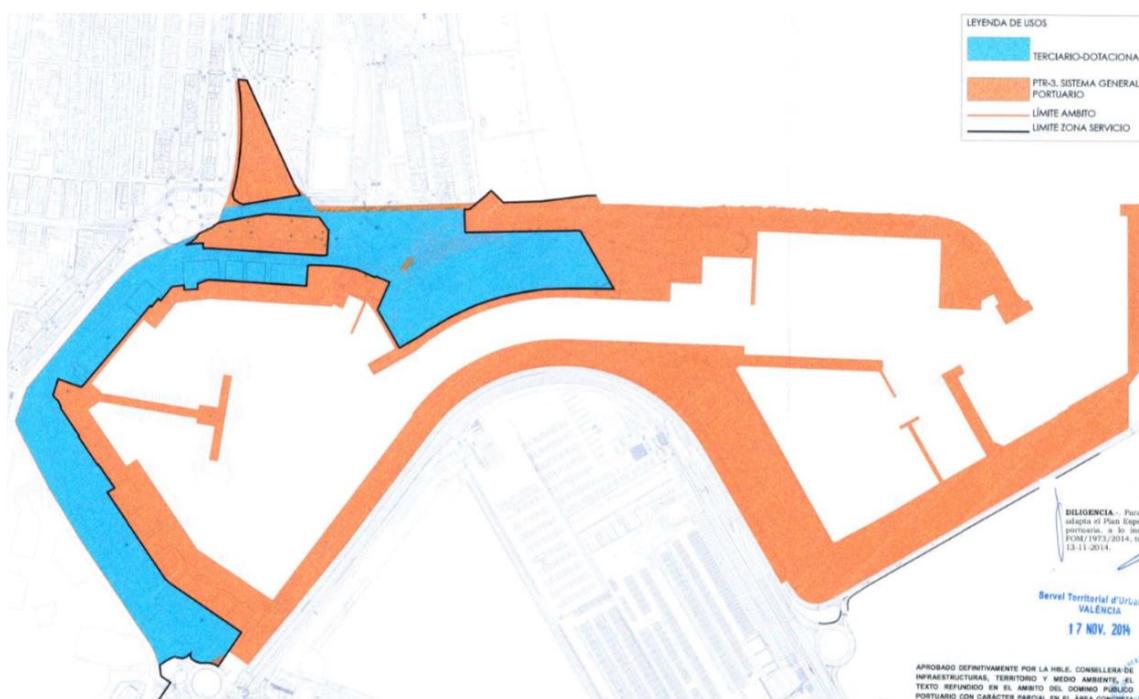


Ilustración 52: Plano de zonas de Calificación urbanística. Fuente: Ayto. de Valencia.

El Plan Especial del Balcón al Mar, tiene como objetivo la recuperación de la Dársena interior como pieza estructurante de elevado valor dotacional. Mediante esta actuación se incorpora a la ciudad un espacio que refuerza la centralidad este, pegada al litoral. Creando en la ciudad servicios de carácter educativo, cultural, recreativo y de ocio además de utilizar la lámina de agua para realizar piscinas de competición, escuelas deportivas marítimas y un museo marítimo.

SUPERFICIES DE CALIFICACIÓN DEL SUELO:

Sector PE La Marina Real Juan Carlos I	586.700 m²
Zonas de calificación urbanística	
Terciario-Dotacional	186.943 m ²
PTR-3	399.759 m ²

Edificabilidad total	200.702 m²
Edificación existente	108.280 m ²
Nueva edificación	92.422 m ²

Superficie parcelas edificables	221.401 m²
Edificación existente	78.729 m ²
Nueva edificación	142.672 m ²

Superficie total ocupada por la edificación	83.591 m²
Edificación existente	64.729 m ²
Nueva edificación	18.972 m ²

Viario	101.862 m²
---------------	------------------------------

Zonas Verdes	22.987 m²
---------------------	-----------------------------

Áreas Libres de Edificación	240.448 m²
------------------------------------	------------------------------

Superficie de parcelas por usos	
Industriales	85.200 m ²
Dotacionales	5.289 m ²
Terciario	130.912 m ²

Edificabilidades por usos	
Industriales	11.540 m ²
Dotacionales	5.195 m ²
Terciario	183.967 m ²

Estos nuevos equipamientos se combinan a través del paseo que circunvala peatonalmente la dársena, conectando edificios históricos situados en el puerto como Tinglados, el Edificio del Reloj, Varadero y el Edificio de Aduanas.

