

Escuela Técnica Superior  
de Arquitectura

# Renovación de lo existente.

*Una nueva mirada a L'Oceanografic de Valencia*

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

---

*Alumno : Tomás García Medina*  
*Tutora : María Carmen Ferrer Ribera*  
*Curso : 2018-2019*



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA  
SUPERIOR  
D'ARQUITECTURA

*A mis padres,  
por su apoyo incondicional  
durante todos estos años.*



## Resumen:

El presente trabajo, se puede comprender como un análisis y posterior propuesta del conjunto de edificios singulares, que conforman el “Oceanogràfic” de Valencia.

Una mirada a los parques marinos, desde un punto de vista arquitectónico, y que por tanto ha de ser sensible a los cambios en la funcionalidad de estos, entendiéndose actualmente no como lugares de exhibición de animales, sino de concienciación ciudadana, rehabilitación y protección de especies marinas en peligro.

Para llevar a cabo la propuesta, se realiza un análisis urbanístico y de programa, así como un estudio de los problemas que encontramos en el caso concreto de estudio para finalmente proponer un paquete de medidas, que busquen solucionar los inconvenientes de nuestra muestra.

**Palabras clave :** Renovación, Parque Marino, Jardín del Turia, Oceanográfico, Integración Urbana

## Resum:

El present treball, es pot entendre com un anàlisi y posterior proposta del conjunt de edificis singulars, que conformen l’ “Ocenogràfic” de València.

Una mirada als parcs marins, des d’un punt de vista arquitectònic i que per tant ha de ser sensible als canvis en la funcionalitat d’aquests , que s’entén actualment no como llocs de exhibició d’animals, sinó de conscienciació ciutadana, rehabilitació i protecció de especies marines en perill.

Per tal de dur a terme la proposta, es realitza un anàlisi urbanístic y de programa, així com un estudi dels problemes que trobem en el cas concret d’ estudi per finalment proposar un conjunt de mesures, que busquen solucionar els inconvenients de la nostra mostra.

**Paraules clau :** Renovació, Parc Marí, Jardí del Túria, Oceanogràfic, Integració Urbana.

**Títol :** Renovació de l’existent

**Subtítol :** Una nova mirada a L’Oceanogràfic de València

## Abstract:

The following work can be understood as an analysis and subsequent proposal of the set of singular buildings that make up the «Ocenografic» of Valencia.

A look at the marine parks, from an architectural point of view, and that therefore must be sensitive to changes in the functionality of these, currently seen not as places for animal exhibition, but a place for citizen awareness, rehabilitation and protection of marine species in danger.

To carry out the proposal, an urban and program analysis will’ve be presented, as well as a study of the problems that we find in the specific case of study to finally propose a package of measures, which seek to solve the drawbacks of our sample.

**Keywords :** Renovation, Marine Park, Turia Garden, Oceanographic, Urban Integration.

**Title :** Renovation of the existing

**Subtitle :** A new look at the oceanographic of Valencia

# Índice :

<b>1. Introducción</b>	<b>8</b>
1.1 Objetivos	
1.2 Metodología de trabajo	
<b>2. Contextualización</b>	<b>11</b>
2.1 Urbanístico	
2.2 Programa	
<b>3. Analisis del estado actual</b>	<b>32</b>
3.1 D.A.F.O	
3.2 Estudio de problemáticas.	
3.3 Objetivos	
3.4 Estrategias	
<b>4. Conclusiones</b>	<b>75</b>
<b>5. Anexo</b>	<b>77</b>
<b>6. Índice Gráfico</b>	<b>81</b>
<b>7. Bibliografía</b>	<b>85</b>

# 1. Introducción

## 1.1 Objetivos

El tema elegido es el análisis de problemas y aspectos a mejorar desde un punto de vista arquitectónico del "Ocenogràfic" de Valencia, con vistas a proponer soluciones o mejoras fruto de un interés personal

Tras realizar un trabajo extrauniversitario en el que se comenzaron a abordar esta serie de cuestiones, surgió la necesidad de tratar de una forma más profunda estos aspectos, con el fin de llegar a soluciones reales y estudiadas.

La fuerte presencia del Ocenogràfic en la imagen de Valencia, además de su posición en uno de los extremos del Jardín más importante de la ciudad, y su gran relevancia como conjunto de edificios singulares, con un interés turístico elevado, hace que su presencia en la ciudad sea notoria. Por tanto, llama la atención, que desde su inauguración el 14 de febrero de 2003 el parque aún "no haya sufrido ninguna transformación a nivel arquitectónico" <sup>(1)</sup> que consiga eliminar por completo los problemas de sombras, accesos y otros aspectos que analizaremos más adelante en profundidad.

El objetivo principal del trabajo consiste en realizar un estudio de los principales problemas y marcar una serie de estrategias que encaminen las posibles soluciones a dichas problemáticas. Para ello se ha realizado un análisis D.A.F.O del parque, y teniendo en cuenta una contextualización, urbana y de programa, trabajando siempre desde una perspectiva de participación de los trabajadores del lugar, y sobre todo desde la búsqueda de la nueva concepción de los parques marinos, entendiendo estos, ya no como espacios de exhibición, sino también como lugares de concienciación ciudadana y protección de especies marinas en peligro de extinción.

El foco principal de trabajo se centrará en el Ocenogràfic, a nivel conjunto, pero también se abordarán temas como el acceso, o las visuales, o la relación con el Jardín del Turia. Y por tanto no será un estudio de puestas hacia adentro, sino también un estudio que busque la relación de nuestra muestra, con su entorno inmediato, también relevante para la ciudad de Valencia.



Figura 1

1. René Esteve (director de marketing y comunicación) en una conversación durante el Workshop en colaboración con la ETSAV en Octubre de 2018

## 1.2 Metodología de Trabajo

Para desarrollar el presente trabajo hemos realizado una búsqueda bibliográfica para establecer el estado de la cuestión, a continuación, trabajo de campo para recabar información y tener una percepción personal del estado del parque, y, por último, hemos analizado toda esta información recabada para intentar encontrar soluciones.

Una vez obtenida la información necesaria para poder poner en contexto este trabajo, hemos comenzado con un trabajo de campo, para de este modo poder realizar un análisis de las diferentes problemáticas sobre el terreno, recabando información, mediante nuestras impresiones in situ. Además, hemos podido contar con el apoyo de diferentes trabajadores del recinto, cuya información nos ha sido de especial relevancia para poder centrar de un modo acertado la investigación.

Posteriormente hemos establecido unos objetivos y estrategias a seguir, para mejorar el actual estado, atendiendo a nuestros previos análisis, y las diferentes carencias que hemos encontrado en el Oceanogràfic, tanto desde nuestro punto de vista, como del de algunos de los responsables del centro. Finalmente, con toda esta información y estrategias a seguir, hemos realizado, una propuesta en cada uno de los tres puntos más conflictivos del parque, indicando en función de su prioridad cuáles serán las pautas a seguir.

Con todo ello, hemos llegado a una serie de conclusiones, con el fin de que sean las directrices conceptuales de toda intervención que se realice para satisfacer las problemáticas desde el punto de vista arquitectónico del parque.

## 2. Contextualización

### 2.1 Análisis de Programa

#### Acuario de Georgia (Atlanta)

Este parque marino, ubicado en Georgia (Atlanta) fue abierto en 2005, y fue el más grande del mundo hasta el año 2012, que abrió sus puertas el “Marine Life Park” de Singapur <sup>(2)</sup>.

Cuenta con un volumen de agua de 38.0000 m<sup>3</sup> de agua dulce y salada y alberga más de 100.000 ejemplares de 700 especies diferentes <sup>(3)</sup>.

Con una superficie de 81.000m<sup>2</sup> se encuentra situado al norte del “Centennial Olympic Park”, en el centro de la ciudad, lo cual hace que esta sea una posición muy accesible para los turistas.



Figura 2

No obstante, a pesar de la gran dimensión de este parque marino, nos encontramos todo el programa en un solo edificio, sin apenas relación con la ciudad. Como si de un edificio más se tratara. Sin ninguna singularidad arquitectónica apreciable desde el exterior.

2. «Georgia Aquarium», Wikipedia, acceso 24 de febrero de 2019.

3. «Acuarios más grandes del mundo», Ralf Nature, acceso 28 de febrero de 2019.



## Chimelong Ocean Kingdom (Zhuhai, China)

El parque marino al que nos referimos se encuentra en el parque temático de “Chimelong Ocean Kingdom”. Este parque temático está situado en Hengqin, Zhuhai, República Popular de China. El parque comenzó a funcionar el 28 de noviembre de 2010<sup>(4)</sup>, y se inauguró el 28 de enero de 2014<sup>(5)</sup>. La inauguración tuvo lugar el 29 de marzo de 2014.

Es parte del “Chimelong International Ocean Tourist Resort”, que pretende convertirse en el «Orlando de China»<sup>(6)</sup> y es el más grande del mundo con 48.725 m<sup>3</sup> de agua dulce y salada<sup>(7)</sup>. Obtiene su agua de la Baía de Tai Van ubicada en el Mar del sur de China.

No es un parque marino con una identidad propia, sino ser una atracción más de un conjunto concebido como parque temático. Es el que a nivel de programa se parece más a nuestra muestra. Ya que nos encontramos en una organización de las especies marinas en diferentes edificios (en función del mar del que provienen), parte de un recorrido, con un planteamiento más o menos urbanístico.



Figura 3

4. Kowie Geldenhuys, «Hengqin ocean resort to open on 2013», Macau Daily Times, 29 de noviembre de 2010, acceso 12 de marzo de 2019.
5. Kowie Geldenhuys, «Hengqin: Chimelong Ocean Kingdom to open before CNY», Macau Daily Times, 13 de enero de 2014, acceso 23 de marzo de 2019.
6. Brady MacDonald, «El enorme proyecto chino de parque temático pretende ser el 'Orlando de China'», Los Angeles Times, 17 de julio de 2013, acceso 23 de marzo de 2019.
7. «Chimelong Ocean Kingdom», Wikipedia, acceso 24 de marzo de 2019.

## Marine Life Park (Singapur)

El Marine Life Park, forma parte de los Resorts World Sentosa situados en el sur de Singapur y es el segundo acuario más grande del mundo. Cuenta con un volumen total de 45 millones de litros, proporcionando hábitat para más de 100.000 animales marinos de más de 800 especies<sup>(8)</sup>.

“El acuario comprende 10 zonas con 49 hábitats. La pieza central del acuario es el tanque Open Ocean con más de 18,000,000 l”<sup>(9)</sup>.

A nivel arquitectónico, es el que más se parece a El Oceanogràfic de Valencia, ya que toda la superficie del parque marino, está dividida en los diferentes hábitats, y organizada, nuevamente en diferentes edificios, como si de diferentes atracciones se tratara. Destacar de este parque, no solo sus similitudes en cuanto a dimensiones, y organización nuestro parque marino, sino también en su objetivo del cuidado protección de la vida marina. Ya que cuentan con un grupo de conservación llamado “Guardians of the SEAA” que apoya los esfuerzos de investigación, educación y participación pública para proteger el medio ambiente marino<sup>(10)</sup>.



Figura 4

8. CNNGo Staff, «World's largest oceanarium opens», CNN, 22 de Noviembre de 2012, acceso 25 de marzo de 2019.
9. «Marine Life park», Wikipedia, acceso 29 de marzo de 2019.
10. «Guardians of the sea», SEAA, acceso 29 de marzo de 2019.



## Moscow Oceanarium (Moscú, Rusia)

El acuario de Moscú, también conocido como «Moskvarium», se encuentra situado en el centro de Moscú, nuevamente, una posición privilegiada dentro de la capital, y tiene un volumen de 25 millones de litros de agua, es el parque marino más grande de Rusia y el segundo más grande de Europa (por detrás de El Oceanogràfic de Valencia (3)). Cuenta con 6000 criaturas marinas.

En esta ocasión nuevamente nos encontramos frente a un edificio compacto, al igual que pasaba en Acuario de Atlanta. Este es de menor tamaño, y no se encuentra en el centro de la ciudad, en este caso, se encuentra a las afueras, por lo que hace que no sea un destino turístico muy visitado en concreto es el punto de interés nº 71 de los posibles a visitar en la ciudad <sup>(11)</sup>.



Figura 5

## Conclusiones del análisis de Programa

Tras el estudio de los diferentes parques marinos más grandes de todo el mundo encontramos diferentes versiones de estos a nivel de organización arquitectónica. Por un lado, aquellos con una estructura compacta como un solo edificio y por otro aquellos que se entienden como el conjunto de varios edificios.

Por un lado, destacar que entre todos los estudiados, solo los 3 más grandes del mundo contarían con una organización en varios edificios, estos serían Marine Life Park (Singapur) y Chimelong Ocean Kingdom (Zhuhai, China).

11. «Attractions Moscow», Tipadvisor, acceso 2 de abril de 2019.

El resto de parques marinos, más grandes del mundo, se constituirían como un solo edificio, de dimensiones más o menos grandes, pero con una organización diferente al Oceanogràfic. Esta forma de parque marino es mucho más abundante: Moscow Oceanarium (Moscú, Rusia), Georgia Aquarium (Georgia, EEUU), The Seas with Nemo & Friends (Florida, EEUU), Shedd Aquarium (Chicago, EEUU), uShaka Marine World (Durban, Suráfrica), Atlantic Sea Park (Alesund, Noruega), Ambassador Lagoon (Dubai).

## 2.2 Análisis Urbanístico

Con el fin de poner en contexto urbanístico El Oceanogràfic de Valencia, se hace necesario comenzar con una reseña histórica que nos sitúe en las circunstancias que nos llevaron a una intervención en el antiguo cauce del río Turia, lugar donde se sitúa nuestro Parque Marino.

### La riada de 1957 y la Solución Sur

El 14 de octubre de 1957, sucede una catástrofe que ya había sucedido anteriormente en el 1949 (la popularmente conocida como riada de las chabolos) aunque de una manera menos drástica, se produce un desbordamiento del río Turia por sus dos orillas provocando una inundación en la ciudad de Valencia que afecta a un 75% de su superficie. (imágenes de la riada)



Figura 6



Trascurridos unos días se nombró como delegado a Gaul Villabí con el En un principio la cifra de víctimas mortales se estimó en unas 85 aunque a día de hoy sabemos por distintas fuentes que en realidad se superó ampliamente el centenar de muertos, más de 5800 hogares, fueron completamente destruidos. Durante la madrugada el caudal acumulado fue de 2700 metros cúbicos por segundo, y hacia las 2 de la tarde, una segunda crecida, acumulaba un caudal de 3700 metros cúbicos por segundo <sup>(12)</sup>. Las pérdidas materiales se estiman es 10.00 millones de pesetas (60.100.000 € ) todo ello sin contar los daños sufridos en la huerta, obras públicas y daños particulares.

Esto, hizo que la ciudad quedara completamente paralizada durante algunas semanas y la altura de las aguas en algunas calles llegó a cotas desmedidas como es el ejemplo de la Calle Doctor Oloriz donde se alcanzaron los 5 metros, o el Parterre donde se alcanzaron los 3,2 metros de altura. Tras retirar toda el agua, sobre valencia se formó una capa de barro y limo con un espesor de hasta un metro y medio en los puntos más críticos. Sin duda alguna esto, fue lo más costoso de retirar; apareciendo en el interior de esta masa parcialmente solidificada, objetos de todo tipo, cadáveres de animales muertos y de escombros de gran tamaño.



Figura 7

Es en este momento y tras observar las devastadoras consecuencias de la riada cuando se manifiesta la necesidad de una intervención inmediata sobre toda la ciudad de valencia, y la necesidad de trabajar sobre el caudal del rio, ya sea desviándolo o estudiando otro tipo de alternativas. Antes de este momento, se creía que el pantano del Generalísimo ubicado en Benajéber, evitaría de una forma definitiva las inundaciones que habían castigado la ciudad periódicamente, prácticamente desde sus orígenes. El Plan general de Valencia del año 1946

12. Marc Pons, «La gran riada de Valencia», El Nacional.cat, 14 de octubre de 2017, acceso 22 de julio de 2019,

disponía de parte del cauce rio Turia para nuevas edificaciones y para algunas zonas verdes, todo ello a raíz de la seguridad aparente que les aportaba el pantano citado anteriormente.

“La gravedad de esta doble riada de 1957 se vio incrementada por diversos motivos conca tenantes, tales como la existencia de numerosos campos de cultivo emplazados en el interior del cauce en excesiva proximidad de las aguas y la multitud de materiales de arrastre contenidos en aquel momento que habían sido aportados por el rio en antiguas crecidas y que no habían sido retirados nunca de sus márgenes. Estos depósitos aluviales se habían solidificado y sedimentado elevando notablemente el nivel del cauce, a lo cual se añadía en épocas recientes la existencia de los muros de soporte de los nuevos puentes de ferrocarril que, al interceptarlo y en algunos casos taponarlo, facilitaron el desbordamiento de las aguas en la zona de Monteolivete” <sup>(13)</sup>.



Figura 8

propósito de informar y transmitir las diferentes propuestas al consejo de ministros, y de servir de conexión entre el gobierno local y el central. Pocos meses después, el de enero de 1958 se creó la comisión técnica especial que sería la encargada de buscar una solución definitiva a las continuas crecidas del rio Turia; toda esta operativa se denominó operación Turia.

La confederación hidrográfica del Júcar planteó tres anteproyectos por encargo, fueron denominados Solución norte, Solución sud y solución centro.

13. Marc Pons, «La gran riada de Valencia», El Nacional.cat, 14 de octubre de 2017, acceso 22 de julio de 2019,



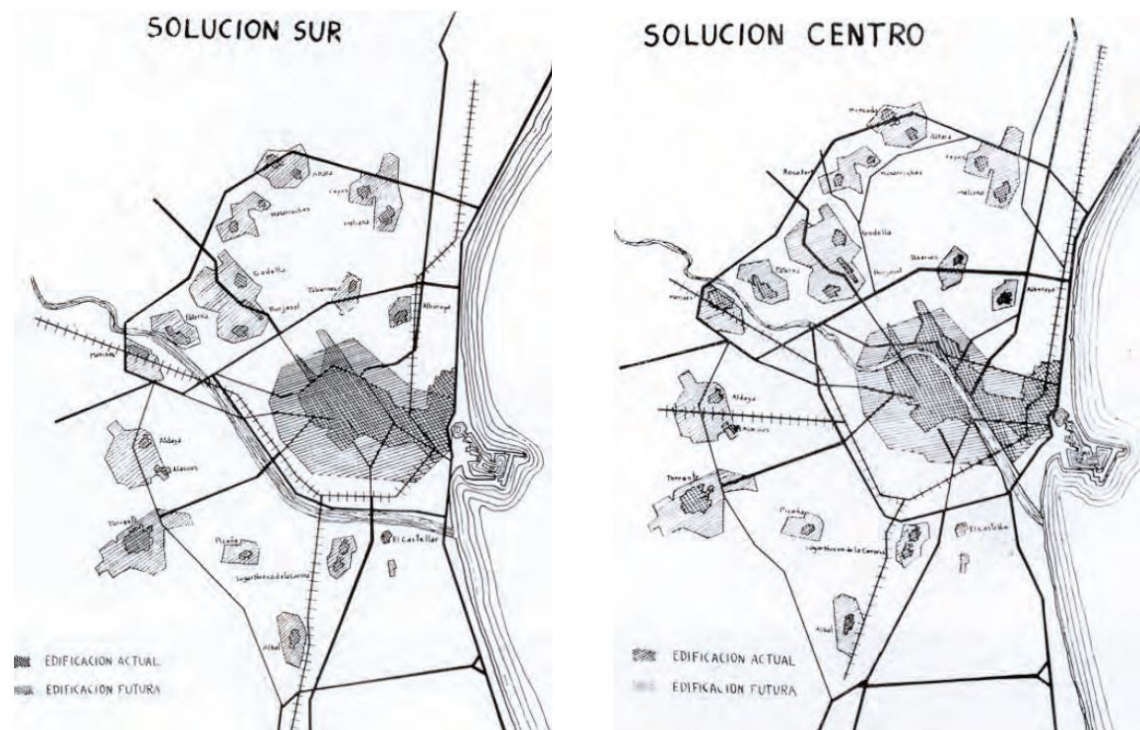


Figura 9

Llamadas de esta forma en función de por donde se desviaría el río, si por el norte, por el sur de la ciudad o en el caso de la centro, si mantenía su cauce en la misma posición. La comisión Técnica Especial, recibió estos proyectos para valorarlos, e inmediatamente desestimó la solución norte, por la gran cantidad de problemas que acarrearía a los accesos rodados y ferroviarios, además de que los problemas que surgirían de abrir una amplia grieta en el barranco de Carcaixent que ya de por sí sufría constantes desbordamientos. Con respecto a las otras dos soluciones, fueron transmitidas al consejo de ministros, que apoyó la solución sur el 22 de Julio de 1958. Que fue finalmente fue aprobada el 23 de diciembre de 1961, cuyos costes de reparación se repartirían entre el gobierno (75%) el ayuntamiento (20% y la diputación (5%).



Figura 10

No obstante, todo lo relacionado con la solución sur, constituiría no solo una solución hidráulica para redirigir el cauce del río, sino que sería una reestructuración urbana de una gran importancia donde se trabajarían temas como la nueva forma de la ciudad, el trazado de sus viales principales y otros muchos aspectos, aunque por supuesto sin dejar de lado el móvil de toda esta operación, que no era otro que el problema del río Turia. Una de las premisas a las que se llegaba en el Plan Sur era que el antiguo cauce del río debía convertirse en una autovía de gran magnitud que sirviera para resolver tanto el tráfico de la ciudad, como sus conexiones con redes exteriores de carreteras como Alicante-Madrid Barcelona-Alicante, Valencia- puerto, Valencia-Saler. Esta autovía se situaba según el informe elaborado por la comisión técnica especial, a la altura a la que se encontraba el antiguo río. Las obras para el nuevo cauce del río Turia empezaron en el año 1965, y este quedó inaugurado en el año 1969, sin estar todavía terminado al 100% de modo que aún se conservaba un pequeño caudal por el antiguo cauce.



Figura 11

Es en el año 1972 en el que por aquel entonces ministro Fernández de Mora, ratificó la utilización del antiguo Turia, como una arteria viaria para Valencia. Y es en este momento en el que comenzaron a surgir las primeras reacciones contrarias por parte de la ciudadanía, y aparecen las primeras asociaciones que proponen el uso del antiguo caudal como una posible zona verde. Esta iniciativa fue cogiendo cada vez más fuerza. No obstante ya en el año 1973 surge el anteproyecto de la nueva autopista y es el 19 de mayo, de este mismo año, cuando se aprueba una ley de autopistas que daría el soporte necesario al anteproyecto que habíamos citado anteriormente.

En este punto, personalidades de relevante importancia, como el ministro Fernández de Mora anteriormente mencionado que dijo "si los valencianos quieren un



cauce verde, será zona verde, puesto que las obras públicas se deben hacer con el consentimiento de sus destinatarios” empiezan a apoyar peticiones de la ciudadanía, que cada vez con más fuerza clamaban por un eje verde en el antiguo cauce. Y es el 6 de julio de 1973 cuando el Ayuntamiento declara que el antiguo cauce se adscribe como zona verde.

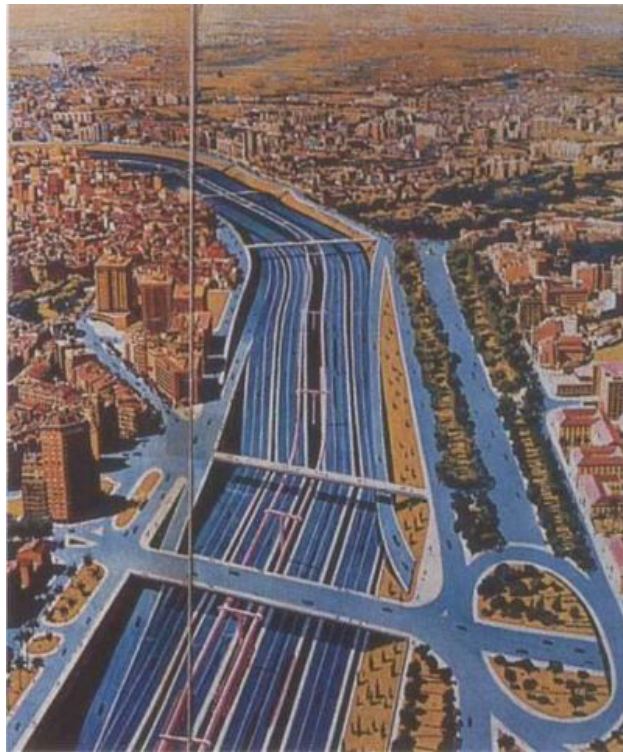


Figura 12

Ya contando con el apoyo del ayuntamiento el 13 de diciembre de ese mismo año el Ministerio de obras públicas considera dejar en manos de los valencianos el sino del antiguo cauce. Surgieron diferentes propuestas para combinar el uso para tráfico rodado, con las zonas verdes, como un gran parque central, y unas calzadas rodadas en los dos extremos del río, o al inverso, dejando una carretera en el centro, y dos bandas de jardín a los laterales. Ninguna de estas alternativas contenta a la ciudadanía que sigue exigiendo que el antiguo cauce sea íntegramente zona verde.



Figura 13

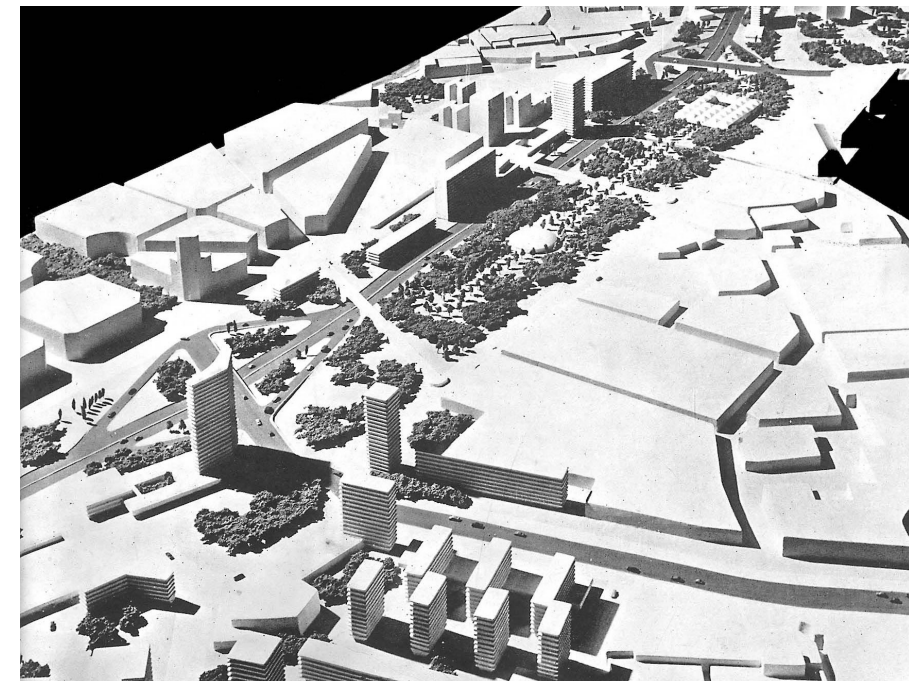


Figura 14

El 9 de enero de se realiza un pleno en el Ayuntamiento de Valencia por el que se decide ordenar una modificación del plan general para que se suprima por completo todo lo relacionado con el proyecto de la autopista, y declarar todo el cauce en el ámbito municipal como zona verde. Finalmente, el 26 de noviembre de 1976 cuando el consejo de ministros, desde Madrid acuerda ceder a la ciudad de valencia el antiguo cauce del río Turia, en el término de la ciudad. Este acuerdo se firma el 12 de diciembre del mismo año, dando por concluida la batalla legan entre el gobierno local que finalmente apoyaba lo solicitado por la ciudadanía, y el gobierno central y el cauce finalmente queda definido como una zona verde integral.

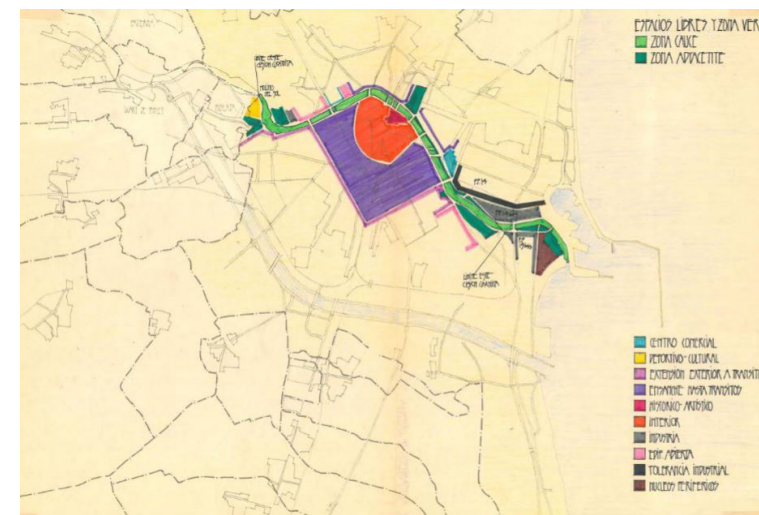


Figura 15

Como consecuencia, Valencia tendría un parque con una longitud de 10400 metros de largo y un ancho de entre 110 y 180 metros.

En este momento comienza pues, un largo recorrido para definir la forma de intervenir el nuevo parque. Y el 7 de diciembre de 1978 el Ayuntamiento convoca un Concurso de ideas a nivel nacional.



## Propuestas para el Jardín del Turia.

### PROYECTO DEL INGENIERO LUIS MERELO

Previamente al concurso de ideas el convocado en 1978, en el año 1976, el colegio de ingenieros industriales de valencia publica un estudio con el nombre de “Valencia hacia el mañana, anteproyecto de enlaces ferroviarios y metropolitano, y aprovechamiento del tramo urbano del viaje cauce del Turia en Valencia. Dirigido por el Catedrático Luis Mérelo. Este, era un planteamiento bastante innovador, que no trataba únicamente sobre la solución sur, aunque también la abordaba de una forma más secundaria, ya que sobretodo se trabajaban aspectos relacionados con el ferrocarril de vía estrecha y el tren vertebrado.

Pero lo que nos concierne de esta propuesta, es el planteamiento que hace para el viejo cauce. Este lo trata como un gran parque, que posteriormente analizaremos con más detalle, y que el autor justifica mediante la necesidad de más zonas verdes en la ciudad. No obstante, cabe destacar que este planteamiento, se abordaba de una forma muy secundaria, ya que el protagonista de la propuesta eran las infraestructuras de ferrocarril.

El parque propuesto para el cauce consistía básicamente en un gran bosque en el que se combinaban diferentes especies arbóreas, tanto de hoja caduca como perenne.

En el interior del antiguo cauce se optaba por una sección transversal en forma de cuenco, donde la cota más baja se encontraba en el centro de este, donde se situaba un canal de drenaje.

En la parte que incumbe al jardín del Turia del proyecto de Luis Merelo, actuaba sobre 750.000 m<sup>2</sup> además de 250.000m<sup>2</sup> de zonas contiguas. Este millón de metros cuadrados se distribuía

Zonas verdes: 250.000 m<sup>2</sup>

Bosques: 550.000 m<sup>2</sup>

Senderos: 150.000 m<sup>2</sup>

Canal interior: 50.000 m<sup>2</sup>



Figura 16

### CONCURSO DE IDEAS

Como mencionábamos al final del capítulo anterior, el 7 de diciembre de 1978, el ayuntamiento convoca un Concurso Nacional de Ideas para abordar la Solución Sur. Este concurso tenía un carácter nacional, y dirigido a arquitectos e ingenieros de caminos, a los cuales se les permitía trabajar tanto estudios en solitario, como equipos, y contar con la presencia de profesionales de todas las disciplinas que considerasen menester.

El lugar de actuación, era definido en las bases como “el entorno arquitectónico que conforma el cauce del río Turia, el tramo comprendido entre la confrontación del Molino del sol- límite del término municipal de Valencia- y el puente de astilleros.”

Se presentaron un total de trece concursantes de estos, cinco eran de Madrid, uno de Guadalajara, y siete de valencia.

Se otorgó el segundo premio a Julio Cano Lasso, y dos terceros premios, a Jaime Cort Aznarez y Alfredo J.Fouz Fernandez y Vetgueshi .

El fallo de este concurso como queda mostrado en la lista, fue no otorgar ningún premio primero ya que “Ninguno de los proyectos presentados agota las enormes posibilidades, en cuanto a la futura redacción de un Plan Especial referente al antiguo cauce del río Turia, por su vinculación al desarrollo equilibrado, estético, ecológico-social, humano y de incidencia en el entorno urbano de la ciudad de Valencia, que satisfaga las enormes esperanzas que la Ciudad entera ha depositado en este tema.”<sup>(14)</sup>

### PROYECTO DEL ARQUITECTO JULIO CANO LASSO (2º premio)

En la propuesta redactada por el equipo de Julio Cano Lasso, encontramos que el agua era tratada como la gran protagonista. Las vistas en planta del río encuentran un gran parecido con el trazado original de este, y el agua transcurría ocupando una mayor o menor parte del cauce, dependiendo del tramo, y formando islas a lo largo de su recorrido, llegando en algunos puntos a ocupar el agua todo el ancho del cauce.

Encontrábamos también una presencia de zonas deportivas, con espacio para los deportes acuáticos, ya que la abundante presencia de agua lo permitía, y la vegetación, se encontraba en los terrenos secos.

La propuesta contaba según el punto 2 de la introducción del proyecto<sup>(14)</sup> con dos opciones, “A y B, la primera menos ambiciosa y más fácil de realizar, la segunda más imaginativa” aunque en las dos, las directrices de actuación, eran las ya expuestas anteriormente.

Se proponía, a nivel de anteproyecto, comenzar también con una consulta urbana a la ciudadanía para hacer a esta participe del desarrollo de la ciudad, mediante un cuestionario convencionalmente redactado.

14. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, «El Turia y la ciudad de Valencia. Propuestas de utilización del viejo cauce como parque urbano».



Mencionar también que en las partes en las que el río atravesara en centro histórico, se buscaba residir en lo posible la presencia del tráfico rodado, en especial a la altura de las Torres de Serrano.<sup>(14)</sup> Y es precisamente en el centro, entre los puentes del real y San José (en la propuesta B) donde el cauce del río sería ocupado completamente por agua a excepción de unas isletas, dotadas de vegetación, donde se buscaría que se reflejara la ciudad y los puentes<sup>(14)</sup>.

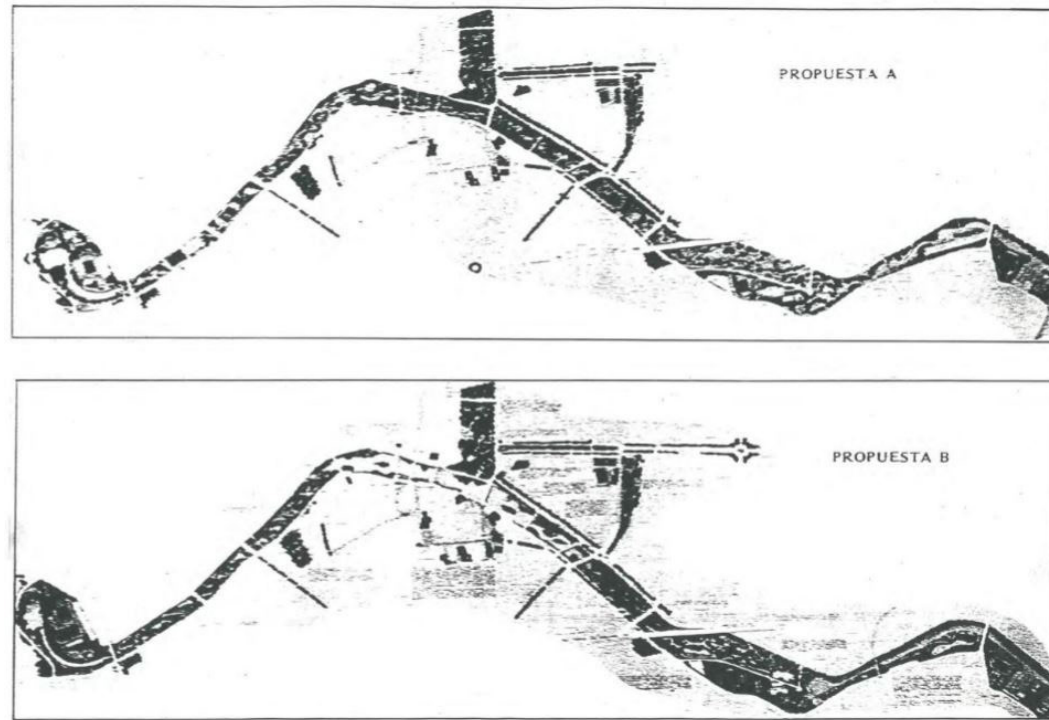


Figura 17

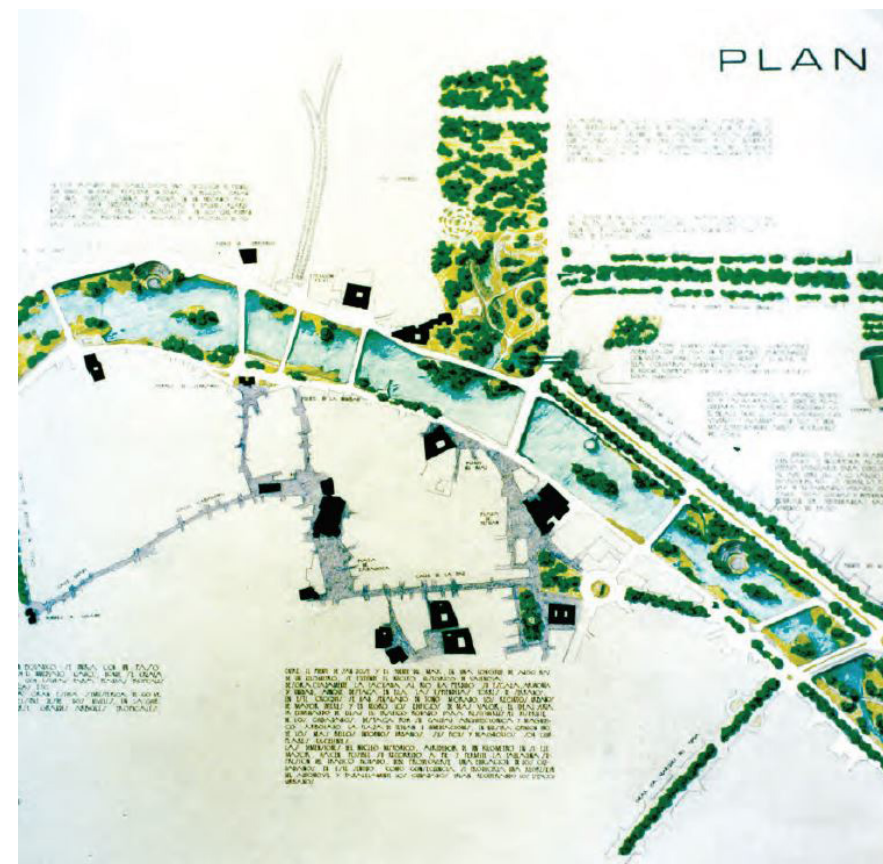


Figura 18

Además, otro aspecto de interés, es que según el punto 7 del proyecto, este podría ser realizado por fases mediante “un plan de etapas que se acomodara a las disponibilidades financieras”.

### PROYECTO “VETGES TU I MEDITERRANIA” (3ER PREMIO)

Este proyecto, propuestos en conjunto por los arquitectos: Alfredo Fouz Fernández, Fernando Cortes Larramendi, Juan José Hernández Barquero, Tito Llopis Alonso, Ángel Martínez Baldo y Antonio Picazo Córdoba.

El proyecto sugería en ir más allá de una intervención en el antiguo cauce del río Turia. También buscaba “la reestructuración de la centralidad urbana a lo largo del eje construido por los márgenes del río.” Con ello pretendían también la creación de nuevos equipamientos que la ciudad necesitaba, aprovechando los solares libres aun junto al río, y estudiando la reutilización de algunos edificios singulares, pero nunca invadiendo el río en sí.

No obstante, en lo relacionado con el cauce en sí se proponía nuevamente respetar una corriente de agua, en la que la ciudad entendida como edificaciones como tal, no estuviera presente y solo entrara en contacto con el mediante los puentes. Se buscaba un paseo ininterrumpido de 10 km que contara una historia, donde el tráfico rodado, no tenía cabida. En él, se integraban diferentes escenarios de la vida del río, montañas, valles, huertas, cultivos, desembocadura... apareciendo diferentes paseos, alamedas, miradores, jardines árabes, palacios de agua...

La naturaleza, debía ser el elemento predominante, buscaba la idea del recorrido y de mostrar diferentes espacios para lograr esto. El recorrido del cauce, fue diferenciado en diferentes sectores con un tema concreto cada uno de ellos. Se incluían algunos elementos arquitectónicos descritos como “arquitectura del ocio, de la improductividad” es decir, sin una carga dotacional más allá del simple disfrute del ciudadano.