ESTRUCTURA VIARIA

En la actualidad, el puerto se nutre viariamente a través de la Avenida del Puerto principalmente, además del transporte público y el tranvía que conecta con la parte norte de la ciudad. La Avenida del Ingeniero Manuel Soto, que bordea perimetralmente la Dársena interior, es la encargada de conectar el Paseo Marítimo con el Jardín del Turia a través del Delta Verde. Dicha avenida continua hasta el Puente de Astilleros permitiendo la conexión entre el barrio de Nazaret y el puerto de Valencia.

Es decir, el esquema viario utilizado pretende mejorar las conexiones ampliando el acceso que actualmente se concentra a través de la Av. del Puerto mediante una mejora de conexión nortesur. Además se enlazarán con los viales primarios que conectarán con la ciudad con el Puerto a

través del Grao, redistribuyendo la afluencia de tráfico. Los demás viales son de servicio a las zonas dotacionales del puerto, que no pretenden ser expansivas.

ESPACIO PÚBLICO

El espacio público del sector de la Marina Real, actualmente se encuentra por completar, debido a la polivalencia que debía tener para albergar los eventos de la Copa América y del circuito de F1, competición que tuvo lugar entre 2008 y 2012. Donde los elementos y mobiliario urbano debían ser móviles para la adaptación al trazado y adecuación del espacio. Actualmente hay un concurso en proceso en el cual se realizará el ajardinamiento de la Dársena interior del Puerto.

Actualmente el espacio ajardinado en la totalidad del sector es mínimo, a excepción del Parque de la Marina, un espacio de carácter modernista con parterres ajardinados con geometrías limpias que se adaptan a la morfología curva de la dársena. Este parque está compuesto de parterres tapizados y sectorizados a diferente altura como podemos observar en el Parque de Cabecera, pero adoptando formas geométricas puras.



Ilustración 53: Parque de La Marina. Fuente: Google Earth.

El arbolado en el ajardinamiento más cercano a la costa es característico de la costa mediterránea como podemos observar con numerosas palmeras datileras y palmitos, junto con arbolado de porte medio, aunque escaso.



Ilustración 54: Paseo C. Juan José Domine. Fuente: Google Earth.

Mientras que concéntrico a la Dársena se observa un paseo ajardinado con un diseño de inspiración modernista al más puro estilo de Burle Marx, con parterres y setos recortados de forma orgánica que pretenden crear diferentes sensaciones y espacios. En los cuales se evita la simetría y se combina arbolado de hoja caduca y perenne, de distintos tamaños.

2.6.- Plan Parcial Moreras II.

El Plan Parcial del Sector “Moreras II” está situado al margen derecho del antiguo cauce del Río Turia, a continuación del Plan Parcial de la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Dicho sector está situado entre el *Oceanogràfic* y el Barrio de Nazaret, es decir hace de conexión entre un barrio antiguo de baja densidad y un equipamiento de escala metropolitana.

En el Plan General de 1946, el actual sector de Moreras II estaba calificado como Suelo de Uso Industrial. El cual estaba vinculado con la zona portuaria quedando al margen izquierdo del cauce del Río Turia, debido a su propuesta de modificación. Una vez desestimada dicha

propuesta en el PGOU de 1966, el sector destinado a Moreras II se clasifica como suelo especial industrial. Esta condición fue modificada en el PGOU de 1988 el cual determinó dicho sector como SUNP, Suelo Urbanizable No Programado.



Ilustración 55: Zonificación PP Moreras II. Fuente: Ayto. de Valencia.

USOS

La Oficina Técnica TES fue la encargada de desarrollar el Plan Parcial del Sector Moreras II, un proyecto que data de 2003. Dicho proyecto pretende colmar el crecimiento situado al norte de las vías de la futura Línea 10 de Metro, con un sector de uso dominante residencial. En él podemos encontrar tres calificaciones de edificación: Edificación Abierta de Uso Mixto (EAM), Edificación en Bloque de Uso Mixto (EBM) y Edificación en Torre de Uso Mixto (ETM). Mientras que para las parcelas de uso exclusivamente terciario se adopta la calificación de Edificación Abierta de Uso Exclusivo Terciario (ETE), con condiciones predefinidas en el plan. El Plan General considera que los Residenciales y los Terciarios Compatibles tienen cabida en la tipología edificatoria diseñada por el Plan Parcial en Moreras II.

SUPERFICIES DE CALIFICACIÓN DEL SUELO:

Red primaria de dotaciones publicas	99.423 m²
Red Viaria	41.123 m ²
Parque	58.300 m ²
Red secundaria de dotaciones publicas	153.865 m²
Red Viaria	59.055 m ²
Espacios Libres:	
Áreas Peonales	31.190 m ²
Jardines	16.204 m ²
Áreas de Juego	200 m ²
Equipamiento Público:	
Equipamiento Docente	22.650 m ²
Equipamiento Recreativo-Deportivo	9.914 m ²
Equipamiento Socio-Cultural	2.689 m ²

Equipamiento Público	11.963 m ²
Suelos de dominio privado y uso público	5.245 m²
Espacios Libres	5.245 m ²
Suelos de dominio y uso privado	58.896 m²
Edificación en Bloque de Uso Mixto	20.614 m ²
Edificación en Torre de Uso Mixto	1.046 m ²
Edificación Abierta de Uso Mixto	3.917 m ²
Edificación Terciaria Exclusiva	1.319 m ²
Espacios Libres Privados	32.000 m ²
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	317.429 m²
Densidad máxima	72 viv/Ha
Nº máximo de viviendas	1.857 viv.

La densidad máxima y el número de viviendas fueron aumentadas alegando un trasvase entre la edificabilidad terciaria y la residencial, para aumentar el carácter residencial del sector, por ser una zona de desarrollo. Es decir se aumenta la densidad y el número de viviendas sin modificar la edificabilidad del sector.

TIPOLOGÍA MORFOLÓGICA

El planeamiento y la tipología utilizada en el Plan de Moreras II son de configuración atípica e irregular siendo una suma de bloques residenciales sin orden ni criterio. Estas manzanas de tamaño irregular presentan unas aperturas arbitrarias y aleatorias que permiten el acceso a los espacios libres privados del interior de las manzanas. Las manzanas compuestas principalmente de edificación abierta en bloque mixto, en la cual combinan bloques lineales con bloques curvos y puntualmente una ETM, Torre de Uso Mixto.

El Plan presenta una composición caótica y desordenada, con la que pretende distinguirse siendo un planeamiento singular con espacios privados de diferente escala y tamaño envueltos por edificación. Los espacios públicos que sirven al ámbito residencial mixto son principalmente zonas peatonales y el Paseo Federico Trenor y Trenor, limítrofe entre el antiguo cauce y el norte de Moreras II. Dicho paseo proyectado se sirve del antiguo cauce del Río Turia, y está compuesto por un eje longitudinal simétrico y monótono con parterres ajardinados a ambos lados del paseo peatonal. A este espacio se le adhiere Espacio Libre de uso público en superficie, el cual continúa con la aplicación de un gran paseo peatonal. El Paseo contiene puntualmente en el centro un parque destinado al público infantil.

Los espacios públicos ajardinados se encuentran apartados de la edificación residencial que encontramos en el planeamiento, sirviendo a los equipamientos de uso público y en rotondas aisladas. Se puede observar un gran parque ajardinado al este del sector, el cual se encuentra vinculado con un espacio destinado a equipamiento público, E.3 (SED) Educativo Cultural. El parque situado en el límite este complementa el equipamiento educativo-cultural sirviendo

además al barrio de Nazaret. Ya que es un barrio carente de espacios ajardinados y de equipamientos debido a su estructura y morfología.

El espacio libre tanto privado como público carece de sentido compositivo y de calidad espacial, ya que se envuelven los espacios interiores con edificación abierta. Refugiando los espacios interiores se limitan las vistas hacia los espacios próximos de gran interés que encontramos en la Ciudad de las Artes, en el Jardín del Turia, en el Puerto de Valencia principalmente, en la huerta, entre otros.

ESTRUCTURA VIARIA

La estructura viaria utilizada es completamente irregular basándose en un estilo que imita a los ensanches. Es por tanto una aplicación ecléctica de ensanche en adaptadas a unas irregularidades creadas debido a la no preexistencia de ningún elemento anterior que las cause.