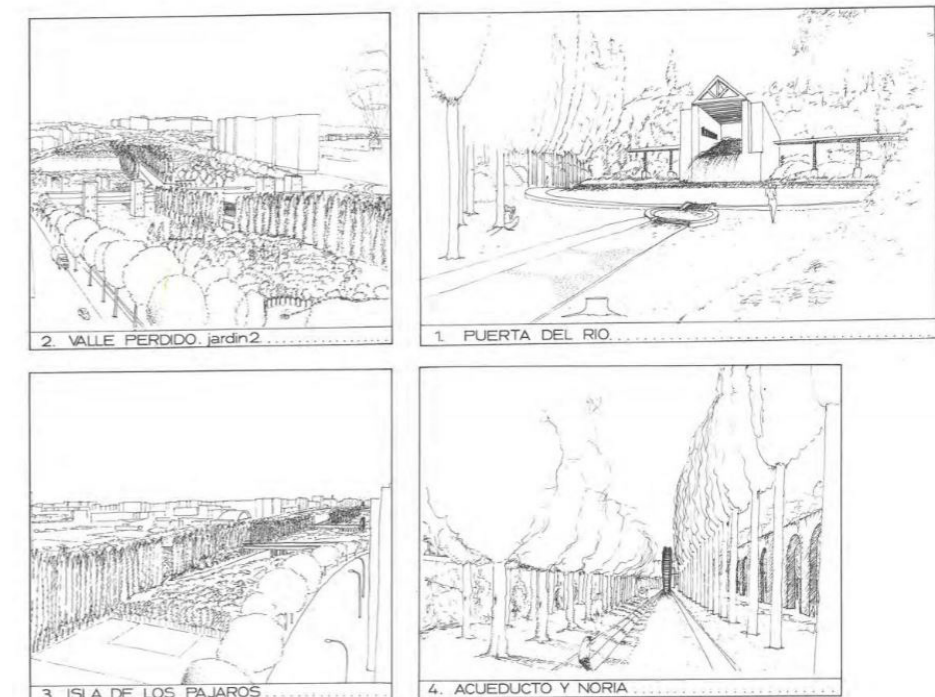


Figura 19



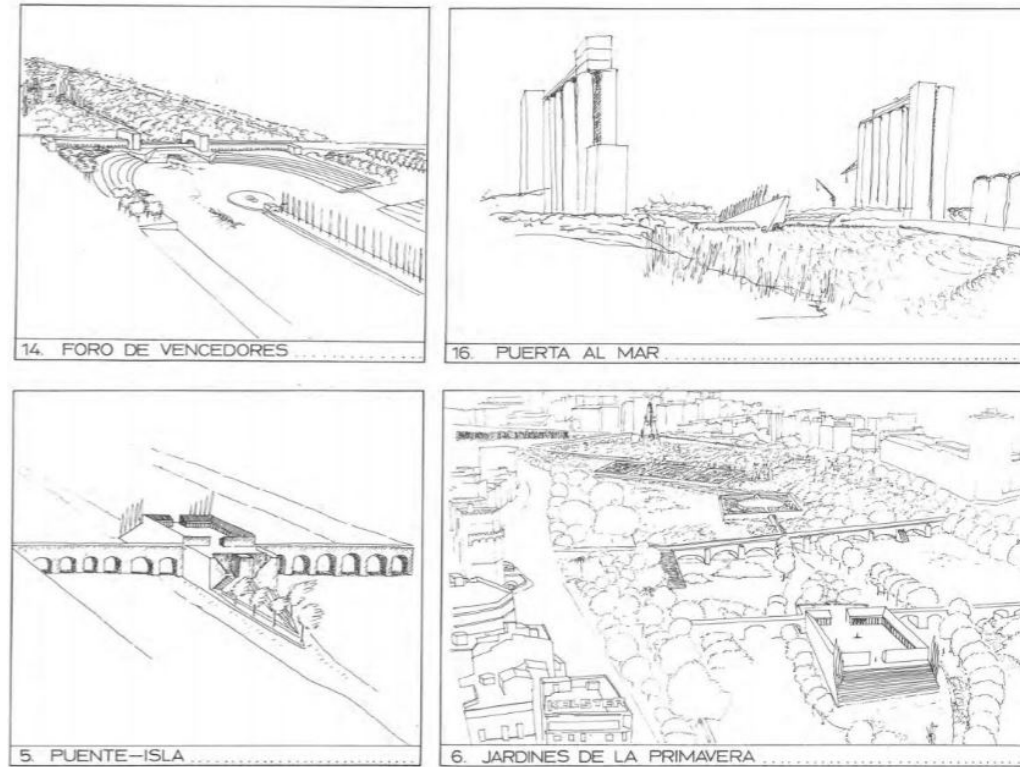


Figura 20



Figura 21

### PROYECTO ARQUITECTO JAIME CORT AZNÁREZ (3ER PREMIO)

En esta última propuesta premiada, el grupo de arquitectos liderado por Jaime Cort Aznárez, comenzó ampliando la zona de actuación, ya que esta debía ser desde el “camí del sol” hasta puente de Astilleros. Según los arquitectos, antes del “camí del sol” (por las tangencias con Campanar y Mislata) y después de Astilleros (por las contradicciones que planteaba el final del cauce y su intersección con el puerto) era donde más necesarias era la necesidad de encontrar una solución.

En el proyecto, se partía de 9 hipótesis que se pretendían llevar a cabo mediante la actuación. De entre estas vamos a mencionar las que hacían referencia al río como tal o tenía algún tipo de consecuencia sobre él.

-Uso del “By-pass”, y utilización de los márgenes del río para el tráfico rodado.

-Utilización del cauce únicamente para uso público lúdico, aunque se aceptaba algunos espacios de aparcamiento.

- Creación de líneas subterráneas por la diagonalidad del río

-Tratamiento integrador de los últimos tramos del río e impedir de esta forma la ampliación del río

-Presencia de un caudal de agua a lo largo de todo el recorrido del antiguo cauce del río Turia.

Se buscaba, además, crear una red de sendas, que partieran del centro histórico, traspasara el río, y llegara al parque de Viveros y la zona de Universidades para dar una respuesta a la peatonalidad, pero desde la integración del río como parte del recorrido. Se pretendía también la continuación del parque de la Alameda hasta el distrito marítimo como una de las propuestas paralelas a la actuación del río.

Con lo que respecta a la actuación en el antiguo cauce, este se habría dividido en 3 áreas diferenciadas:

Parque Mediterráneo ubicado al este, integrando masas forestales para que actúe de pulmón de la ciudad, contaba con ocio marítimo y “camping”, además de espacios culturales.

Parque del País Valenciano, ubicado al oeste, también con una gran presencia de masas forestales, con unas zonas de ocio infantil, y dotaciones para las zonas de Mislata y Campanar.

Parque central ubicado en la zona centro, ofreciendo alternativas en función de las zonas urbanas que tenía en las proximidades y sus necesidades, como jardines, zonas de reunión, equipamientos deportivos...

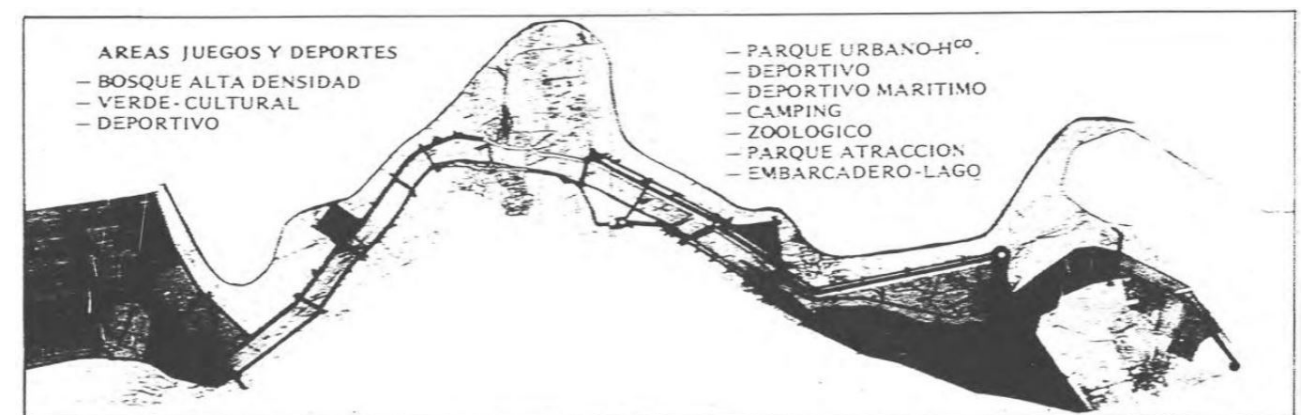


Figura 22



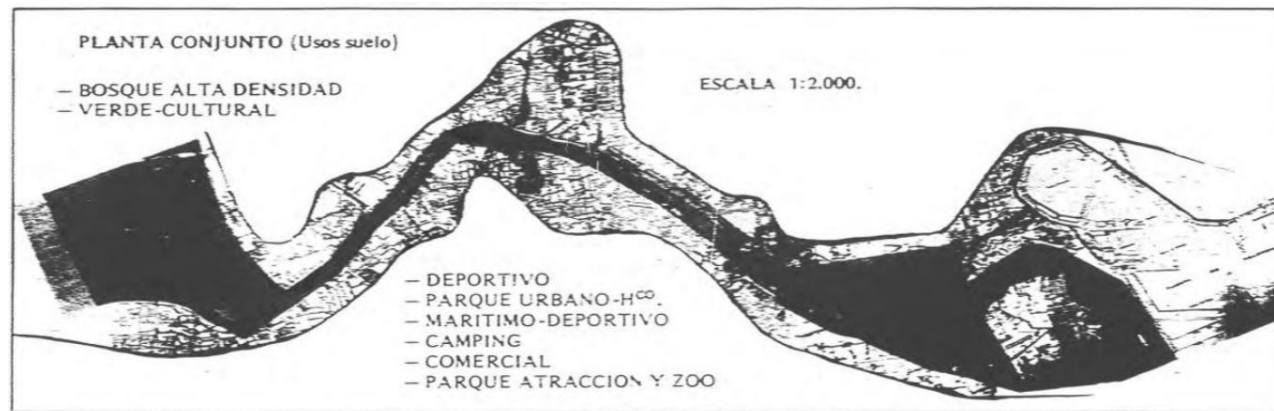


Figura 23

### PROYECTO DE TALLER DE ARQUITECTURQ BOFILL

El 7 de septiembre de 1981 tras no obtener los resultados esperados en el concurso de ideas el ayuntamiento decide contratar los servicios del Taller de Arquitectura Ricardo Bofill para que redacte un Avance del plan de Reforma del antiguo cauce. A mediados de enero del año siguiente, se presentaron los primeros bocetos, que se dieron a conocer públicamente y en general tuvieron una buena acogida, aunque no faltaron las voces con una visión diferente del proyecto, que calificaron el trabajo de Bofill como “versallesco y electoralista, impersonal y prefabricado”.

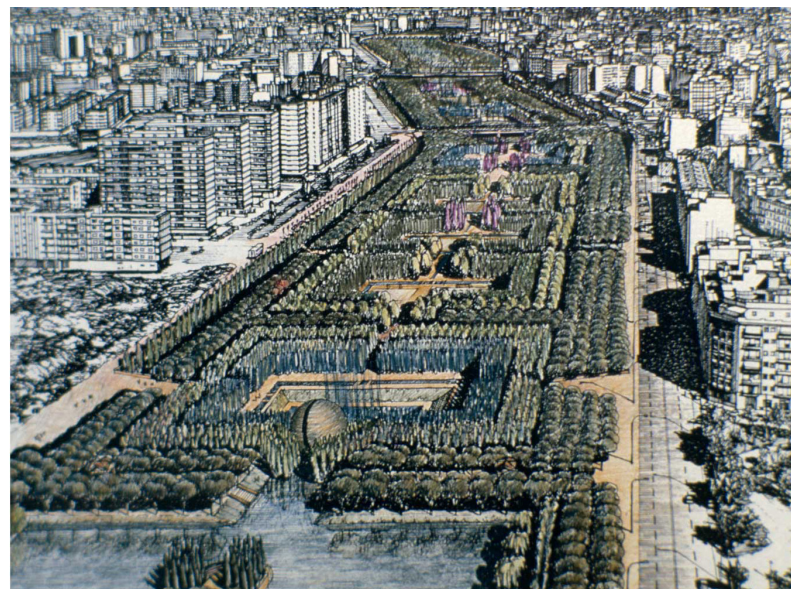


Figura 24



Figura 25

El 11 de junio de 1982, se realiza la entrega de una parte del Avance del plan Especial de reforma Interior, entre los documentos se encontraban una serie de dibujos gran formato que serían expuestos en la Lonja de la seda de Valencia, y abierto al público, junto con unos formularios para los visitantes, para de este modo conocer la opinión del público.

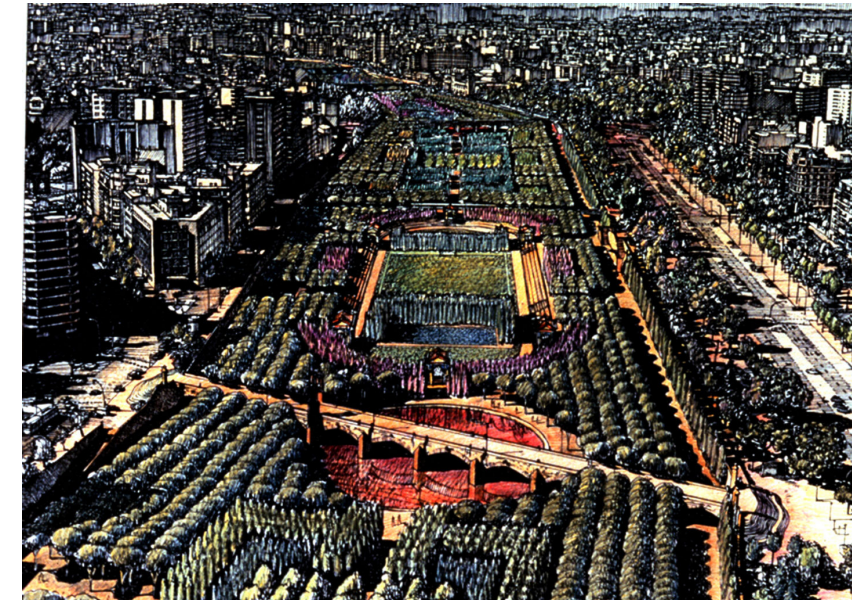


Figura 26

Con todo esto, comenzaron a aparecer algunas asociaciones en contra del proyecto de Ricardo Bofill, y en enero de 1983, la asociación de jardineros, exige que se realicen una serie de cambios importantes en el diseño presentado. Como, por ejemplo, la utilización de una vegetación más mediterránea, y menos artificial para el lugar, ya que en se habían propuesto una serie de árboles como hayas o eucaliptus, que la asociación consideró inadecuados. Además, insisten en el que diseño es muy geométrico, poco natural, y que conlleva una movilización de recursos excesivas para el mantenimiento.

En los meses posteriores, dado que desde la administración central se plateaban una serie de recortes, que conllevaría a importantes modificaciones en el proyecto, desde el taller de Arquitectura de Ricardo Bofill asegura, que, si este sufre modificaciones de gran calado, abandonan el trabajo.

Finalmente, desde el Ayuntamiento, para calmar la situación política, decide encargar los diferentes tramos en los que se está trabajando la intervención del jardín del Turia a diferentes equipos de arquitectos valencianos, a lo cual accede Ricardo Bofill, con la condición de que su proyecto sufra las mínimas alteraciones posibles.

Una vez presentado el Plan Especial de Reforma Interior se otorgaron los proyectos de los distintos tramos en los que se había dividido el rio a diferentes estudios, configurándose esta lista de autores: Tramo I Oficina del Turia, Tramo II Vetges-Tu i Mediterrànea , Tramo III Otegui et al., Tramos IV-V Consellería de Agricultura , Tramos VI-VII-VIII-IX Oficina del Turia, Tramos X-XI Taller de Arquitectura Ricardo Bofill, Tramo XII Rafael Rivera et al., Tramo XIII-XIV-XV-XVI Jacobo ríos et al.



Con el fin de centrarnos en el entorno más próximo a nuestra área de intervención, estudiaremos los tramos XII-XIV-XV-XVI.

### TRAMOS XIII-XIV-XV-XVI

Estos tramos fueron diseñados por el estudio de arquitectura Jacobo Ríos Capapé y asociados, siendo estos los encargados del proyecto de ajardinamiento.

Comprenden desde el edificio del emisferic hasta el puente del ferrocarril. Siendo unos jardines inspirados en el naturalismo, donde encontramos la presencia de gran cantidad de senderos uniéndose y dividiéndose constantemente, que nos recuerdan a los meandros fluviales<sup>(15)</sup> buscando la referencia de las cartografías históricas del río Turia. En los laterales nos encontramos zonas verdes, divididas únicamente por más senderos dotados con diferentes densidades de arbolados.



Figura 27



Figura 28

Surgen en estos tramos un conjunto de edificios de carácter monumental, diseñados mayormente por el arquitecto Santiago Calatrava que integran el conjunto denominado como la ciudad de las artes y las ciencias, que se opone al jardín “La vecindad de los gigantes edificios de la ciudad de las artes y las ciencias minimiza la identidad del Jardín, que ha optado claramente por oponerse, con su trazado irregular que se adscribe claramente con el estilo paisajista, a la simetría y ordenación monumental

15. Adolfo Vigil de Insausti, «Paisajes fluviales, La ciudad de Valencia y el río Turia: Metodología de intervención en cauces urbanos», tomo 2, 93.

de los mismos.<sup>(15)</sup>

La ciudad de las artes y las ciencias, surgen como un complejo cultural y de entretenimiento, que además buscaba “hacer de Valencia un lugar emblemático”<sup>(16)</sup>. Como hemos comentado anteriormente, prácticamente la totalidad de los edificios del conjunto, fue diseñado por Santiago Calatrava, a excepción del Oceanográfico. El complejo, fue inaugurado el 9 de Junio de 1998 con la apertura del emisferic, aunque el proceso de construcción, duró hasta la apertura en 2005 Palacio de las Artes Reina Sofía.



Figura 29

En el año 1991 el director general de la presidencia del Consell, nombra a Santiago Calatrava como diseñador arquitectónico. Aunque el proyecto, sufrió, importantes cambios con el cambio de gobierno y la llegada del PP, en Junio de 1996, el estudio presentó el segundo Proyecto en el que Calatrava se haría cargo de 3 edificios: L’hemisfèric, el Palau de les Arts y el Museo de las Ciencias, y el arquitecto Félix Candela, que había sido profesor del mismo Calatrava, elaboraría el Oceanogràfic, dotándolo de sus reconocibles cubiertas.

16. René Esteve (director de marketing y comunicación) en una conversación durante el Workshop en colaboración con la ETSAV en Octubre de 2018.



# 3. Analisis del Estado Actual

El Oceanográfico, es un conjunto de edificios, diseñados por los arquitectos Félix Candela, José María Tomás Llavador y los Ingenieros Alberto Domingo y Carlos Lázaro. Como ya hemos comentado anteriormente, forma parte del complejo de la ciudad de las artes y las ciencias. Inaugurado el 14 de febrero de 2003, se convirtió en el parque marino más grande de Europa, record que a día de hoy sigue ostentando. Cuenta con una superficie de 110.000 metros cuadrados y 42 millones de litros de agua, y en él se representan los principales ecosistemas marinos de todo el planeta. Cada edificio del conjunto, se identifica con los siguientes ambientes: Mediterráneo, Humedales, Mares Templados y Tropicales, Océanos (Atlántico y Ártico) e Islas y Mar Rojo. Además, cuenta con un delfinario, el restaurante Submarino, y el edificio de acceso, donde destaca la impresionante cubierta diseñada por Félix Candela.

Actualmente, y desde el año 2016<sup>(17)</sup>, el parque marino, se encuentra gestionado por la compañía Avanqua, que ha decidido realizar inversiones en el parque, y se compromete a realizar reformas y mejoras cada año.

Por otro lado, comentar que el parque marino de forma paralela, desarrolla un programa llamado ARCA del mar, que consiste en la captación de ejemplares, en peligro o que han sido encontrados heridos o se encuentran fuera de sus hábitats, principalmente tortugas, para curarlos, y posteriormente, insertarlos de nuevo en su medio natural.



Figura 30

17. «Oceanográfico», Wikipedia, acceso 17 de julio de 2019.



Figura 31



Figura 32

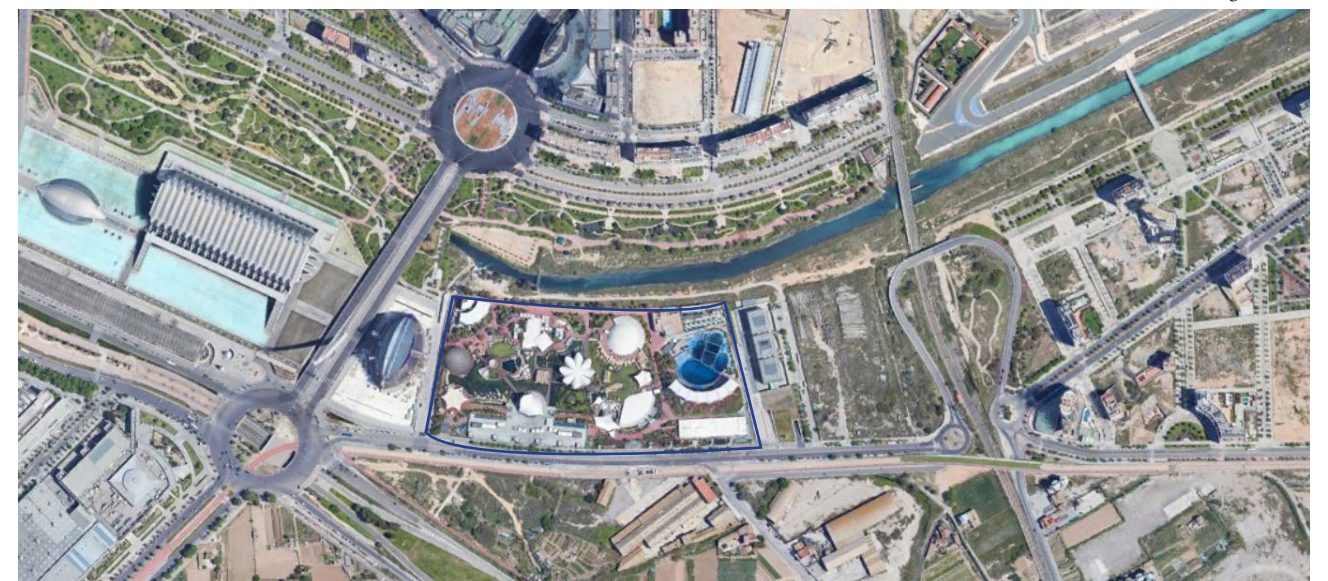


Figura 33



## 3.1 Análisis D.A.F.O

Con la finalidad de poder realizar un mejor análisis de la problemática del lugar, primeramente, vamos a comenzar con un análisis DAFO en el cual analizaremos las DEBILIDADES, AMENAZAS, FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES, del parque marino en cuestión, atendiendo a cuestiones arquitectónicas, urbanísticas, y de impresiones de los visitantes. Este análisis es fruto de diferentes visitas al lugar, entrevistas con el personal responsable del centro, y estudios llevados a cabo por el workshop en el Ocenográfico, del que formamos parte.

### 3.1.1 Debilidades

#### **Poca claridad en las indicaciones y escasez de señales para acceder al recinto.**

El recinto se sitúa en el tramo XV del río, esto quiere decir que es la parte final de este (el último tramo es el XVI) y por tanto nos encontramos en una zona periférica de Valencia. Esto, bajo nuestro punto de vista hace necesario, que haya una señalización más clara de la que actualmente tenemos, ya que el Ocenográfico, aún integrado en la ciudad de las artes y las ciencias, no forma parte del recorrido lineal que caracteriza el resto de elementos de esta, y para acceder al recinto, tenemos que salirnos del cauce del río. Por ello es que consideramos importante una mejor señalización.

#### **Escasez de zonas de sombras**

Esta es una debilidad, que consideramos primordial a la hora de realizar el análisis, ya que nos encontramos esta escasez tanto en la entrada, como a lo largo del recorrido, y también especialmente, en las zonas de alrededores del iglú, y en el camino final del parque paralelo al río, esté último de un gran ancho, ya que tiene que hacer las funciones del acceso del camión de bomberos. Lo cual hace más difícil, la inclusión de zonas de sombra.

Esta carencia en las sombras, hace que la experiencia de los visitantes, en ocasiones no sea tan agradable como debiera<sup>(18)</sup> siendo en ocasiones molesta, o en los días más calurosos, incluso peligrosa.

#### **Vegetación no adecuada.**

Nos encontramos con una vegetación, que salvo en algunos tramos, consideramos inadecuada por varios factores, en primer lugar, hay una gran cantidad de especies no autóctonas, que requieren de una serie de cuidados especiales, y gran cantidad de recursos para su mantenimiento<sup>(19)</sup>. Por otro lado encontramos una gran cantidad de palmeras, y otras especies arbóreas, inadecuadas para producir sombra, con lo cual se agrava la debilidad comentada anteriormente, en gran cantidad de los recorridos.

Todo ello va además en contra de las directrices que pretende buscar el parque, que es generar un espacio exterior que hable acerca de la flora mediterránea, cosa que se aleja bastante de la realidad teniendo en cuenta las especies empleadas.

18. René Esteve (director de marketing y comunicación) en una conversación durante el Workshop en colaboración con la ETSAV en Octubre de 2018  
19. Adolfo Vigil de Insausti (profesor adjunto del departamento de urbanismo en la ETSAV) en una conversación durante una visita de campo al Ocenográfico en mayo de 2019

### Acceso problemático

Al acceder al recinto, nos encontramos la presencia de dos zonas de taquillas diferentes, situadas, una a cada lado del recinto, lo cual hace que los días con mucha afluencia, en el que se utilizan las dos respectivamente, sea bastante complicado para los visitantes saber en el cola deben situarse<sup>(20)</sup>. Todo ello sumado a la escasez de sombras que hemos comentado anteriormente hace que la espera sea incómoda.

Una entrada problemática, donde los accesos desde el parking, y los dos parasoles ubicados sobre las zonas de esperar para llegar a la taquilla son los únicos elementos, que dan volumen a una entrada que consiste simplemente en un pavimento bastante duro, y dos planos de agua enfrente de la entrada.

#### **Falta de conexión entre los diferentes elementos del parque**

Al llegar al recinto, una de las primeras impresiones que tenemos, y sobre la que ya estuvimos trabajando en el workshop, es la existencia de una gran cantidad de elementos inconexos. Y una cantidad de pavimentos diferentes entre ellos, sin ninguna lógica aparente de porque motivo se emplea uno u otro.

Todo ello, crea una sensación de incoherencia, y, que no su pueda generar una lectura correcta del parque, ya que en ocasiones estos elementos adquieren demasiado protagonismo

#### **Falta de visibilidad del proyecto ARCA del mar.**

Ubicado en la zona trasera del delfinario, al lado del cauce del Turia, nos encontramos con la sede del proyecto ARCA del mar, lugar que tiene vocación de atraer el interés del público, pero que no consigue captar la atención porque está mal señalizado, encontramos solo una pecera donde normalmente hay solo un ejemplar de la tortuga, y enfrente de él, hay una valla de prohibido el paso, que confunde al visitante.

Esto hace que a pesar de ser un buen proyecto no tenga visibilidad para los espectadores, además se cree un espacio controvertido en el que los visitantes, no saben si deben acercarse o no.

#### **Falta de estacionamiento para bicicletas a patinetes eléctricos.**

Actualmente nos encontramos con una serie de bicicletas hacinadas en las inmediaciones de la entrada al parque marino. Lo que genera una primera mala imagen de la entrada además de dejar en evidencia, la escasez de parking de bicicleta y patinetes eléctricos.

Esto en un momento en el que cada vez se cobra más protagonismo la bicicleta y otros medios de transportes similares hace que sea fundamental disponer de un espacio para aparcar esta clase de transportes.

20. René Esteve (director de marketing y comunicación) en una conversación durante el Workshop en colaboración con la ETSAV en Octubre de 2018



### 3.1.2 Amenazas

#### Falta de recursos económicos para realizar todas las reformas previstas

Sobre el papel hay muchas iniciativas interesantes para mejorar algunos aspectos del parque, pero al mirarlo desde la perspectiva empresarial, muchas de ellas son desestimadas, por el excesivo coste que supone realizarlas, lo cual hace que sea difícil realizar cambios integrales, que en ocasiones consideramos necesarios.

Surgen así algunos cambios que en ocasiones podemos leer como “parches”<sup>(21)</sup> ya que en ocasiones no se llega a alcanzar una solución global. Este caso lo encontramos claramente en las pérgolas o elementos de sombra, de diferentes estilos, sin ninguna razón de ser.

#### Situación urbanística al lado SUD del recinto

Como ya hemos comentado anteriormente, nos encontramos en el tramo XV de XVI lo cual hace que nos encontramos a las afueras de Valencia, pero justo enfrente del acceso principal, al otro lado del Carrer d'Eduardo Primo Yúfera, nos encontramos con una serie de solares, además de algunas construcciones en un estado casi ruinosos, que dañan la imagen a la entrada del parque.

En definitiva, a este lado del parque marino nos encontramos un estado de zona por urbanizar.

#### Dificultades para abrir visuales a el antiguo cauce desde la zona norte del recinto

Apreciamos una doble problemática, por un lado, desde el ayuntamiento no se permite abrir una serie de terrazas al cauce del río, lo que haría que se facilitara la solución del recorrido norte, reservado para el camión de bomberos, pero además existe la problemática de la necesidad de vallar todo el recinto para que no entren personas ajenas.<sup>(22)</sup>

Con lo cual se desaprovecha una oportunidad de aportar un determinado interés al parque jugando con algunas visuales, en la parte de los recorridos exteriores, que consideramos más problemáticas.

#### Zonas de Ocio nocturno próximas al recinto

El recinto se encuentra ubicado a 350 metros de la Discoteca MYA, lo cual hace que enfrente del Oceanografic, como ya hemos comentado que es una zona por urbanizar, nos encontremos una gran cantidad de gente haciendo “Botellón”.

Esto hace que, en determinadas ocasiones, al día siguiente, los visitantes del recinto, se encuentren con un entorno lleno de deshechos y restos, fruto de este ocio nocturno.

21. Adolfo Vigil de Insausti (profesor adjunto del departamento de urbanismo en la ETSAV) en una conversación durante una visita de campo al Oceanografic en mayo de 2019.

22. René Esteve (director de marketing y comunicación) en una conversación durante el Workshop en colaboración con la ETSAV en Octubre de 2018.

### 3.1.3 Fortalezas

#### Situación Privilegiada

A pesar de encontrarnos enfrente de una zona por urbanizar, el Oceanografic, está integrado dentro del conjunto de la Ciudad de las Artes y las ciencias, que es uno de los puntos más visitados de la ciudad por los turistas.

Ello se traduce en una mayor cantidad de visitas por parte de los turistas, que son un número considerable, de los visitantes de parque a lo largo de año.

#### Reconocimiento internacional.

A nivel internacional el Oceanografic de Valencia está reconocido como el parque marino más grande de Europa y uno de los más grandes del mundo ello le otorga un estatus que hace que sea muy visitado por los turistas, y por los propios habitantes de Valencia.

Todo ello se traduce en más fondos para el parque marino, que aseguran que este pueda continuar con su actividad.

#### Gran interés arquitectónico

Apreciamos una doble problemática, por un lado, desde el ayuntamiento no se permite abrir. Nos encontramos con un complejo, en el que las cúpulas del famoso arquitecto Félix Candela, tienen una gran presencia, dotándole de un gran interés, especialmente al edificio de la entrada principal, de una gran presencia.

Siendo este uno de los iconos más conocidos de la ciudad y más utilizada en los logos que a esta se refieren, guías turísticas, souvenirs ...

#### Un discurso acorde a nuestros tiempos

El parque marino está haciendo gran cantidad de mejoras para adaptarse a nuestros tiempos. En este, ya no busca ser un lugar de exhibición de animales, sino que pretende mostrar cómo funciona el cuidado de estos, y concienciar. Además, iniciativas como la de ARCA del mar, buscan la reintegración de determinados ejemplares en sus hábitats naturales.

Por otro lado, la búsqueda de acercar los ambientes creados en la superficie a los autóctonos del lugar, pretendiendo que este se convierta en una parada para las aves migratorias, consideramos que dotan de un gran interés al parque marino, y lo acerca más a una visión diferente más animalista y con un mayor atractivo.

## Interés en los recorridos

Nos encontramos con recorridos no lineales, sobre los que aparecen los grandes edificios del Oceanografic, donde el visitante no hace un camino monótono, ya que, además, algunos edificios conectan entre sí por el subsuelo, creándose posibilidades en diferentes niveles, que hacen de este un recinto interesante de visitar, apareciendo diferentes especies en la superficie, como los leones marinos, o la esfera de las aves, que crean zonas atractivas en ambas cotas.

Todo ello se puede traducir en una mejor experiencia a la hora de visitar el parque, y una lectura de este, en el que a nivel superficial estamos en nuestro hábitat, en la tierra, y al descender, nos introducimos en los ambientes marinos, convirtiéndonos más en espectadores, que en protagonistas.

### 3.1.4 Oportunidades

#### Apertura de visuales junto al iglú.

Actualmente en la parte trasera del edificio del iglú, donde encontramos los ejemplares de aguas frías, podemos apreciar una serie de vidrios translucidos que no dejan ver al ellos. Tras estos vidrios podemos apreciar como el personal hace labores de alimentación y reproducción de los ejemplares entre otros.

Ello es una gran oportunidad para mostrar al espectador como funciona el parque marino, y aportar más información, enriqueciendo la visita.

#### Margen de maniobra en la cota 0

Al haber una clara diferenciación entre los acuarios del nivel -1 y los recorridos que nos llevan de un recinto a otro del nivel cota 0, nos deja un margen de maniobra, para poder incluir diversas mejoras, o poder llevar a cabo acciones de pequeña o mediana magnitud en esta segunda parte.

Ya que todo lo relacionado con los acuarios, es muy costoso y logísticamente muy complicado de modificar, además de no ser objeto de nuestro estudio.

#### Cercanía al cauce del río

Nos encontramos en una situación privilegiada, ya que la cara norte del parque marino, de una gran longitud, se encuentra en contacto directo, con el antiguo cauce del río Turia.

Ello nos permite la posibilidad de buscar unas visuales a este, con todas las posibilidades que ello nos ofrece.

## Proyectos de mejora ambiciosos

Como ya hemos mencionado con anterioridad la compañía AVANQUA es la administradora del parque, y promete proyectos y mejoras cada año

Todo ello se está viendo reflejado en diversas colaboraciones con la Escuela Técnica Superior de Arquitectura (completar con información obtenida de las preguntas)

### Planos de agua.

La presencia de planos de agua, aunque actualmente con un carácter muy artificial, abre la posibilidad a otros usos, como el de incluir vegetación del lugar u otras muchas posibilidades con especies marinas o anfibias.

Y de este modo, acercarse a un modelo más viable, e interesante a la generación de espacio autóctonos. Además, ello crea una visión de los espacios de agua más natural y que casa más con los objetivos del parque.

## 3.2 Estudio de problemáticas.

A la hora de abordar las problemáticas principales Después de realizar el análisis DAFO, varias visitas de campo y entrevistas al personal encargado de L'Oceanogràfic, hemos identificado cuatro zonas como las más problemáticas, el acceso, el recorrido norte de acceso a bomberos, zona del arca del mar y su relación con el iglú y, finalmente el mobiliario y elementos inconexos Después de realizar el análisis DAFO, varias visitas de campo y entrevistas al personal encargado de L'Oceanogràfic, se han identificado cuatro zonas como las más problemáticas, tras lo cual realizaremos un conjunto de conclusiones que nos sirvan para obtener una perspectiva más global de la problemática.



Figura 34



### 3.2.1 Acceso

El Oceanogràfic, cuenta con un único acceso para los visitantes desde carrer d' Eduardo Pimo Yúfera. A esta calle mira la cara sud de nuestro recinto.

Una vez dentro de la plaza de acceso nos encontramos con que esta está compuesta, de una valla que nos separa del exterior, una superficie plana, con un único pavimento, únicamente interrumpidos por los accesos desde el parking con forma de volúmenes hexaédricos regulares, dos taquillasenfrentadas entre sí, con una pérgola metálica y algunos bancos, además de los elementos de vending típicos de los recintos de estas características. En la parte opuesta a la entrada, encontramos una fuente a cada lado, decorada escasamente con algo de vegetación, y las vallas de acceso al recinto una vez hemos adquirido nuestra entrada.

El principal problema que hemos encontrado en esta zona, es la espera desde que se llega al recinto, hasta que los visitantes pasan el cordón de la entrada. En este punto vamos a analizar aspectos que consideramos importantes a tener en cuenta, y que son los más problemáticos.

#### Materialidad

La elección de los materiales, para el acceso, en una vista general, se puede resumir en tres. Hormigón, para la parte inferior de la valla, los cubos de acceso del parking, y las dos cajas para cobrar. Acero, para los remates de los cubos del parking y las casetas de las cajas, además de las dos grandes pérgolas que siguen acabadas en este material, y la valla de acceso al recinto. Finalmente encontramos un aplacado pétreo de color gris empleado para el pavimento y otro de color gris oscuro para los paramentos de la parte norte de la plaza de acceso.



Figura 35

Hay que poner contexto la elección de estos materiales con el lugar donde nos encontramos donde las temperaturas pueden alcanzar los cuarenta grados en verano, y los treinta y cinco con facilidad durante gran parte del año. Momentos que coinciden con los picos donde más visitantes recibe el parque. Materiales muy duros, y poco permeables que en ocasiones agravan la sensación de calor.

### Sombras

Este es uno de los principales problemas que encontramos tanto en la entrada, como en el resto del parque. La escasez de sombras es alarmante en este punto del Oceanogràfic, una plaza de 5145 m2 cubierta únicamente por 430 m2 de pérgolas o elementos que produzcan sombra.

Analizando el comportamiento de los visitantes del parque, y hablando con responsables del centro, encontramos que este es el problema principal de la entrada, prácticamente no encontramos sombras, las pérgolas son insuficiente para proporcionar sombras a todos los visitantes que esperan en la entrada, lo que hace que generalmente un componente de los grupos haga cola frente a la caja, mientras el resto del grupo, espera en la sombra que proyectan los accesos del parking , una situación que a mediodía se agrava ya que solo producen sombra las pérgolas, y los bancos y lugares de espera está completamente expuestos al sol, por lo cual son prácticamente impracticables.

Por ello, tras realizar diferentes visitas de campo, y hablar con los responsables, podemos llegar a la conclusión de que la espera para los visitantes se hace bastante incómoda en ocasiones, especialmente cuando los tiempos de acceso se alargan. Algo que desde el punto de vista empresarial del Oceanogràfic, es bastante indeseable, ya que nos encontramos con que, en muchas ocasiones, las primeras impresiones que se tienen sobre el parque marino no son las deseadas.



Figura 36

### Vegetación

Nos encontramos ahora frente a otro tema importante a tratar en la entrada, la escasez de vegetación nos lleva a tener que comentar varios inconvenientes, de entre ellos la ya comentado anteriormente la escasez de sombra, ya que no hay elementos de sombra



naturales como árboles o arbustos, o plantas enredaderas sobre pérgolas que den una sombra producida por la vegetación. Por otro lado, la carencia de zonas verdes desde nuestro punto de vista hace que se acentúe la idea de una plaza demasiado dura, la existencia de diferentes zonas o pavimentos verdes, podría ser una oportunidad para eliminar esta visión de la plaza, haciéndola más permeable y creando una visión menos másica además de dotarla de dinamismo y diversidad.

No obstante, un aspecto a tener en cuenta es la presencia de zona de parking en el subsuelo, lo cual no nos permite introducir vegetación de grandes dimensiones, aunque ello no significa que tengamos restringida la posibilidad de introducir pequeñas especies, mediante maceteros, o superficies verdes.



Figura 37

Destacar no obstante presencia de vegetación en las dos fuentes ubicadas en la parte norte de la plaza, donde encontramos una diversidad especies de arbustos ubicados en alcorques dentro de estas. Sin embargo, al encontrarse en un extremo de la plaza de acceso, no sirve para dar sombra, ni se crean zonas verdes útiles, es meramente decorativa.

## Dos cajas separadas y opuestas

Con lo que a este punto respecta, comentar que, al entrar en la plaza de acceso, los visitantes se encuentran con dos taquillas en las que poder obtener sus entradas para el Ocenografic. En días con poca afluencia de visitas, solamente una de las dos taquillas está operativa, el problema reside en días con mucha afluencia, ya que la gente llega a la entrada.

Otro aspecto a comentar es la rigidez de las mismas, ya que, al ser de obra, no permiten diferentes configuraciones, o la posibilidad de añadir o quitar en función de las necesidades, con lo cual tenemos dos volúmenes rígidos, que nos condicionan a la hora de gestionar las problemáticas que encontramos en la entrada. Unos volúmenes a nuestra forma de entender, sobredimensionados, que toman demasiado protagonismo.

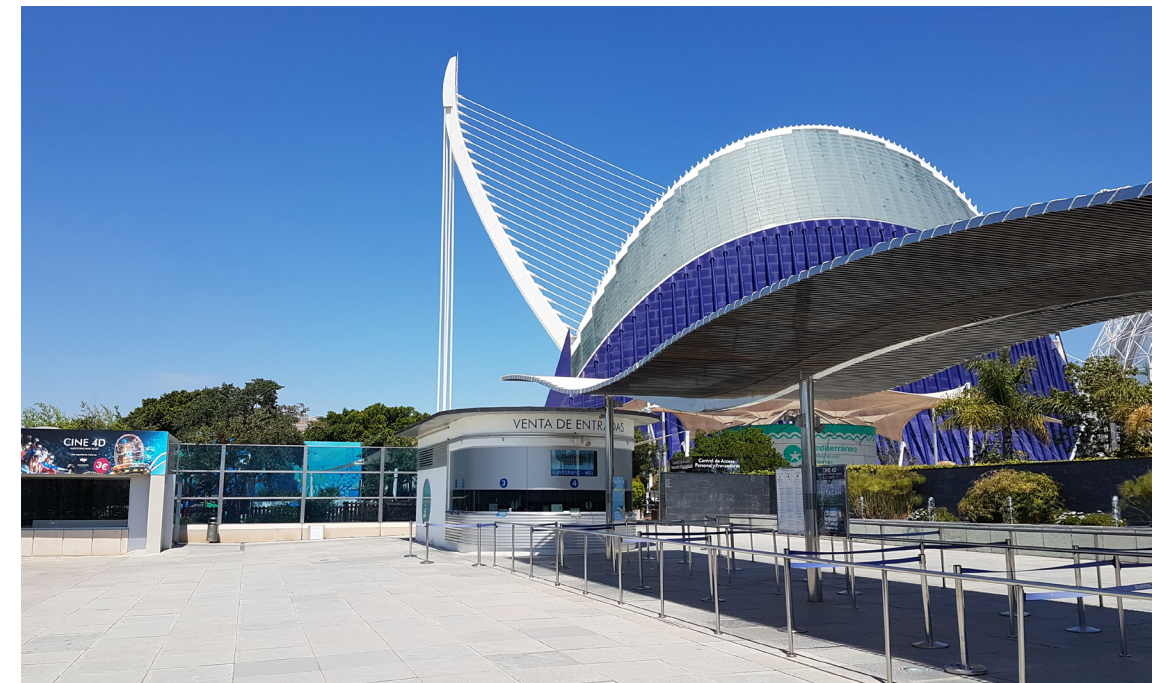


Figura 37

## Parking bicicletas

Actualmente tanto a nivel nacional como centrándonos en la ciudad de Valencia nos encontramos en un punto en el que la movilidad sostenible cada vez toma más fuerza, y la conciencia social acerca de este tema hace cada vez más personas se desplacen en distancias cortas a medias con bicicletas u otros medios de transporte sostenibles como el patinete eléctrico, que también ha tenido una gran acogida en ciudades medianas y grandes como París.

Por ello consideramos una problemática a mejorar, la escasez de parking de bicicletas, que a pesar de haber en la entrada, es completamente insuficiente como ya hemos podido comprobar en las diferentes visitas de campo, donde hemos podido ver bicicletas apiladas en la entrada sin espacio entre ellas, una problemática que consideramos muy sencilla de resolver.



Figura 38



## 3.2.2 Recorrido Norte

Nos ubicamos en la zona norte del Oceanogràfic, un recorrido que abarca practicante la longitud del parque, y que es contiguo con el antiguo cauce del río Turia.

Al situarnos en este punto observamos un camino de una longitud sobredimensionada, que va desde el acceso a la sede ARCA (actualmente, con apariencia de ser un paso restringido para los visitantes) hasta, un acceso para el personal, con lo cual, desde nuestro punto de vista actualmente, nos encontramos con un itinerario prácticamente recto de una longitud aproximada de 225m que aparentemente conecta dos puntos sin interés. Todo ello acompañado de que, por la dimensión de este y su trazo, este sea un trayecto monótono, sin interés, y especialmente en días cálidos incomodo, para el visitante.

La complejidad de este recorrido, reside en que, por normativa, este ha de ser practicable para el acceso del camión de bomberos, lo cual nos restringe en cuanto dimensiones y elementos que podemos incluir en este trazado. Es por ello, que entran en confrontación, la necesidad de actuar, con las limitaciones que nos vienen impuestas. A continuación, vamos a proceder a analizar los ítems que consideramos más importantes a tratar en esta zona del Oceanogràfic.

### Visuales

Aunque no es una problemática en sí misma, sí consideramos que es un punto débil la no utilización de una fortaleza como es la posibilidad de ofrecer visuales al cauce del Turia. Nos situamos en el extremo norte del Oceanogràfic, es por ello, que, durante toda la longitud de este recorrido, nos encontramos en contacto directo con el río.