La sección viaria es característica de ensanche, en la cual utiliza un esquema viario jerarquizado con la avenida principal que conectará con el Grao mediante el futuro puente. Esta afluencia proveniente del Grao se desvía por la Calle de les Moreras, que salvará las vías del tren que impiden la conexión directa con el *Oceanogràfic*, a través de un puente. Actualmente hay un equipamiento pendiente de poderse realizar cuando se proceda a enterrar las vías ferroviarias situadas al oeste del sector, que impiden la conexión directa con la Ciudad de las Artes y las Ciencias.

La sección viaria utilizada en el sector es característica del ensanche, en la cual la red viaria es ocupa la mayoría de espacio público del esquema viario tanto principal como del secundario. La sección tipo en el sector es característica por estar formada por edificación, acera pavimentada con arbolado de corte clásico, aparcamiento y viario. Siendo viales simétricos en el eje longitudinal que pasa por el centro del viario.

Ilustración 56: Recreación PP Moreras II. Fuente: Laura Sanchis



Es un sector en el cual se estancan las mejoras realizadas en los planeamientos de Valencia, que buscaban un incremento en la calidad urbana pública. Se vuelve a secciones, equipamientos públicos y ajardinados primitivos utilizados en los ensanches de Valencia. Encerrando los espacios libres de edificación y con viarios que ocupan casi la totalidad del espacio público.

2.7.- Grao

El Grao era un poblado situado en un enclave estratégico al este de Valencia, pegado al puerto y delimitado al sur por el río Turia. Actualmente el Grao es un barrio perteneciente a la ciudad de Valencia, el cual hace de rótula entre los enclaves más contemporáneos y singulares de la ciudad y los más antiguos como el puerto y los poblados marítimos.

En el PGOU de 1946, el sector del Grao estaba definido como espacio industrial, con parte del suelo tolerante industrial y otra zona reservada para uso ferroviario junto al puerto. Este uso fue

modificado en el PGOU de 1966, en el cual se eliminó el área ferroviaria de la zona convirtiendo todo el sector en zona reservada para uso industrial especial y la zona más próxima al puerto como extensión de uso tolerante industrial.

Las directrices establecidas en el Plan General de Ordenación Urbana de 1988 se ven modificadas, eliminando los usos industriales del margen izquierdo del Jardín del Turia para completar la urbanización de la ciudad hasta el mar. Con este proyecto se une definitivamente la ciudad con la fachada al mar, mediante un proyecto diferenciador, que vincula la ciudad con el puerto.

La superficie donde se encuentra dicho proyecto pertenece a los tramos XVII y XVIII del Jardín del Turia, es por ello que se decide realizar un espacio ajardinado que remate el espacio ajardinado sin romper la idea de jardín. Siendo necesario un gran delta verde público que armonice el final con las tipologías limítrofes.

El Plan Parcial del sector de Grao se aprobó en 2010, obra de José María Tomás Llavador en colaboración con Remedios Vicens y Jean Nouvel. Con el diseño de este plan se pretende impulsar el uso público, cultural, terciario y de ocio respondiendo a las exigencias que requiere el área, como indica la Memoria Justificativa del Plan Parcial.



Ilustración 57: PAI del Grao. Fuente: José María Tomás

A régimen urbanístico el uso dominante es el uso mixto residencial múltiple y en un segundo lugar el terciario.

SUPERFICIES DE CALIFICACIÓN DEL SUELO:

SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR

449.770 m²

Red primaria de dotaciones publicas

225.691 m²

Red Viaria	140.830 m ²
Parque	75.238 m ²
Comandancia Militar	2.570 m ²
Cementerio existente	7.054 m ²

Red secundaria de dotaciones publicas	16.510 m²
Red Viaria	7.454 m ²
Espacios Libres:	8.043 m ²
Áreas Peatonales	1.277 m ²
Jardines	4.213 m ²
Áreas de Juego	2.553 m ²
Equipamiento Público:	38.971 m ²
Equipamiento Docente	29.500 m ²
Equipamiento Dotacional Múltiple	6.901 m ²
Equipamiento Militar	2.570 m ²

Índice Edificabilidad Bruta	1'2 m ² t/m ² s
Índice Edificabilidad Residencial	0'9 m ² t/m ² s
Índice Edificabilidad Terciaria	0'3 m ² t/m ² s

Edificabilidad Bruta	379.663 m ² t
Edificabilidad Residencial	284.747 m ² t
Edificabilidad Terciaria	94.915 m ² t

Densidad máxima	75 viv/Ha
Nº máximo de viviendas	1.316 viv.

Se reservará un mínimo de un 15% de la edificación residencial asignada al sector para Viviendas de Protección Pública VPP.

Como podemos observar es un sector donde se priorizan los espacios públicos y el jardín frente a la ocupación de la superficie del suelo, es por ello que se decide realizar edificaciones en altura. Estas edificaciones, tendrán una altura variable que oscilará entre 25 y 36 plantas según lo indicado en el plan, además de una torre en altura de 45 plantas. Esto permite mantenerse dentro de los márgenes de la densidad máxima de 75 viviendas por cada hectárea.

El plan utiliza una morfología abierta en altura que permite potenciar las privilegiadas vistas de gran interés paisajístico. Aprovecha la capacidad de servirse de las vistas que le proporciona el estar embebido entre: el Jardín del Turia, situándose dentro su final, la Ciudad de las Artes y el *Oceanogràfic*, la huerta valenciana, el puerto y las vistas al mar.

El Plan Parcial del Grao rompe con las planificaciones realizadas en la ciudad hasta el momento, mediante una tipología en altura novedosa en la ciudad de Valencia. Dicha tipología tiene una presencia esbelta de la edificación que permite eliminar las barreras y fronteras arquitectónicas frente al mar que otras tipologías de menor altura crearían. La esbeltez en las edificaciones dibuja un "skyline" en la ciudad hasta ahora desconocido, en el cual las torres van creciendo en altura a medida que se van aproximando a la costa. Esto permite un crecimiento gradual en la

altura de los edificios con respecto a las morfologías contiguas del interior de la ciudad. Además esta descomposición de la fachada este permite la permeabilidad de la brisa marina y visuales ilimitadas tanto desde como a través de ellas.

También se puede apreciar un índice elevado de suelo edificabilidad terciaria, que supone el 25% de la total. El espacio público se complementa con numerosos equipamientos docentes y dotacional múltiple que se adaptará según las necesidades del plan.

ESPACIO PÚBLICO

El Grao es un plan que prioriza el espacio público y su calidad urbana, diferenciando muy claramente el viario primario del secundario. Este esquema viario es el mínimo considerado para hacer servir a las torres residenciales y terciarias proyectadas, evitando así seccionar el gran Delta Verde proyectado. El viario interior del jardín está destinado únicamente a su servicio y peatonal, e intenta eliminar los vehículos privados del espacio público mediante una sección viaria reducida y aparcamientos subterráneos.

La red viaria primaria une las vías rápidas conectando la accesibilidad norte y la sur proveniente del puerto con los ejes este-oeste del Paseo de la Alameda y de la Avenida de Francia. Mediante estos viarios se consigue una mejor articulación de los espacios que envuelven el delta, mejorando la conectividad y accesibilidad. El plan incluye la construcción de un nuevo puente entre el Grao y los barrios de Moreras y Nazaret creando una mayor vinculación entre estos.

El Delta Verde es un jardín de 125.000 m² conectado al Jardín del Turia que permite enlazar el centro de Valencia con la dársena del puerto, a través del antiguo cauce. Debido a sus características, su situación y su dimensión puede considerarse un parque con rango urbano. Aunque debido a su singularidad y su cercanía al enclave de nueva centralidad creado entorno la Ciudad de las Artes y los equipamientos tanto administrativos como terciarios, se puede considerar un jardín de escala metropolitana.



Ilustración 58: Vista volumétrica PAI Grao. Fuente: José María Tomás

La configuración del espacio ajardinado recordará al bosque mediterráneo el cual se verá atravesado por canales de agua que refrescarán el ambiente creando un recorrido interior que

desembocará en el antiguo cauce. El sistema utilizará recuperadores de energía y de agua, mediante un filtrado y almacenamiento, que permitirán un abastecimiento sostenible a la vez que un correcto drenaje.

El diseño pretende generar dentro del jardín un ámbito compositivo complejo y naturalista que sea capaz de componer las zonas que tienen que servir como espacios públicos. Siguiendo las directrices marcadas en los planeamientos, basadas en un urbanismo sostenible y la mezcla de usos.

3.- Conclusiones

Espacio de nueva centralidad. Modificación en el crecimiento radiocéntrico.