No obstante, actualmente en su lugar tenemos una valla metálica, formada por perfiles y una rejilla entre ellos, que impide completamente cualquier contacto visual. A todos los efectos funciona como una pared, que hace que aumente la sensación de que nos encontramos ante un corredor



Figura 39

sin ningún tipo de interés. Sin embargo cabe destacar, que la apertura de visuales, o un vallado muy permeable, podría afectar a la seguridad del recinto, o de quienes intentasen acceder a él de forma ilícita. Además comentar, que tras diversos estudios por parte de Avanqua, la administración no permite la invasión del río en ninguno de sus tramos<sup>(23)</sup>, así que no contamos con la posibilidad real de abrir terrazas, o voladizos, sobre el cauce del río, a pesar de lo sugerente que pueda resultar esta idea.

Es por ello que debemos comprender la complejidad a la hora de trabajar sobre este aspecto, ya que creemos que se pueden estudiar medidas para poder mejorar esta área del parque desde las visuales, pero la forma de proceder ha de ser cautelosa y atendiendo a diversos aspectos.

### Sombras

Nuevamente, en esta parte del Oceanogràfic, nos encontramos con una problemática, que apreciamos en diferentes puntos del parque, en este caso, un camino de 225 metros, en el que no encontramos ni un solo elemento de sombra a excepción de la proyectada por la vegetación, que encontramos en uno de los laterales, y sólo durante algunas horas muy concretas.

Tras una visita de campo, un día medianamente caluroso, nos encontramos con que esta zona queda prácticamente impracticable, los visitantes, la pasan con la mayor celeridad posible, y la falta de interés, acompañada de la ausencia de sombra, convierte este corredor con grandes oportunidades, en un atajo que hay que tomar para ir de una zona a otra.

Es por todo ello que la presencia de más elementos de sombra, tanto vegetales, como mediante diferentes recursos arquitectónicos, se hace más que necesaria. Pues sin ella, esta parte del parque nunca va a ser del agrado de los visitantes, que actualmente tenemos la impresión que intentan evitarla.

### Falta de elementos de interés

Como ya hemos comentado anteriormente actualmente desde la percepción de un espectador, nos encontramos ante un recorrido que une dos puntos sin interés ya que actualmente el proyecto ARCA del mar tiene muy poca visibilidad, y en el lado opuesto nos encontramos con un acceso únicamente para el personal de parque.

Además, a lo largo toda la longitud del tramo norte, no encontramos ningún elemento que pueda ser de interés a excepción de un plano del Oceanogràfic, y diversas ilustraciones de diferentes animales marinos, dispuestos en diferentes puntos del vallado norte. Elementos, que desde nuestra perspectiva no aportan ninguna riqueza a este recorrido, más allá de decorar el gran vallado. Por otro lado, apreciamos que la sensación de monotonía a lo largo de este itinerario se acentúa debido a que es muy recto, y no encontramos quiebros o elementos que rompan esta percepción tan rectilínea y ortogonal.

23. René Esteve (director de marketing y comunicación) en una conversación durante el Workshop en colaboración con la ETSAV en Octubre de 2018.



Consideramos que este punto del parque marino, a pesar de sus grandes posibilidades, está comtamente desaprovechado, ya que además de no tener visuales interesantes, no incluye ningún elemento de interés, que pueda hacer que los visitantes encuentren atractivo este punto.



Figura 40

## Materialidad

Con respecto a esta área del parque Marino la materialidad también puede comprenderse como una parte de la problemática, básicamente, nos encontramos con un vallado metálico, con una acabado en blanco, y , con respecto al pavimento, nos encontramos con una solera de color ocre.

En relación con el vallado metálico, como ya hemos comentado anteriormente, destacar su poca permeabilidad, que impide por completo cualquier tipo de visual, además de su ritmo repetitivo, ya que a lo largo de los 225 metros del recorrido norte, nos encontramos con un patrón continuo.

Con respecto al pavimento, nuevamente nos encontramos con un color liso, que no varía a lo largo de toda la longitud del itinerario norte, y que a pesar de tener un color más o menos amable, es demasiado duro. Además, comentar que en al llegar al recorrido norte, apreciamos que cambia el pavimento, el material es el mismo, pero en otros puntos, encontramos un patrón proyectado, pero aquí, es liso, sin ningún tipo de transición.

Por tanto, el problema en este ítem, reside sobretodo en la falta de variación de los materiales, patrones repetitivos, que hacen que el recorrido, ya problemático de por sí, sea monótono, y pierda mucho interés.

## Vegetación

Nuevamente como ya comentamos en punto anterior, la carencia de zonas verdes, es una problemática importante, también en el recorrido norte. Básicamente, y como ya hemos apreciado en ítems anteriores, no encontramos ni un solo elemento de vegetación a lo largo de todo el paso norte.

Esto tiene varias consecuencias, en primer lugar, esto nos lleva a una carencia absoluta de sombra natural, a excepción de la arrojada por la vegetación existente en uno de los laterales. Además, la carencia de superficies verdes hace que perdamos la oportunidad de romper con el repetitivo y liso pavimento que encontramos actualmente. Además, perdemos la oportunidad de generar espacios, agradables para los visitantes, que actualmente pasan por este recorrido lo más rápido que pueden debido principalmente al calor, y a la falta de atractivo del lugar.

Comentar no obstante no es posible introducir vegetación de gran porte ya que es primordial por normativa que pueda pasar por este camino el camión de bomberos, y por tanto el camino ha de estar accesible y respetar unas dimensiones mínimas, tanto de anchura como de altura.



Figura 41



### 3.2.3 Zona ARCA

Nos ubicamos en la zona al Nord-Este del Oceanogràfic, esta zona en un nudo en el que confluyen varios conflictos.

En primer lugar, nos encontramos con el acceso a la sede de ARCA “el hospital de Tortugas. Un espacio de gran relevancia por los programas de recuperación de tortugas que allí tienen lugar y que apenas es percibido por el visitante.”<sup>(24)</sup> Este es un proyecto de rehabilitación de tortugas marinas que han sido encontradas en peligro, una iniciativa muy interesante pero que apenas es percibida por el visitante. Además, en este punto se crea un espacio muy complejo de comprender, con vocación de plaza, pero sin este tratamiento. Finalmente nos encontramos con la presencia del iglú, un edificio emblemático, pero complejo de tratar.

La complejidad de la problemática de esta zona reside pues en la coexistencia de diversos problemas que ha de resolverse con una solución general. Sumado además a que nos encontramos en uno de los extremos del recorrido norte, el cual ya hemos analizado anteriormente y que ya es problemático de por sí.

#### Poca Visibilidad del Proyecto

Esta es la principal problemática a tratar de esta zona, que además nos ha sido transmitido desde la jefatura del parque, ya que es una iniciativa muy interesante, que ha de conseguido rehabilitar gran cantidad de tortugas que han sufrido daños importantes, pero que no tiene visibilidad.

Al llegar a la zona del acceso nos encontramos con una valla, lo cual hace que los visitantes lo lean como una zona de acceso restringido, y por tanto no se acercan para ver más. Además, el único reclamo de interés para los visitantes es un tanque en el que podemos encontrar un ejemplar de tortuga, ya que el resto de ARCA es un recorrido al que no se accede con la entrada normal al parque. Es por ello que no se llega a comprender desde



24. René Esteve (director de marketing y comunicación), entrevista por el autor el 22 de agosto de 2019.

Figura 42

fuera y en ocasiones este espacio pasa inadvertido hacia los visitantes. Destacar por otro lado, que tampoco encontramos ningún cartel informativo que nos indique la tarea que ahí se está realizando.

Mencionar no obstante que a pesar de que se busca dar mayor visibilidad al proyecto ARCA, es comprensible que no esté abierta completamente al público, ya es un hospital, y en él se encuentran animales recuperarse para posteriormente volver a ser devueltos a la naturaleza. Es por ello que debemos buscar una mejora en el contenido, para que sea más atractivo para los visitantes y de este modo que gane visibilidad el proyecto, pero sin alterar el bienestar de las tortugas que allí habitan.

#### Zonas confusas

Este es un problema de especificación de las zonas, de zonas sin uso, o de la propia señalización de estas. Nos encontramos frente al iglú, entre la entrada a ARCA y el delfinario, en este punto se forma una pequeña plaza que no tiene ningún uso, y que en ocasiones es confusa.

En ella, nos encontramos, con la trasera de varios edificios, y una zona muy mal señalizada, donde es común que los visitantes, estén confundidos, y no entiendan el espacio, ya que verdaderamente parece una plaza de acceso, y podría entenderse como la entrada al delfinario.

Todo ello acompañado de que es la parte trasera del iglú, y nos encontramos justo al lado de la entrada a ARCA, y el recorrido norte, hace que sea una zona complicada que requiera un tratamiento específico.



Figura 43



## Iglú

Nos encontramos frente a uno de los edificios singulares del Oceanogràfic, el iglú es la parte superficial de la zona de aguas frías. Esta zona es bastante compleja en si básicamente por la escasez de sombra que la rodea y por el efecto de relejo de la luz, que el color blanco del iglú produce.

Al rededor la gran sección esférica que forma el iglú aparece un recorrido que lo rodea y nos va conduciendo hasta la entrada de este, el problema reside en que no encontramos a lo largo de este itinerario ni un elemento de sombra, lo cual hace que en días cálidos, se produzca una sensación muy incómoda debido a las elevadas temperaturas, que empeoran debido al color blanco del iglú. Para atraer la atención de los visitantes, actualmente se han colocado en el camino, diversos carteles informativos con distintas imágenes de animales marino, que van en relación con la temática del parque, pero que según nos explicaron desde la organización del Oceanogràfic, no llega a captar la suficiente atención de los visitantes.



Figura 44

## 3.2.4 Elementos Inconexos

En este caso no nos encontramos en una zona concreta, esta vez la problemática se extiende en todo el parque, Abordando diferentes aspectos que hacen que en ocasiones se pierda la temática del parque marino.

Al buscar una zona de actuación donde centrarnos para tratar los elementos inconexos, nos dimos cuenta de que estos se centraban en todo el parque. La pérdida de una imagen unitaria, hace que tengamos la impresión de que muchas cosas en la superficie del parque han sido colocadas a posteriori, para subsanar diversos problemas que han ido surgiendo, pero que no siguen ninguna directriz, idea o plan de actuación. A nuestro entender, esto puede interpretarse como que se han ido añadiendo “parches”, los cuales deterioran la imagen del parque y hacen perder interés a la zona superficial del Oceanogràfic, ya que estos cambios de estilo de los elementos o de acabados, aparentemente, no responden a ningún patrón lógico.

En este apartado analizaremos diversos elementos arquitectónicos que conforman la imagen del Oceanogràfic, y que hacen que esta no sea comprendida como unitaria, sino como una suma de distintos elementos dispuestos en diferentes momentos sin atender patrones y que dificultan la lectura del lugar.

## Pavimentos

Esta es una problemática que ha hemos comentado en apartados anteriores al hablar de la materialidad, nos encontramos con una superficie muy amplia, en la que es de comprender que no se use el mismo pavimento de forma masiva, ya que sería demasiado repetitivo.

El problema radica en que los diferentes pavimentos, han sido colocados en diferentes momentos, sin atender a ningún tipo de lógica, y encontramos sobretodo soleras, con patrones impresos, pero que cambian de una a otra sin respetar zonas. Por ejemplo, en el recorrido norte encontramos una solera lisa, de diferente color que en resto del parque, alrededor del iglú encontramos que en la solera hay impreso un patrón de losas de gran tamaño, y finalmente en el resto del parque solemos encontrar (en distinta tonalidad) un hormigón impreso que imita los adoquines, aunque con un color rojizo artificial. Además, en otros puntos del parque encontramos otros acabados como tarimas de madera, resinas epoxi ...

Destacar, por lo tanto, que la problemática no reside en la utilización de distintos pavimentos, lo cual es comprensible y lógico en un parque de estas dimensiones, sino en la falta de una lógica en ellos, y la similitud gran de acabados, que hace que parezcan parches más que cambios de pavimento intencionados.



Figura 45



## Pérgolas

Nuevamente en este ítem, encontramos elementos que son inconexos, diferentes estilos de pérgolas, que no atienden a ninguna lógica en concreto, y que en algunos ejemplares aparecen como elementos aislados y aleatorios.

Por regla general, la pérgola del parque tiene un estilo de superficies regladas, formado con textiles blancos resistentes, que desde nuestro punto de vista compite con la arquitectura del lugar, y por lo tanto creemos que no es la opción más adecuada. No obstante, además de ello, aparecen diferentes pérgolas de otros estilos que no se llegan a comprender. Un claro ejemplo es la que encontramos en las proximidades del delphinario en la zona este del parque, fabricada en madera con un estilo asiático, que rompe completamente con la estética del parque, y que, desde nuestro punto de vista no tiene mucho sentido. Aunque este no es el único ejemplo que encontramos, es bajo nuestro criterio el más llamativo.

Por ello básicamente creemos que la problemática reside tanto en la falta de coherencia entre algunas pérgolas del parque, pero además también encontramos que desde la dirección del Oceanogràfic, buscan integrar unas pérgolas con formas curvilíneas que creemos que buscan un protagonismo, que rivalizara con los edificios existentes.



Figura 46



Figura 48



Figura 49



Figura 47



Figura 50

## Mobiliario

A la hora de hablar del mobiliario urbano que encontramos en el parque, también apreciamos que, este ha sido elegido y ubicado en el parque sin ningún tipo de orden lógico. Encontramos diferentes estilos tanto de bancos, papeleras, tiendas, máquinas de vending...

Otra vez, se pierde una imagen unitaria del parque al usar diferente tipo de mobiliario, lo cual desde nuestro punto de vista le resta interés al parque, seguimos teniendo la impresión de que se ha trabajado por "parches" o cubriendo zonas en función de las necesidades, pero sin seguir ningún tipo de directriz.

Comentar nuevamente, que en esta ocasión también, la problemática no reside tanto en que se empleen diferentes mobiliarios urbanos, sino que estas diferencias no atienden a ningún orden lógico, son desde nuestra percepción aleatorias, y por tanto se pierde interés desde el punto de vista arquitectónico.



Figura 51



Figura 52

## Falta de imagen unitaria

Además de los apartados comentados anteriormente, queremos mencionar en otro ítem la falta general de una imagen unitaria en todo el parque.

No solo centrándonos en mobiliario, pérgolas y pavimentos, es un problema que vemos que va más allá, en la materialidad en las zonas, incluso en la vegetación. Un claro ejemplo, es como la zona de la entrada es completamente diferente a cualquier otra zona, sin razón alguna. Pero además de este podemos encontrar más ejemplos.



## 3.3 Objetivos

Con el fin de atender a nuestro análisis DAFO, y nuestro estudio de las problemáticas, vamos a marcar a continuación una serie de pautas a seguir para llevar a cabo una intervención planteada. Estos objetivos van a ser enunciados en función de la importancia que tienen para nosotros, teniendo en cuenta nuestros criterios y una puesta en común de estos, con la dirección del Oceanográfico.

### **Aumentar las zonas de sombra.**

Desde el punto de vista de calidad de las visitas, este es un tema primordial, como ya hemos comentado antes la carencia de sombras en muchos puntos del parque, hace que la visita, en algunos momentos pueda resultar incómoda para los visitantes, en especial en el acceso y el recorrido norte apartados que trataremos posteriormente de una forma individual.

Es por lo cual, que vamos a buscar actuar de una forma unitaria en todo el parque proponiendo sistemas de sombra, tanto empleando recursos arquitectónicos, como vegetales.

### **Dar mayor visibilidad al proyecto ARCA.**

Con ello se busca mejorar desde el punto de vista del contenido, se trata de una iniciativa de gran interés y que actualmente es prácticamente invisible.

Este apartado no solo incluye una señalización mayor, también tenemos como objetivo la mejora de contenido mediante una mayor visibilidad de lo que ocurre en el Hospital de tortugas además de una mejora general en las intermediaciones, que actualmente son un nexo entre puntos de conflicto, pero que tienen muchas opciones

### **Reformar el acceso.**

Este objetivo, también de gran importancia, ha sido tratado con anterioridad y exige una reforma completa atendiendo a varios aspectos. Es considerado desde la dirección del Oceanográfico como una de las prioridades.

Por ello, planteamos un mayor aumento de las sombras, un objetivo también primordial en el parque, además de la inclusión de más vegetación. Se buscará además la creación de zonas de estar y la ruptura de la monótona parte del parque marino que actualmente tenemos, en busca de una plaza de mayor calidad para el visitante, donde se tenga una primera impresión agradable y de calidad.

### **Reformar el recorrido norte.**

Nuevamente proponemos otra reforma completa. El recorrido norte tiene varias carencias a mejorar, algunas de ellas, las hemos propuesto como objetivos individuales como es el caso de las sombras.

Pero en este caso nuevamente, el objetivo es mejorar esta área del parque, de una forma unitaria, prestando atención a las sombras y la introducción de la vegetación. Además, buscaremos las visuales con el cauce del río Turia, para aportar mayor interés al recorrido. Todo ello sin olvidar las restricciones por normativa que hemos comentado anteriormente.

### **Mejorar la vegetación del parque.**

A lo largo de todos los puntos del análisis hemos comentado la necesidad de mejorar la vegetación en el parque. No se trata de que la encontremos incorrecta en todo el Oceanográfico. Es una cuestión de calidad, y cantidad en algunas zonas.

Buscaremos por lo tanto la inclusión de más especies que aporten una sombra de calidad, huyendo de las aceráceas (conocidas como palmeras) que no aportan una sombra de calidad entre otros. Además, proponemos la implantación de más especies autóctonas de esta región del mediterráneo, con lo cual se busca dar mayor calidad a la vegetación y una imagen más natural.

### **Buscar una imagen unitaria del parque.**

Buscamos con este objetivo satisfacer una de las problemáticas más apreciables en todos los puntos del lugar. Una imagen unitaria del parque que permita que este se pueda leer como un conjunto, dotándolo de mayor riqueza.

Pretendemos un sistema de pérgolas que sea común para todo el parque y que no compita con la arquitectura del lugar. Con respecto a el mobiliario, trataremos de que se lea como uno solo y no como un conjunto de estos, y finalmente proponemos, una revisión de la materialidad, como son los pavimentos, que actualmente no siguen ningún orden desde nuestro punto de vista.

### **Parking de bicicletas.**

Con esta pauta pretendemos que el Parque marino sea más accesible a todos. Aunque actualmente sabemos que los grupos grandes y las familias se desplazan con autobuses o coches, cada vez son más personas las que se desplazan con bicicleta o patinetes eléctricos, por ellos pretendemos satisfacer esta necesidad con la inclusión de más parking para bicicleta y patinete eléctrico en la entrada.

Es una medida que además consideramos que aporta al parque un enfoque más ecológico, y sostenible. Un objetivo muy sencillo de llevar a cabo, con muy poco presupuesto, pero de una gran importancia en el tiempo en el que nos encontramos.

### **Reformar los planos de agua.**

Este es un objetivo a largo plazo, se trata de una intención de hacer que los planos de agua que actualmente tenemos, se conviertan en lugares donde pueda surgir la vegetación, o incluso pueda existir una fauna.

Pretendemos con este objetivo huir de lo artificial, para crear espacios más reales y autóctonos. Un objetivo tema que se abordó en la presentación de un taller que hizo la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia en conjunto con el oceanográfico, era la posibilidad de que estos planos de agua fueran más naturales, y pudieran ser una zona de paso para las aves migratorias, algo que nos parece de un gran interés.

### **Mejora de las indicaciones.**

Aunque no es de primordial importancia, desde la dirección del centro nos han informado de la necesidad de más señalética en las rotondas, los cruces y las grandes vías. Por ello proponemos una mejora en las indicaciones, tanto para llegar al Oceanográfico desde el centro, como en las cercanías y rotondas. Además, el acceso al parking deberá estar mejor señalizado.

## **3.4 Estrategias.**

A la hora de plantear unas estrategias para aplicar nuestros objetivos, vamos a centrarnos en los tres puntos más conflictivos, el acceso, el recorrido norte, y las inmediaciones del proyecto Arca y el iglú. En ellas trataremos las diferentes problemáticas, mediante soluciones que iremos proponiendo en función de la prioridad con la que han de ser aplicadas, marcando de este modo una pauta cronológica.

Estas zonas han sido seleccionadas en función de nuestros análisis, nuestras visitas de campo, e información que nos han aportado desde la dirección del centro<sup>(25)</sup>.

### **3.4.1 Acceso**

#### **Inclusión de elementos arquitectónicos de sombra.**

Proponemos una serie de elementos arquitectónicos de sombra, de una forma estos no traten de competir con la arquitectura del parque, buscando formas simples, y la ortogonalidad. Estas pérgolas, buscarán cubrir una gran superficie, ya que han de proteger, tanto las inmediaciones de las taquillas, como los diferentes espacios que surgen en este acceso.

#### **Ruptura de la monotonía y a longitudinalidad.**

Para ello organizaremos el acceso, mediante una estrategia de bandas, buscando la coincidencia con los accesos desde el parking, para de este modo poder integrar las preexistencias. Con esta estrategia de bandas transversales queremos romper la imagen de un gran acceso, sobredimensionado, y de gran longitud. A esta organización, someteremos, todos los elementos de intervención, los elementos de sombra, la vegetación, los planos de agua, zonas de estar ...

#### **Inclusión de planos vegetales.**

Pretendemos de este modo, romper con la imagen de una plaza muy dura, y poco permeable, jugando con diferentes superficies, ello nos lleva a incluir estos planos verdes, en los que únicamente podremos poner especies de poco calado, y siempre protegidas en testeros, ya que bajo la plaza se encuentra el parking, y otro tipo de especies vegetales no es posible.