Valencia es y ha sido una ciudad de carácter fluvial que ha tenido una importante relación y base económica vinculada al río Turia y al puerto marítimo. Hasta la Valencia actual, la ciudad histórica y los núcleos marítimos habían estado segregados, en los cuales la única conexión física que había entre ellos era el Puente del Mar y el cauce del río Turia, ya que les unía una conexión social, económica y cultural.

En el siglo XIX, cala la idea de la conexión entre la ciudad y el litoral, convirtiéndose en objetivo obsesivo por parte del Ayuntamiento de Valencia. Una vez eliminadas las murallas que coartaban la expansión de la ciudad, se realizan las correspondientes y forzosas anexiones de El Grao y el Cabañal-Cañamelar en 1897, consiguiendo así la ansiada fachada del mar en la ciudad. La conexión de ambos polos permitió romper con el modelo de crecimiento radiocéntrico de los diversos proyectos de ensanche realizados a final del siglo XIX y en la primera mitad del siglo XX.

Durante los tres primeros cuartos del siglo XX se proyectaron los planes generales mediante el zoning, sin tener en cuenta lo que realmente requería la ciudad en ese momento. Es decir, tanto el PGOU de 1946 como el de 1966, obviaron la conexión de la ciudad histórica con el mar separándola de la ciudad. No suficiente con la falta de interés en colmatar el crecimiento hasta la costa, se proyectaron autovías tanto en el interior del antiguo cauce como por la parte interior de la dársena. Seccionando completamente la dársena y el puerto del Grao.

Dichas ideas fueron abandonadas en las directrices que marcaba el PGOU de 1988, el cual mediante actuaciones de escala intermedia redirigen el crecimiento de la ciudad hacia el este de la ciudad. Enlazando la costa con el centro de la ciudad mediante equipamientos y conexiones públicas ajardinadas.

Es en el Plan General de 1988 donde las directrices crean una nueva área urbana con carácter de centralidad, por su posición, calidad de los espacios, diversidad de usos, entre otros. Siendo un área capaz de atraer el crecimiento hacia la zona este de la ciudad.

El planeamiento guía el crecimiento de Valencia hacia el este, rompiendo completamente el modelo radiocéntrico utilizado hasta el momento. Es decir, por primera vez en dos mil años la ciudad de Valencia abandona el crecimiento en mancha para direccionar su colonización a través del Paseo al Mar y del Jardín del Turia. Dos planes importantes que actúan como hilo conductor entre los dos polos urbanos.



Ilustración 59: Evolución del crecimiento a través de sus dos núcleos urbanos. Fuente: Elaboración propia

Dicha centralidad está situada en torno a la Ciudad de las Artes y las Ciencias, el *Oceanogràfic*, el Palacio de Justicia, Hacienda, los centros comerciales: el Saler, Aqua y El Corte Inglés, entre otros de carácter importante para definir un espacio como céntrico. La singularidad arquitectónica del lugar y de las edificaciones junto con el tamaño y la escala de los espacios y la diversidad de uso que podemos encontrar, crean un nuevo centro en la ciudad de Valencia.

Este nuevo enclave recibe la capacidad mediante el planeamiento de competir frente al centro histórico por una nueva centralidad entre la dársena y el Jardín del Turia. Como podemos observar se producen dos modificaciones que se retroalimentan una a la otra. Por una parte el crecimiento hacia el litoral empuja a la creación de este espacio de nueva centralidad, mientras que por la otra, la nueva centralidad atrae esta colmatación urbanística.

Evolución de los Planeamientos

Los planeamientos comprendidos entre las décadas del 40 y 60 del siglo XX, realizaban la planificación mediante la técnica del zoning. Centrándose en realizar intervenciones a través de Planes Parciales y Especiales, como el Jardín del Turia, el Paseo Marítimo, la Ciudad de las Artes, el Grao, etc. Las actuaciones se realizan sobre terrenos llamados espacios de oportunidad, que se realizan sobre suelo urbano, que anteriormente estaba destinado a usos como los portuarios o los industriales. El crecimiento de la ciudad de Valencia se desarrolla mediante los proyectos de reforma interior, los proyectos de ensanche o el enlace de la ciudad con los municipios limítrofes. Y se estructura apoyándose en el sistema de infraestructuras que conectan con núcleos urbanos existentes en la periferia, según explican José María Tomás y Remedios Vicens en la publicación del COACV: *“Historia de la Ciudad”*, artículo: *“Valencia Marítima. De ciudad soñada a realidad conquistada”*.