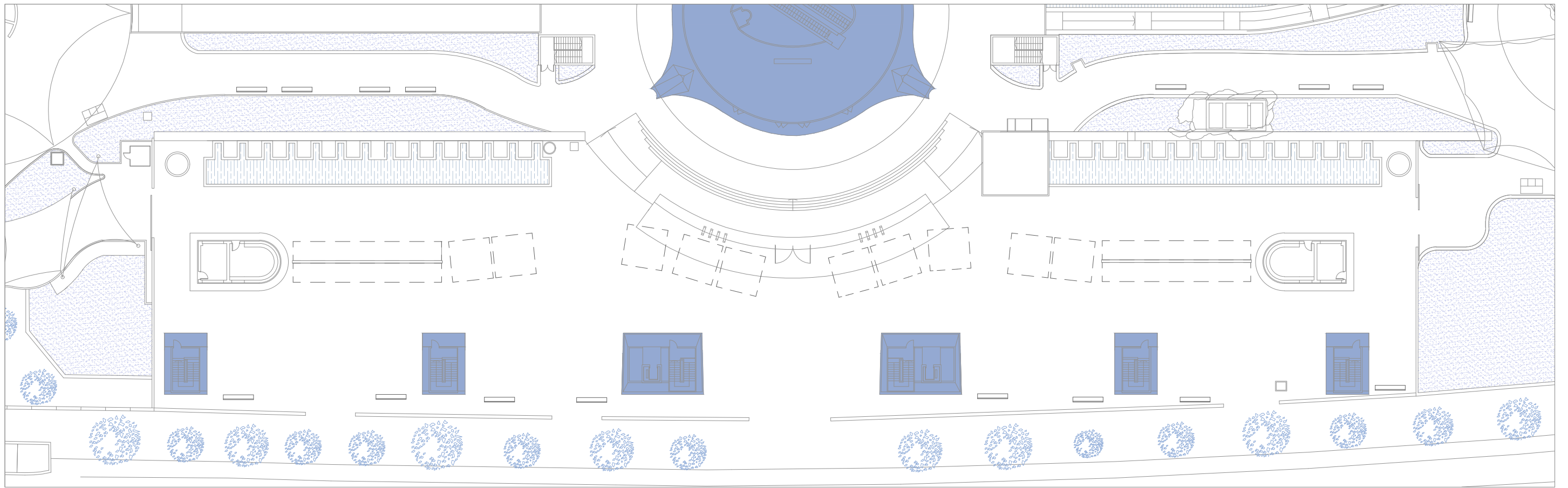
#### **Mayor presencia al agua.**

Buscamos desdibujar la fuente actual, dándole dinamismo, y haciéndola protagonista del acceso, para ello, variaremos sus dimensiones haciendo que esta penetre en la plaza. Además, ahora esta tendrá una altura más baja, para de este modo hacer partícipes a los visitantes.

#### **Implantar parking de Bicicletas**

Para ello disponemos dos zonas de aparcamiento de bicicleta, con una capacidad de unas 150 cada una, que ubicamos entre diferentes accesos desde el parking, buscando, que todos los elementos del mismo uso queden agrupados entre sí.

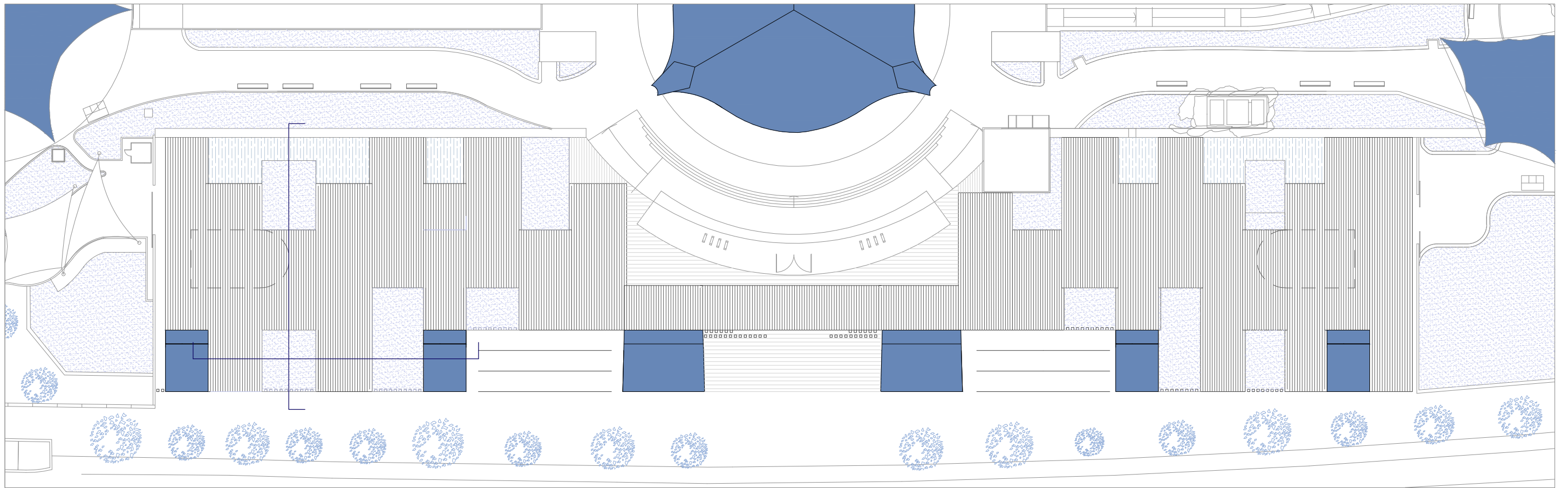
25. René Esteve (director de marketing y comunicación), entrevista por el autor el 22 de agosto de 2019.



PLANTA BAJA. ESTADO ACTUAL. E 1:500

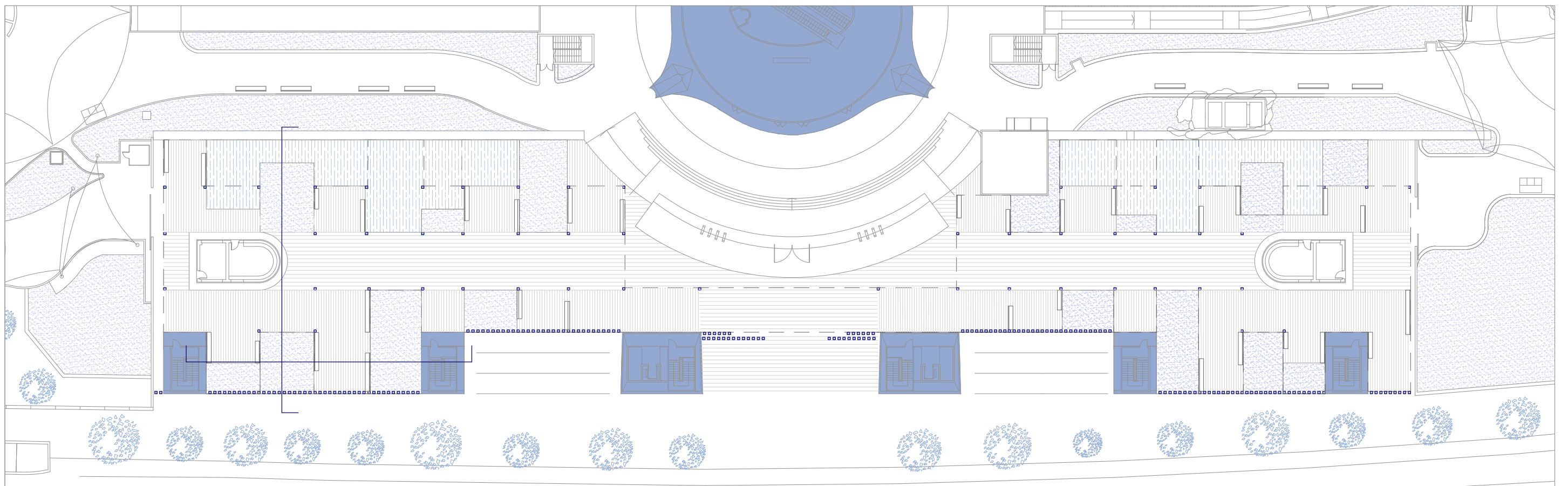






PLANTA CUBIERTA. PROPUESTA. E 1:500

Figura 54



PLANTA BAJA. PROPUESTA. E 1:500



Figura 55

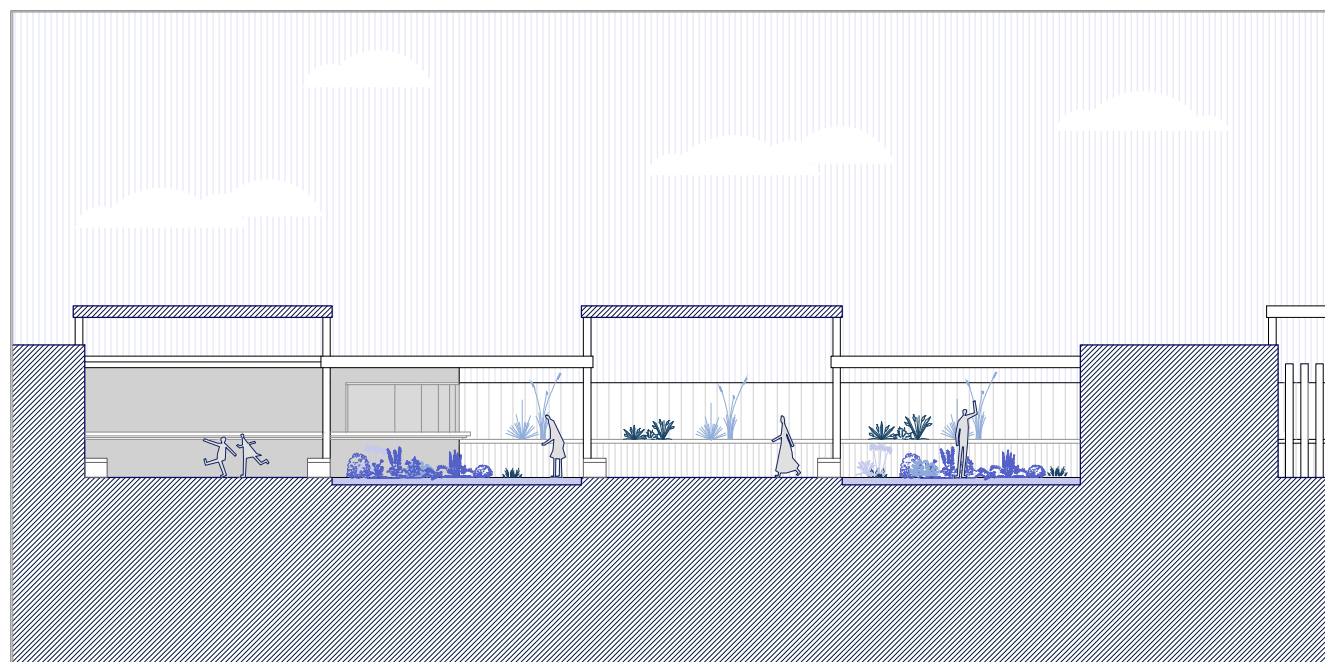


Figura 56

SECCION A. PROPUESTA. E 1:200

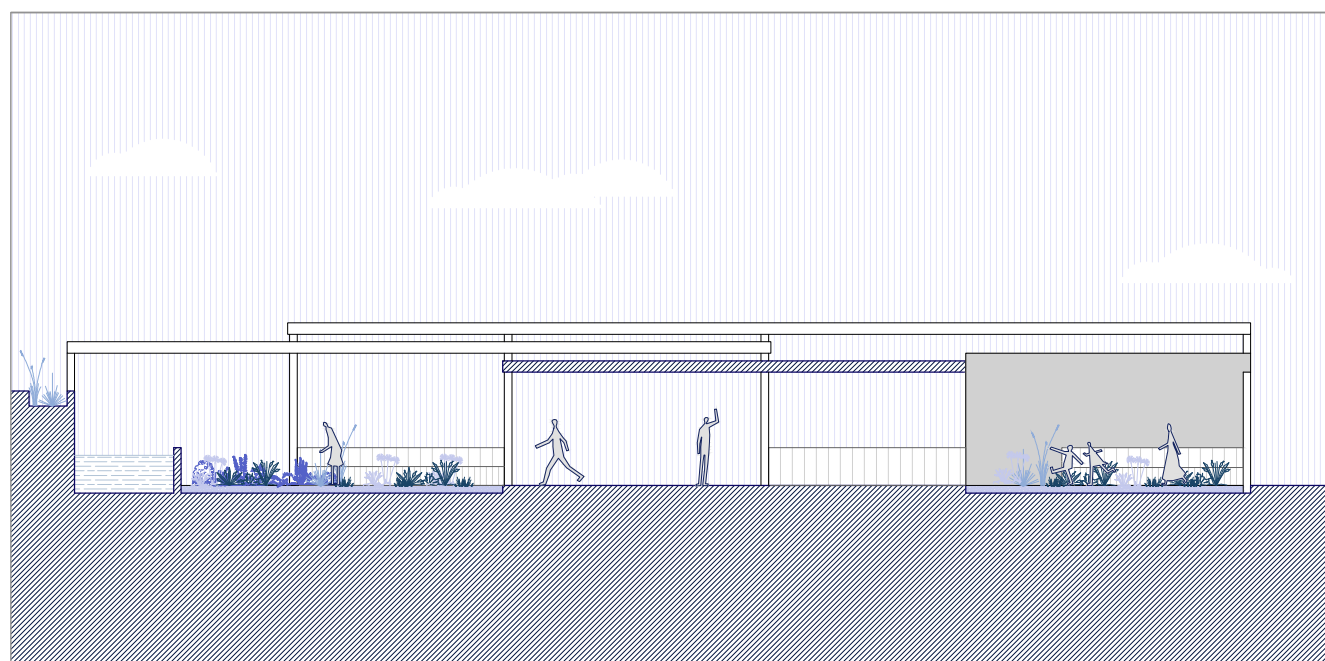


Figura 57

SECCION B. PROPUESTA. E 1:200

### 3.4.2 Recorrido Norte

#### Ganar visuales hacia el río.

Por ello a lo largo de todo el recorrido dispondremos una serie de aperturas en el vallado, de modo que los visitantes puedan apreciar a través de ellas el antiguo cauce del río Turia. Para romper con la monotonía del recorrido, intercalaremos estas aperturas, con los elementos de sombra que proponemos a continuación.

#### Inclusión de elementos arquitectónicos de sombra.

Nuevamente buscamos la introducción de elementos de sombra arquitectónicos, ya que no es posible implantar, tanta especie de árboles como sería necesario debido al ancho mínimo del recorrido para el camión de bomberos. En esta ocasión disponemos los sistemas de sombra, siguiendo un ritmo A-B que iremos repitiendo a lo largo del recorrido norte buscando de este modo romper con la longitudinalidad. Estos elementos de sombra han de tener la altura mínima según normativa para que pueda circular el camión de bomberos bajo el.

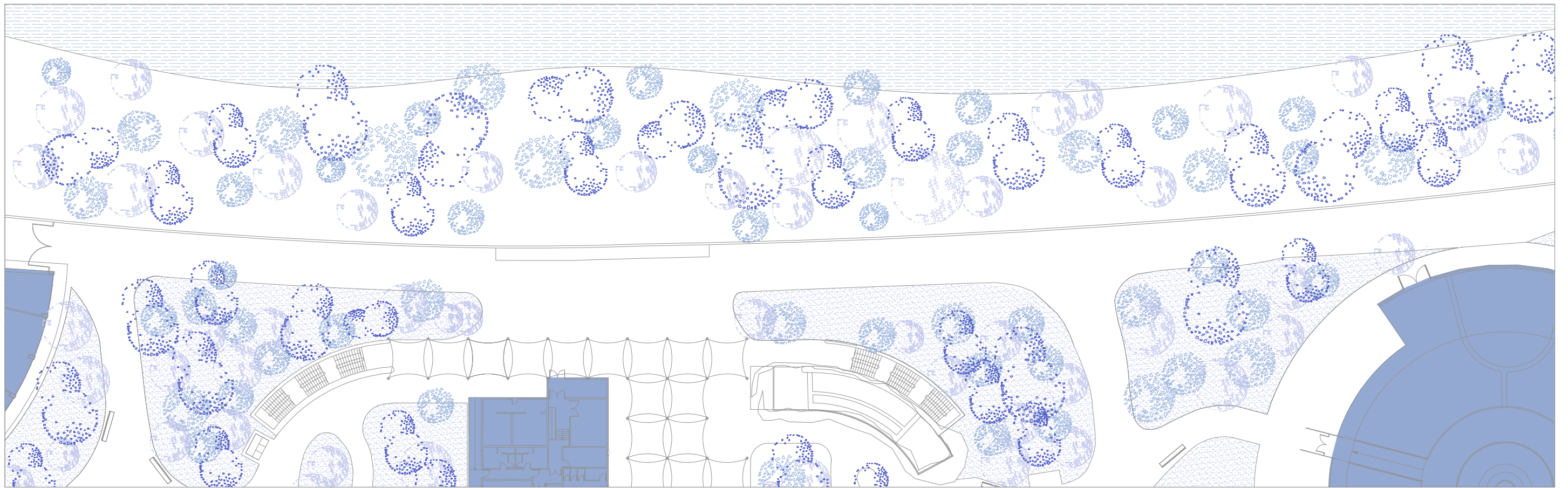
#### Salidas al río

Planteamos una serie de salientes al río en forma de voladizos, ubicados en sitios estratégicos (intersecciones del recorrido norte con otros caminos), con lo que se busca un doble fin. En primer lugar, la generación de pequeñas plazas en los nodos o nexos, y, por otro lado, integrar el Oceanográfico y el río, haciendo que las vistas, que se pretenden tanto del cauce, como de su flora y fauna, formen parte del atractivo del parque marino, como si de una zona más a visitar se tratase.

#### Inclusión de las zonas verdes en el recorrido.

Proponemos en este punto desdibujar el límite entre las superficies verdes, y el pavimento existente, con lo que queremos conseguir varias cosas. En primer lugar, romper con esa imagen de un recorrido largo, sin alteraciones en su trazado. Y, en segundo lugar, aunque no se incluyan especies arbóreas de gran tamaño, debido a que debemos dejar la distancia mínima para el camión de bomberos, que la vegetación, penetre en el recorrido, aportando mayor frescura e interés a este.



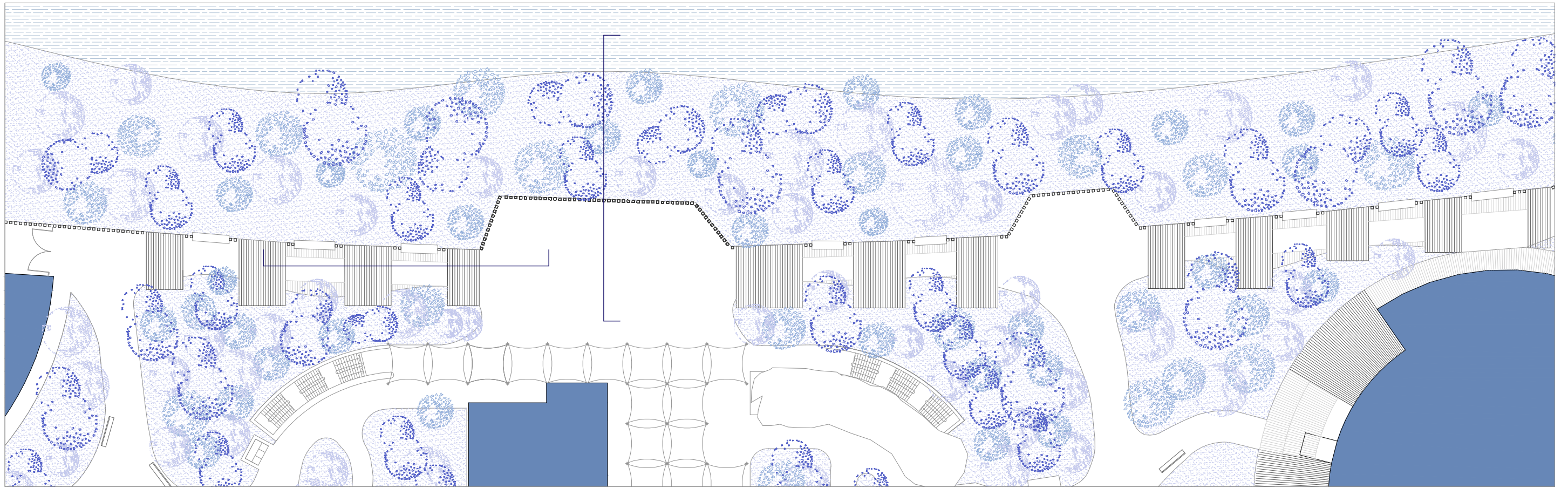


PLANTA BAJA. ESTADO ACTUAL. E 1:500



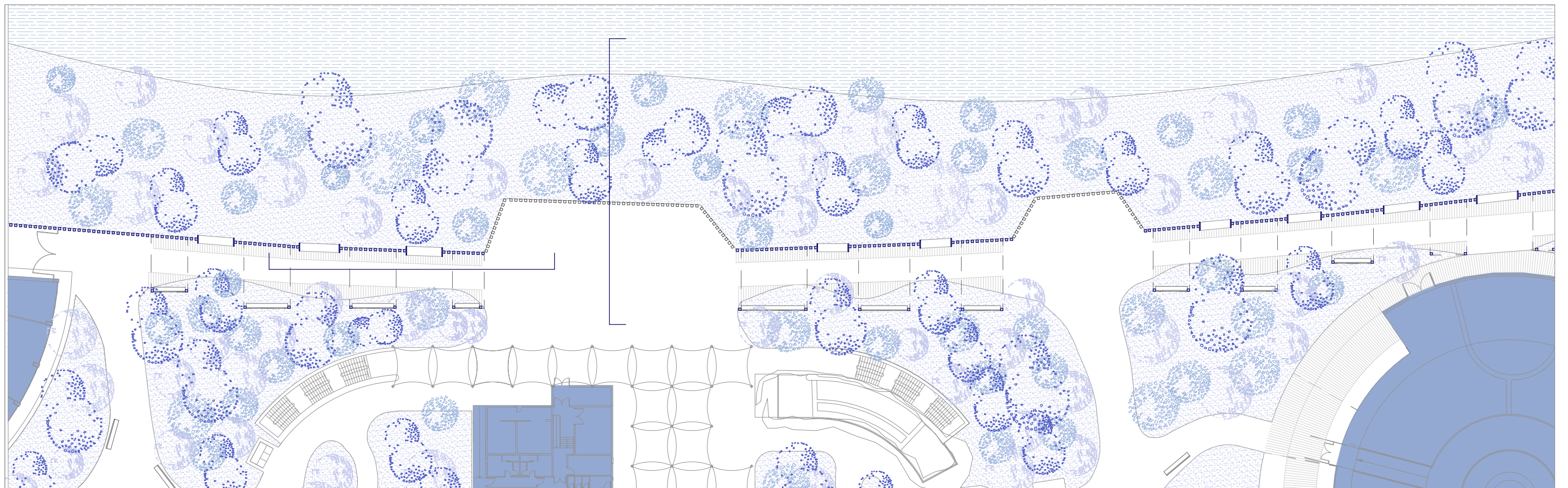
Figura 58





PLANTA CUBIERTA. PROPUESTA. E 1:500

Figura 59

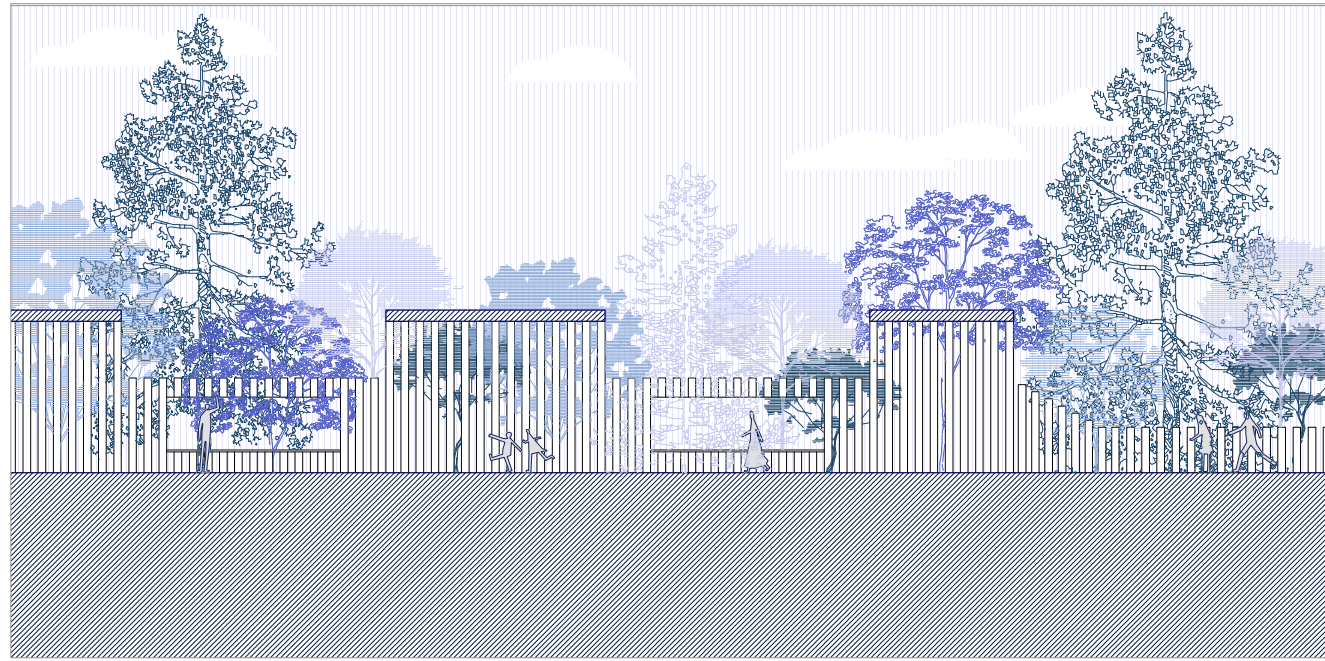


PLANTA BAJA. PROPUESTA. E 1:500



Figura 60





SECCION A. PROPUESTA. E 1:200

Figura 61

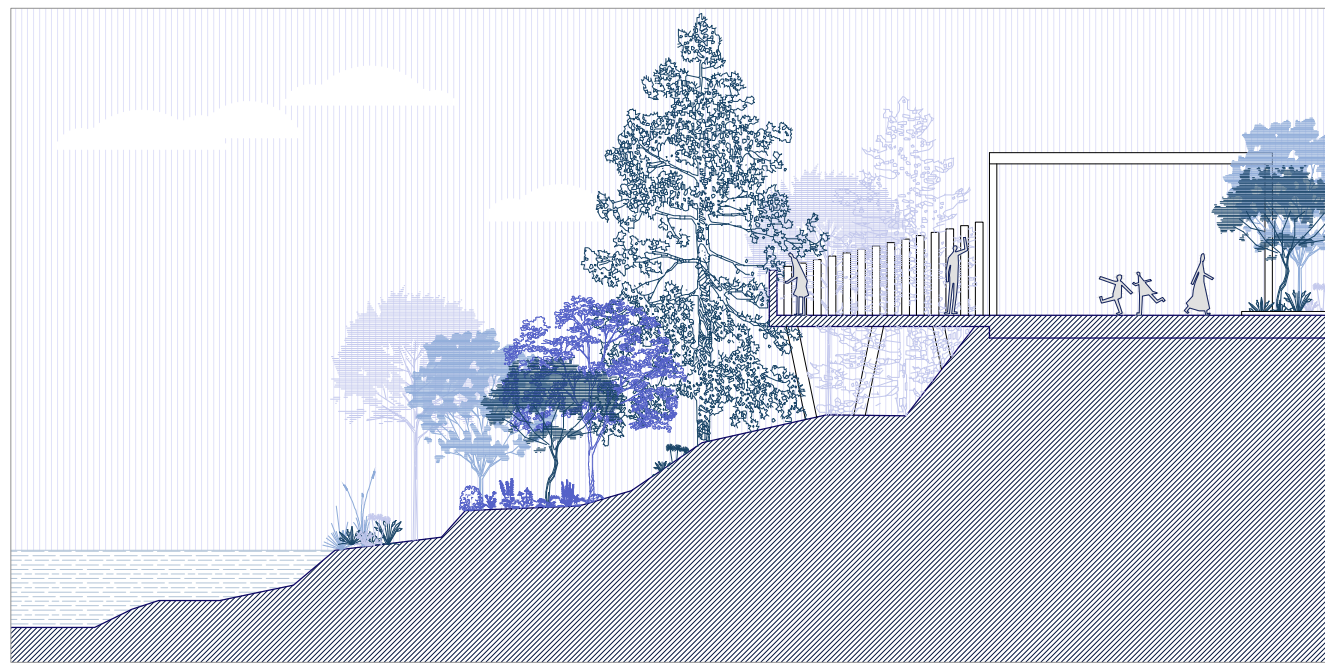


Figura 62

SECCION B. PROPUESTA. E 1:200

### 3.4.1 ARCA e Iglú

#### Mayor visibilidad del Proyecto ARCA

Para ello, se propone, en primer lugar, retirar la valla de la entrada, que da una imagen de acceso prohibido para el público. En segundo lugar, la disposición de más de una pecera para tortugas, donde se muestren diferentes ejemplares, en diferentes fases de la recuperación, de modo, que esta zona, cuente una historia que el espectador entienda. Y finalmente, al encontrarse en una intersección del recorrido norte, la salida al río ubicada en este punto, pretende crear un punto que genere una atracción en los visitantes, que haga que ponga atención en lo que allí sucede, como es el proyecto ARCA.

#### Inclusión de elementos arquitectónicos de sombra.

En este caso, nuestro principal problema era la zona que rodeaba el iglú, es por ello, que, siguiendo la pauta, emplearemos elementos de sombra simples, con formas puras, que no resten protagonismo al iglú, y que se adapten a su forma, por ello en esta ocasión emplearemos elementos con forma de secciones circulares alternándolas.

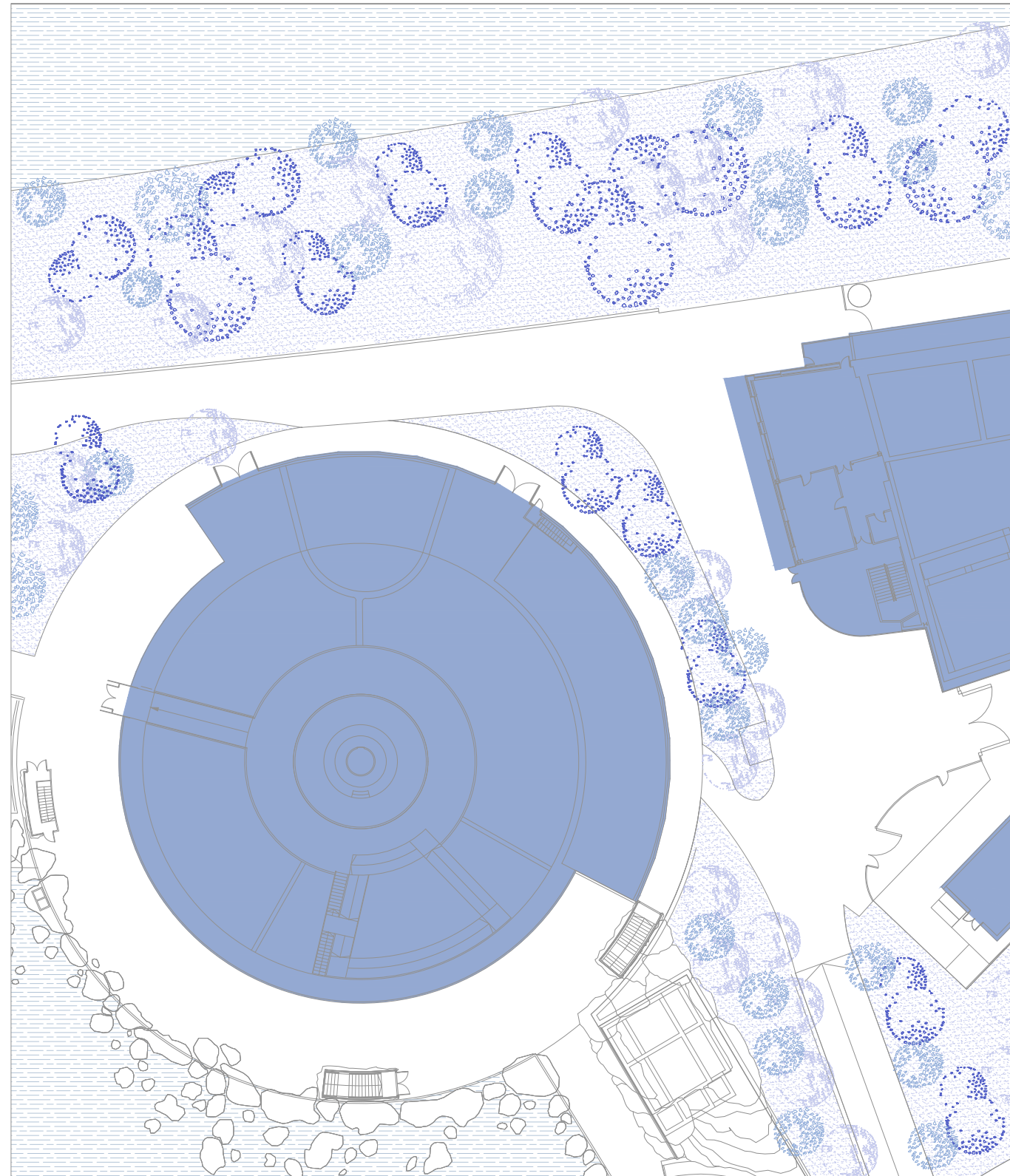
#### Quitar protagonismo a zonas confusas.

Buscamos pues, que la zona de acceso para personal que encontramos tras el delfinario, no cobre tanto protagonismo, añadiendo una mayor superficie de vegetación, que limite la dimensión de este acceso, a lo estrictamente necesario, para que no se genere confusión. Además, añadiremos nuevas zonas verdes, con el mismo fin.

#### Abrir visuales al interior del iglú, a la zona de trabajadores

Actualmente en la zona trasera del iglú, encontramos unos vidrios opacos, proponemos por lo tanto hacerlos transparentes, para que el espectador pueda ver lo que sucede en el interior, dotando de interés la zona trasera del iglú, y haciendo más visibles las tareas de alimentación, cuidados y reproducción de los ejemplares. Además, para llegar a él proponemos una modificación de las zonas verdes, y remarcar el recorrido con un pavimento que lleve al espectador por los diferentes sitios de interés.





PLANTA BAJA. ESTADO ACTUAL. E 1:500



Figura 63



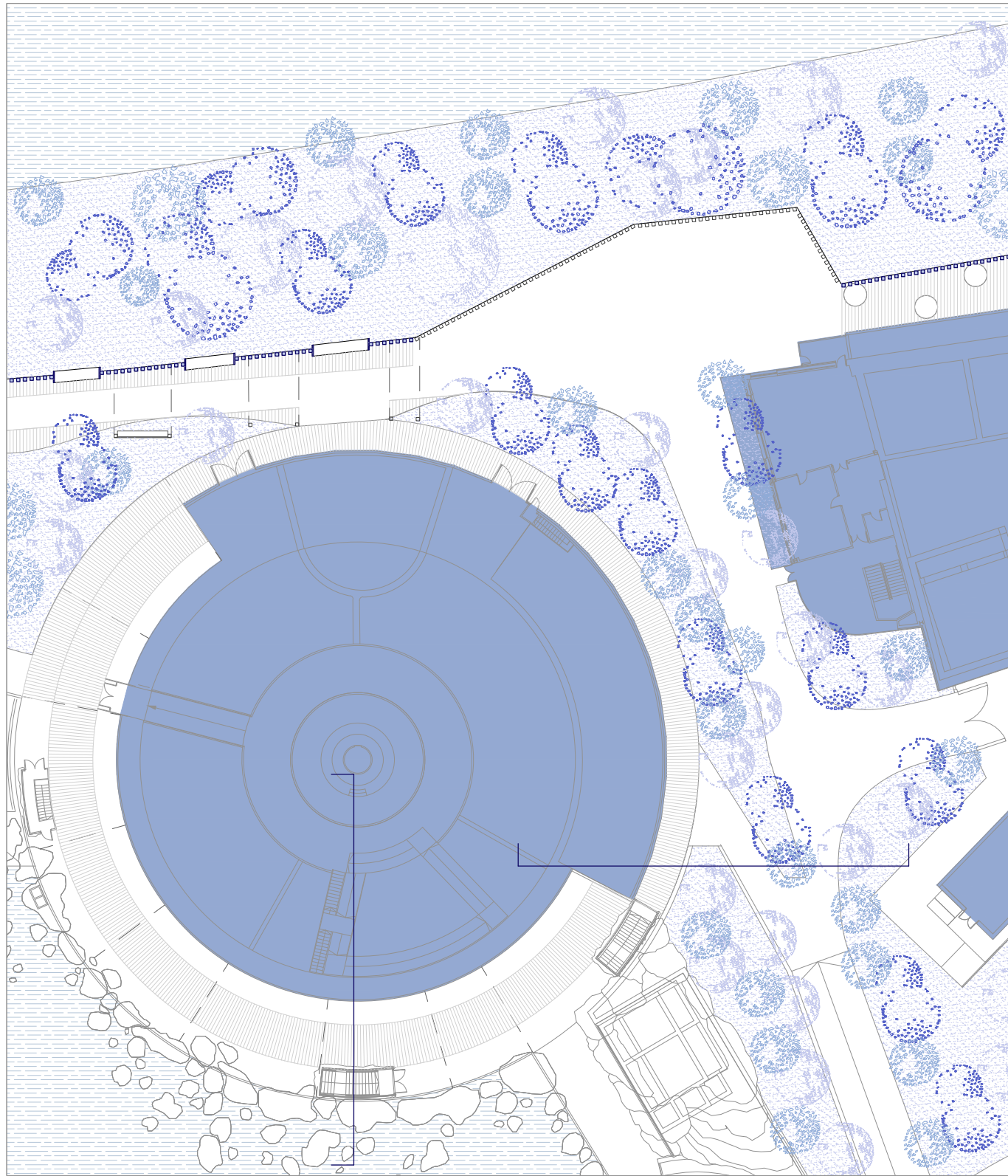


Figura 64

PLANTA BAJA. PROPUESTA. E 1:500

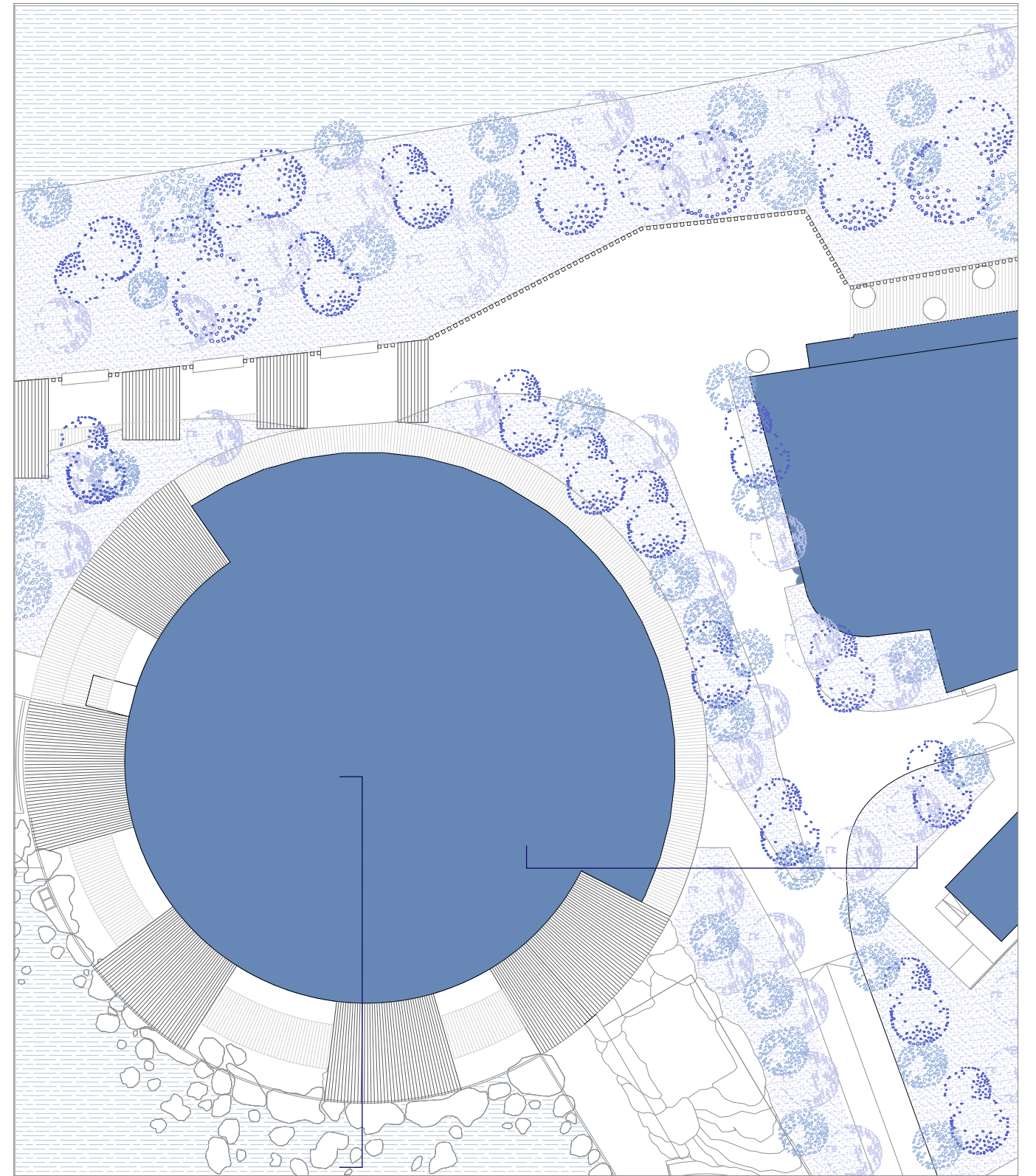
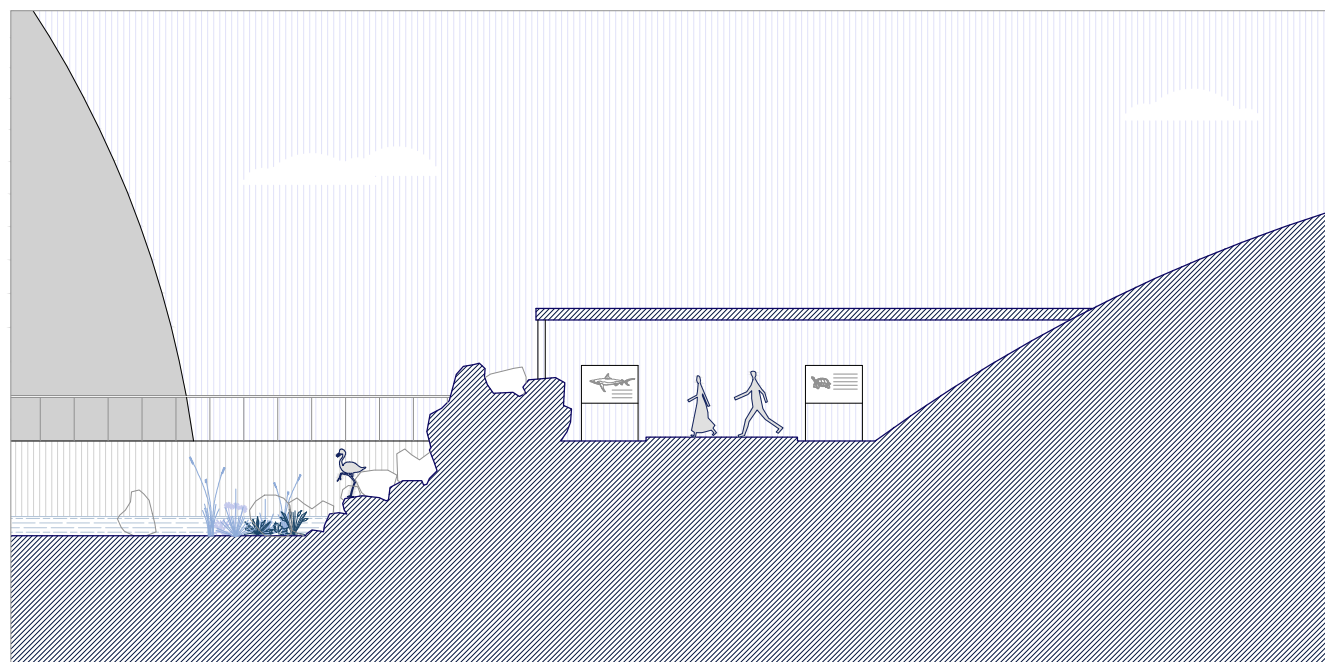