Estos planeamientos basados en el zoning, priorizaban las buenas conexiones e infraestructuras como los viarios y las vías ferroviarias. Capaces de situar en un terreno privilegiado como el del Grao y la Avenida de Francia usos industriales, o seccionar el litoral del resto de la ciudad mediante una autovía paralela a la costa, priorizando las conexiones infraestructurales.

El Plan Parcial nº 12 de 1969, en el cual se empieza a proyectar desde un punto cualitativo los espacios públicos, con jardines y plazas vecinales. Observándose en la década 70-80 un cambio de tendencia en la visión urbanística. Un plan que dista mucho de la concepción del espacio público y libre del Plan Parcial nº 11, su antecesor de 1960, en el cual no se proyectan dotaciones ni espacios públicos.

Se observa un cambio importante en los planes parciales urbanos, por consecuencia de los Planeamientos Generales. Donde el PGOU de 1988 se ocupa de solucionar las nuevas necesidades de la ciudad, que demanda diferentes tipologías morfológicas para adaptarse al

enclave y a las características de dicho sector. Es decir, el nuevo enfoque de los planeamientos entiende la ciudad como un espacio que debe estar al servicio de los ciudadanos viandantes con un espacio urbano más humano. El cual se preocupa por la movilidad, la accesibilidad, los espacios ajardinados y de un espacio público que limita las secciones viarias a lo estrictamente necesario. Además busca una mejora en la calidad vida acortando las distancias mediante la combinación de usos en los mismos sectores, el uso residencial, uso administrativo y terciario, y el uso recreativo y deportivo.

Es decir en la actualidad los espacios públicos se convierten en grandes espacios verdes y equipamientos dotacionales. Se elimina el protagonismo del tráfico aportando al peatón servicios de transporte público y una red de carril bici extendida por la totalidad de la ciudad.

La evolución de las características de los espacios públicos se basa en la mejora de ellos, mediante jardines y equipamientos de mayor tamaño y calidad, que le han ganado terreno a la masificación residencial en superficie y a los viarios. En la ciudad histórica de Valencia, encontramos únicamente como espacio público la Plaza de la Reina, teniendo que utilizar los espacios libres situados en extramuros como lugar de esparcimiento. Actualmente este esquema se ha visto invertido completamente si tomamos como referencia el PAI del Grao, planeamiento más reciente. En el cual se hace como un negativo de lo que ocurría en el centro histórico. Minimizando la superficie ocupada mediante una tipología de edificación esbelta que permite al espacio libre ocupar una mayor superficie del terreno.

La adecuación de los espacios públicos a los tiempos y a las escalas.

Los planes intermedios son aquellos que han de ser diseñados para garantizar una correcta adecuación de los espacios públicos a los tiempos y a la escala. En algunos de ellos observamos una deficiencia en la calidad del espacio público y la pérdida de la oportunidad de realizar unos espacios públicos acordes al tiempo actual. Como puede ocurrir en el Plan Parcial del Sector Moreras II, que utiliza una tipología de ensanche que encierra los espacios públicos y sus visuales, aislándose de los equipamientos con cierta singularidad arquitectónica que encontramos en la prolongación del *Oceanogràfic* o de las visuales a la dársena o al mar.

Mientras que el Plan del Grao y el de la Dársena han sido capaces de crear un espacio público ajardinado que absorbe el espacio público mientras se vincula al Jardín del Turia. Este Delta Verde es capaz de realizar de rótula entre estos espacios de centralidad.

En el Delta Verde se crea una maya ajardinada atravesada por canales y acequias, sobre la cual se sobrepondrán las viviendas permitiendo que se puedan servir de estos enclaves ajardinados. Esta tipología de viviendas en torre, tienen la capacidad de utilizar los espacios dentro de la misma planificación urbana, acentuando la calidad de los espacios urbanos y de la ciudad en general. Ya que al habitar los jardines, no teniendo que llegar a ellos se produce una vinculación mayor entre los usuarios y el jardín.

Es un enclave privilegiado ya que se habita un parque conectado con los elementos más singulares de la ciudad como son la Ciudad de las Artes y las Ciencias, el Oceanogràfic, la Dársena, el Jardín del Turia que entra dentro de él y llega hasta el límite oeste de Valencia, que tiene su origen en el Parque de Cabecera.

En conclusión, Valencia es una ciudad que siempre estuvo vinculada al puerto, y que creció hasta conseguir la ansiada fachada al mar que persiguió a finales del siglo XIX. Mediante un crecimiento por anexión con los poblados marítimos, por extensión como el Paseo al Mar y por enlace a través de la conexión de la antigua Avenida del Puerto. Este largo proceso se ha realizado a partir de planes de escala intermedia, guiados por los Planes Generales de Ordenación Urbana que fueron evolucionando la ciudad hasta el litoral. Rompiendo completamente el esquema de crecimiento radiocéntrico que originalmente había hecho crecer la ciudad hasta mediados del siglo XX.

Los planeamientos generales también han evolucionado desde una visión que se centraba principalmente en las infraestructuras urbanas, con un espacio público reducido, a unos planeamientos más humanos. Que se preocupan por unos espacios ajardinados de calidad que reducen el esquema viario en favor de los espacios peatonales y la sostenibilidad. En ellos también se pretende combinar los usos residenciales, terciarios y administrativos con los usos deportivos y de ocio.

4.- Bibliografía

BALLESTER-OLMOS ANGUÍ, José Fco. El Jardín Valenciano. Origen y caracterización estilística. Valencia, Universidad Politècnica de València, 2003.

BOFILL, Ricardo: Taller de Arquitectura. Editorial Gustavo Gili, 1984.

BONET CORREA, Antonio: José María Tomás Llavador, El Arquitecto y su obra. Iseebooks, 2009.

CAPEL, Horacio: "El paisaje urbano", en Geografía Ilustrada Labor. Barcelona, Editorial Labor, 1970.

CAPEL, Horacio. La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona, Ediciones del Serbal, 2002.

GAJA, Fernando: Transformación de Valencia (I). Grandes proyectos urbanísticos. Revista Oficial del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid nº 28. Madrid, COAM, 1996. pp 78-85.

GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: Parcelaciones residenciales suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia. Valencia, Universidad Politècnica de Valencia, 1996.

LITA, Jaume. La "ciudad jardín" de la burguesía valenciana está por acabar. En: <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/ciudad-jardin-burguesia-20190204002851-nt.html>, 2019.

LLOPIS ALONSO, Amando y PERDIGÓN, Luis: Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia: (1608-1944). Valencia, Universitat Politècnica de València, 2016

LÓPEZ DE LUCIO, Ramón, y HERNÁNDEZ-AJA, Agustín: Los nuevos ensanches de Madrid. La morfología residencial de la periferia reciente. 1985-1993. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, 1995, pp 30-60, 112-127

MUÑOZ, Manuel. Bofill presenta hoy públicamente su proyecto para reordenar el antiguo cauce del Turia. *El País*. 14 de Junio. 1982

PANERAI, PHILLIPE, Jean CASTEX, Jean-Charles DEPAULE: Formas urbanas: de la manzana al bloque. Barcelona, Gustavo Gili, 1986

PEÑÍN, Alberto. Un parque encajonado: el Jardín del Turia. En: <https://www.levante-emv.com/valencia/2013/11/16/parque-encajonado-jardin-turia/1051674.html>, 2013.

SAINZ GUTIÉRREZ, Victoriano: El proyecto urbano en España. Génesis y desarrollo de un urbanismo de los arquitectos. Sevilla, Universidad de Sevilla. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006. pp 147-152

SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel: Ciutat funcional i morfología urbana. Barcelona, Edicions UPC, 1994.

TOMÁS LLAVADOR, José María: Plan de reordenación de la ciudad de Valencia. Proyecto Balcón al Mar. Revista Portus nº 8, RETE: Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades, 2004 pp 52-61

TOMÁS LLAVADOR, José María: Valencia y el mar, un idilio hecho realidad. Revista Portus nº 20, RETE: Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades, 2010 pp 30-35

TOMÁS LLAVADOR, José María y VICENS SALORT, Remedios: Historia de la Ciudad. Valencia marítima. De ciudad soñada a realidad conquistada. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia. Universidad Politécnica de Valencia, Febrero 2010, pp 213-228.

VIGIL DE INSAUSTI, Adolfo y INSAUSTI MACHINANDIARENA, Pilar. Paisajes fluviales. La ciudad de Valencia y el río Turia. Metodología de intervención en cauces urbanos. Valencia, Universidad Politécnica de Valencia, 2012