Figura 65

PLANTA CUBIERTA. PROPUESTA. E 1:500



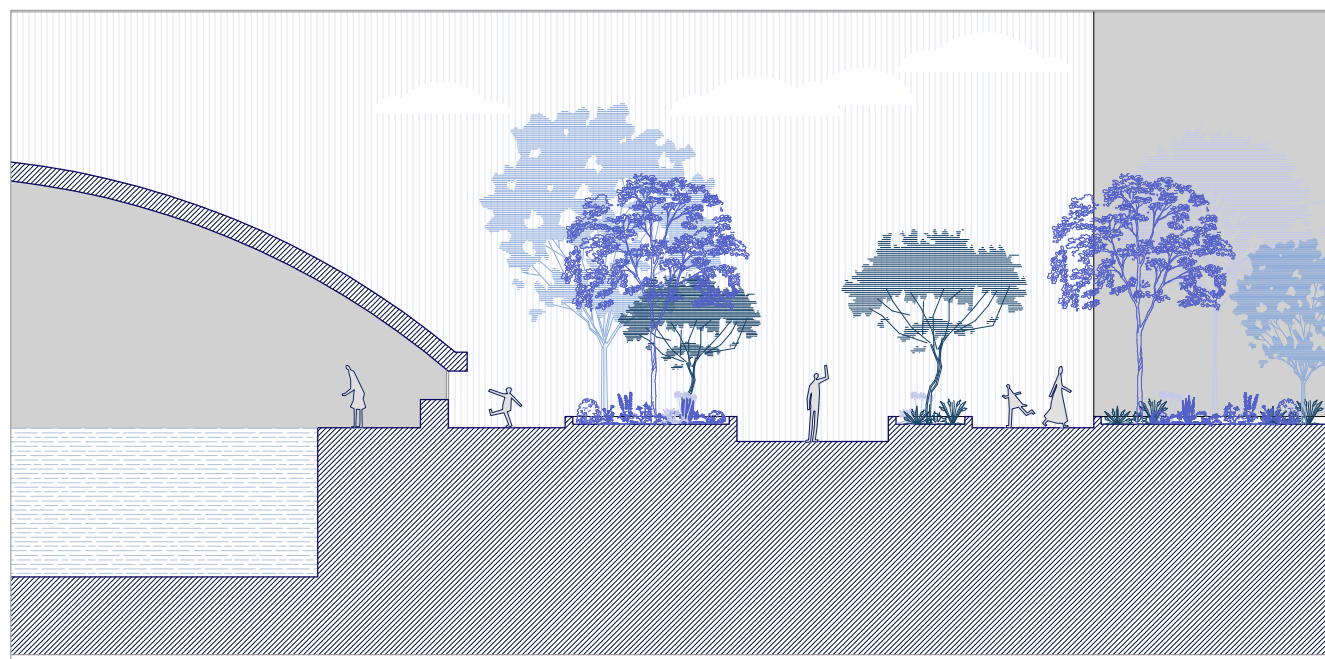




SECCION A. PROPUESTA. E 1:200



Figura 66



SECCION B. PROPUESTA. E 1:200



Figura 67

## 4. Conclusiones

Las soluciones propuestas, han sido especificadas atendiendo a un orden de preferencia en función de cómo consideramos su urgencia, además estas soluciones han de ser extrapoladas a otros puntos problemáticos del parque, siguiendo las mismas directrices, pero adaptándolas al lugar en el que nos encontremos. Por tanto, a la vista de los resultados obtenidos, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- 1- Es importante el tratamiento de la sombra, aplicar elementos que hagan la visita en las zonas de la superficie más agradable. Este es un caso de especial importancia en la entrada. Estos elementos han de ser simples para que no compitan con la arquitectura del lugar.
- 2- Se deben aprovechar los recursos que tenemos a nuestro entorno, es por ello que es fundamental aprovechar las vistas cuando las tenemos, especialmente en zonas carentes de interés, para aportar riqueza a estas áreas. Es el caso del recorrido norte
- 3- La vegetación ha de ser reestudiada, aunque el estudio de la vegetación, no era el objetivo de este trabajo, es importante aclarar, que hemos encontrado carencias en cuanto a algunas especies de árboles utilizadas, y que pensamos que deberían ser reestudiadas por ejemplares autóctonos
- 4- Se debería seguir trabajando más a fondo, en seguir tratando de hacer cada vez los planos de agua menos artificiales, con el fin de que en algún momento puedan albergar flora y fauna de forma natural.
- 5- Se debe seguir trabajando en dar visibilidad al proyecto ARCA, aunque desde nuestro punto de vista, es fundamental trabajar desde la visibilidad arquitectónica, habilitando la zona para que sea accesible al público, pero también desde el concepto, integrando más ejemplares, en diferentes fases, que hagan el proyecto más atractivo al público.
- 6- Es importante actualmente que los parques marinos no sean únicamente sitios de exhibición de animales, por ello, se ha de trabajar para dar mayor visibilidad a todos los procesos de la vida de los animales. En este trabajo hemos propuesto la apertura de visuales a las zonas de trabajo del iglú, aunque esta ha de ser una directriz, para hacer visibles otros puntos
- 7- Integrar parking para elementos de movilidad sostenible con el medio ambiente ha de ser en nuestro día un standard, tanto bicicletas como patinetes ...
- 8- Todos los elementos añadidos en lo sucesivo para mejorar las instalaciones en la superficie, han de ser concebidos, siguiendo las mismas directrices, estos han de seguir un estilo similar, y atender a la misma idea, para dar una imagen unitaria, estudiada, y de buen gusto a cota 0



9- Todas las mejoras han de ser efectuadas en función de su importancia o urgencia, es por ello que, a la hora de abordar los objetivos y estrategias, lo hemos hecho en orden de importancia. Atendiendo además primeramente los puntos más críticos, y luego extrapolando las diferentes soluciones al resto del Oceanogràfic.

10- Es necesario en ciertos puntos, romper con la linealidad de algunas áreas, con diferentes recursos arquitectónicos, para dotar de un mayor interés a todas estas zonas, este es el caso de un acceso que con un buen tratamiento puede ser una plaza, o un recorrido norte con grandes posibilidades.

## 5. Anexo

A continuación, procedemos a adjuntar la entrevista realizada por el autor a René Esteve, director de marketing y comunicación del Oceanogràfic, esta entrevista ha sido estructurada por puntos en función de los diferentes bloques o estrategias de actuación a seguir.

Fecha de la entrevista 22 de agosto de 2019

### Preguntas de Carácter general

**¿Actualmente, a nivel arquitectónico y de paisaje del parque marino, cuales destacaría como principales problemas o aspectos a mejorar?**

**Las sombras,** necesitamos espacios de sombras en la Plaza de Acceso y en el Vial Norte, especialmente. Esto significará mejorar mucho la calidad de la visita. Otro espacio a solventar es el anillo perimetral de Ártico (el iglú), otra zona afectada por la irradiación solar.

**Adecuación del acceso al ARCA,** el hospital de Tortugas. Un espacio de gran relevancia por los programas de recuperación de tortugas que allí tienen lugar y que apenas es percibido por el visitante.

**Plaza de Acceso:** necesita una adecuación a los usos habituales de los visitantes. Más allá de las sombras, se requiere crear zonas de descanso para sentarse, habilitar espacios para parking de movilidad (bicis y patinetes), integrar más las fuentes, crear un elemento escultórico e icónico relevante, etc.

**¿De entre los anteriormente citados, cuál cree usted, desde la gestión del parque que sería el primordial a abordar?**

En términos de calidad de visita, las sombras.  
En términos de mejora de contenidos: el ARCA

**¿Tienen previsto algún tipo de reforma a corto, medio o largo plazo para abordar alguno de los aspectos citados anteriormente?**

Sí, están solicitados y contemplados pre-proyectos para estudiar soluciones. Hay varias ideas en la mesa de dirección para resolverlos a corto y medio plazo.

**¿Han solicitado algún tipo de ayuda (europea, nacional ...) para llevar a cabo algún tipo de reforma, que afecte a los aspectos arquitectónicos del parque?**



Nosotros, como operador del Acuario, no podemos. Los edificios y el espacio son propiedad de CACSA, o sea, de la GVA. Son ellos quienes solicitan este tipo de ayudas.

**¿Cuál es el tiempo medio que suelen pasar los visitantes en el parque Marino?**

4-5h

## Preguntas del acceso

**¿Con respecto al acceso al parque, considera que esta bien indicado, y es correcto?**

Todo es mejorable, claro. Nos falta más señalética en los accesos al recinto, en las rotondas y cruces con las grandes vías. Aunque somos muy conocidos por el visitante, que ya se ha documentado previamente al viaje a València. Si el visitante ha decidido venir, encuentra la ruta sin problemas.

**¿Tienen información sobre cuál es el medio de transporte más utilizado para llegar a L'Oceanogràfic: ¿coche particular, transporte público, andando...?**

Coche para el turismo familiar que se ha desplazado de este modo a la ciudad. Usa el parking del Acuario.

Para grupos y singles que han venido por medios aéreos, terrestres o marítimos, el medio más utilizado es transporte público y a pie.

**¿Cuál es la media de espera de los visitantes en función de si es temporada alta o baja para obtener su entrada y acceder al recinto?**

Temporada alta: 20min

Temporada media: 5-10min

Temporada baja: inmediato

## Preguntas de las zonas de sombra

**¿Con respecto a la vegetación del parque, están estudiando algún tipo de cambio, o redistribución de esta?**

Estamos siempre en continuas mejoras. Tenemos un equipo de 6-8 jardineros que trabajan todos los días de 7h a 15h

**¿Consideraría algo positivo, la inclusión de algunos elementos de sombra (excluyendo la vegetación) que tuvieran un carácter unitario?**

Sí, totalmente.

L' Oceanogràfic, está compuesto por recorridos subterráneos, y cubiertos, donde encontramos las especies marinas, y recorridos al aire libre, que conectan los diferentes edificios, ¿Tienen algún tipo de control sobre qué porcentaje del tiempo, los visitantes pasan en el exterior, y que porcentaje en el interior?

No, es prácticamente imposible saberlo. Cada visitante es un mundo, depende del tiempo (en verano buscan la sombra y el A/c interior, en primavera al revés), y de las condiciones de la visita, si hay niños las familias tienen un tipo de movilidad alta y un poco más programada; los jóvenes y grupos son más aleatorios, etc.

## Preguntas Arca del Mar

**¿Con respecto al proyecto arca del mar, consideraría, que puede ser de interés, abrirla al público, o darle más visibilidad?**

Absolutamente, como ya he comentado anteriormente. Este programa del ARCA se conecta con el área superior de Templados, donde, en el estanque se encuentran las tortugas recuperadas que ya no pueden volver al mar porque han tenido accidentes graves con amputaciones severas de aletas, roturas de caparazones, etc.

**¿Además del proyecto Arca del mar, colaboran con algún otro tipo de proyectos, relacionados con la reintegración de las especies marinas a su hábitat natural?**

Somos el eje de la Red de Varamientos de la CV. Un programa integrado por la GVA, la Universidad de Valencia y nosotros. Todos los animales que varan en las playas valencianas (delfines, tiburones, ballenas, tortugas, etc.) son atendidos por nuestros veterinarios que intentan recuperarlos y devolverlos al mar in situ.

## Preguntas sobre el recorrido de acceso de bomberos

**¿Es posible, o considerarían como positivo, posibles aperturas visuales, que dieran al antiguo cauce del Turia?**

Sí, estos balcones fueron propuestos en el primer workshop de la ETSA en 2018. La idea nos gustó mucho, nos conecta con el canal de agua, ya reformado. Lo que antes era un paraje de obras y residuos, ahora se ha rehabilitado y presenta otra imagen que permite releer el espacio e integrarlo con la Oceanogràfic. Hay un problema de seguridad en el control de acceso (personas que podrían colarse) y otro que significaría facilitar la entrada de gatos, un animal depredador para aves y peces del Acuario.

**¿Es realmente necesario este recorrido, o se puede acceder a todos los puntos del parque sin la necesidad de pasar por él?**

El recorrido de bomberos a través del vial es una condición que ya nos viene dada por la GVA.

**¿Cabría la posibilidad de incluir vegetación a lo largo de este recorrido, que en caso de que fuera requerido por los bomberos, pudiera ser atravesada (césped o algún tipo de arbusto)?**



Una de las propuestas del taller ETSA que he mencionado lo recoge: abrir unas vías verdes, estrechas, que conectan el jardín y que cruzan el vial, aportando frescura y ritmo al pavimento. Nos gustó mucho y está en la mente de DG hacerlo.

**¿Cuál es el ancho mínimo que deben respetar por motivos de normativa para este tramo?**

No lo sé exactamente, creo que sobre los 3m. Y también la altura está regulada, un datos que ahora tampoco tengo. Si lo necesitas lo busco... Ya me dices.

## 6. Índice Gráfico

**Figura 1.** Fotografía de presentación del Oceanogràfic. Portal de la ciudad de las artes y las ciencias.

**Figura 2.** Fotografía del acceso del acuario de Georgia (Atlanta). 2016.

**Figura 3.** Fotografía del acceso al Chimelong Ocean Kingdom.

**Figura 4.** Fotografía aérea del Parque marino Marina Life Park junto con el resort del complejo.

**Figura 5.** Fotografía exterior del Parque Marino de Moscú.

**Figura 6.** Fotografía de la crecida de las aguas en el puente del Mar en las primeras horas del 14 de octubre de 1957.

**Figura 7.** Fotografía de una de las calles del centro histórico de valencia durante la riada de 1957.

**Figura 8.** Fotografía de las montañas de barros y escombros producidos por la riada de 1957 en las inmediaciones de las torres de Serrano (Valencia).

**Figura 9.** Croquis de la solución sud y centro propuestos en el año 1964.

**Figura 10.** Plan general de ordenación urbana adaptado al plan Sur. 1966.

**Figura 11.** Fotografía de la construcción del nuevo cauce del rio Turia tras la aceptación del plan Sur.

**Figura 12.** Imagen de la propuesta de las autopistas previstas en el antiguo cauce del rio Turia.

**Figura 13.** Pegatina del movimiento vecinal reivindicando el Jardín del Turia. 1972.

**Figura 14.** Exposición de maquetas del Plan Sur. Detalle del viejo cauce del Turia. FOTO Levante-EMV. 1961

**Figura 15.** Modificación del Plan General. Ayuntamiento de valencia. Abril 1977.

**Figura 16.** Imagen del Tranvía elevado a su paso por el puente de



Aragón. Propuesta del Ingeniero Luis Merelo. 1976

**Figura 17.** Planos generales de las dos propuestas del Arquitecto Julio Cano Lasso. 1979.

**Figura 18.** Plano de Detalle del anteproyecto de la Propuesta del Arquitecto Julio Cano Lasso en las inmediaciones del centro histórico. 1979.

**Figura 19.** Imágenes de detalles de diferentes puntos del río de la propuesta de Vetges tu i Mediterrànea. 1979.

**Figura 20.** Imágenes de detalles de diferentes puntos del río de la propuesta de Vetges tu i Mediterrànea. 1979.

**Figura 21.** Plano general de la propuesta de Vetges tu i Mediterrànea. 1979.

**Figura 22.** Plano general del río Turia. Propuesta de Jaime Cortz Aznárez. 1979.

**Figura 23.** Plano general del río Turia. Propuesta de Jaime Cortz Aznárez. 1979.

**Figura 24.** Perspectiva aérea de la Propuesta del Taller de Arquitectura Ricardo Bofill. 1982.

**Figura 25.** Fotografía de la exposición de la propuesta del Taller de Arquitectura Ricardo Bofill. 1982.

**Figura 26.** Perspectiva aérea de la Propuesta del Taller de Arquitectura Ricardo Bofill. 1982.

**Figura 27.** Fotografía satélite de Valencia.

**Figura 28.** Fotografía satélite de Valencia. Detalle tramos XIII - XIV - XV - XVI.

**Figura 29.** Fotografía de la ciudad de las artes y las ciencias.

**Figura 30.** Fotografía del interior del Oceanogràfic.

**Figura 31-33.** Fotografía satélite de Valencia. Señalización del Oceanogràfic.

**Figura 34.** Fotografía satélite de Valencia. Señalización del acceso, recorrido norte y zona del ARCA

**Figura 35- 37.** Fotografía del acceso del Oceanogràfic. Visita de campo. Mayo 2019.

**Figura 38.** Fotografía del parking de Bicicletas. Visita de campo. Mayo 2019.

**Figura 39-41.** Fotografía del recorrido Norte. Visita de campo. Mayo 2019.

**Figura 42.** Fotografía del ARCA. Visita de campo. Mayo 2019.

**Figura 43.** Fotografía del recorrido anexo al Iglú. Visita de campo. Mayo 2019.

**Figura 44.** Fotografía de las inmediaciones del acceso a ARCA. Visita de campo. Mayo 2019.

**Figura 45.** Fotografía de los encuentros de diferentes pavimentos. Visita de campo. Mayo 2019.

**Figura 46-50.** Fotografía de las diferentes pérgolas. Visita de campo. Mayo 2019.

**Figura 51-52.** Fotografía de las diferentes máquinas de vending. Visita de campo. Mayo 2019.

**Figura 53.** Plano del estado actual del acceso. Escala 1:500. Elaboración propia.

**Figura 54.** Plano de cubiertas de la propuesta en el acceso. Escala 1:500. Elaboración propia.

**Figura 55.** Plano de PB de la propuesta en el acceso. Escala 1:500. Elaboración propia.

**Figura 56-57.** Sección de detalle de la propuesta en el acceso. Escala 1:200. Elaboración propia.

**Figura 58.** Plano del estado actual del recorrido Norte. Escala 1:500. Elaboración propia.

**Figura 59.** Plano de cubiertas de la propuesta en el recorrido Norte. Escala 1:500. Elaboración propia.

**Figura 60.** Plano de PB de la propuesta en el recorrido Norte. Escala 1:500. Elaboración propia.

**Figura 61-62.** Sección de detalle de la propuesta en recorrido norte. Escala 1:200. Elaboración propia.

**Figura 63.** Plano del estado actual en la zona del ARCA. Escala 1:500. Elaboración propia.



**Figura 64.** Plano de cubiertas de la propuesta en la zona del ARCA. Escala 1:500. Elaboración propia.

**Figura 65.** Plano de PB de la propuesta en la zona del ARCA. Escala 1:500. Elaboración propia.

**Figura 66-67.** Sección de detalle de la propuesta en la zona del ARCA. Escala 1:200. Elaboración propia.

## 7. Bibliografía

Wikipedia. «Georgia Aquarium». Acceso 24 de febrero de 2019. [https://en.wikipedia.org/wiki/Georgia\\_Aquarium](https://en.wikipedia.org/wiki/Georgia_Aquarium).

Ralf Nature. «Acuarios más grandes del mundo». Acceso 28 de febrero de 2019. <https://ralfnature.com/blogs/news/los-12-acuarios-mas-grandes-y-espectaculares-del-mundo-querras-visitar-los-todos>.

Geldenhuy Kowie. «Hengqin ocean resort to open on 2013». Macau Daily Times. 29 de noviembre de 2010. Acceso 12 de marzo de 2019. <https://macaudailytimes.com.mo/macau/19666-Hengqin-ocean-resort-open-2013.html>.

Geldenhuy Kowie. «Hengqin: Chimelong Ocean Kingdom to open before CNY». Macau Daily Times. 13 de enero de 2014. Acceso 23 de marzo de 2019. <https://macaudailytimes.com.mo/macau/19666-Hengqin-ocean-resort-open-2013.html>.

MacDonald Brady. «Hengqin: Chimelong Ocean Kingdom to open before CNY». Macau Daily Times 17 de Julio de 2013. Acceso 23 de marzo de 2019. <https://www.latimes.com/bigproject-htmstory.htm>

Wikipedia. «Chimelong Ocean Kingdom». Acceso 24 de marzo de 2019. [https://en.wikipedia.org/wiki/Chimelong\\_Ocean\\_Kingdom](https://en.wikipedia.org/wiki/Chimelong_Ocean_Kingdom)

CNNGo Staff. «World's largest oceanarium opens». CNN. 22 de Noviembre de 2012. Acceso 25 de marzo de 2019. <http://travel.cnn.com/singapore/play/singapore-open-worlds-largest-oceanarium-610811/>.

Wikipedia. «Marine Life park». Acceso 29 de marzo de 2019. [https://en.wikipedia.org/wiki/Marine\\_Life\\_Park](https://en.wikipedia.org/wiki/Marine_Life_Park)

SEAA. «Guardians of the sea». Acceso 29 de marzo de 2019. <http://seaa.rwsentosablog.com/guardians-of-the-seaa/>.

Tipadvisor. «Attractions Moscow». Acceso 2 de abril de 2019. [https://www.tripadvisor.es/Attraction\\_Review-g298484-d6425740-Reviews-Moscow\\_Oceanarium-Moscow\\_Central\\_Russia.html](https://www.tripadvisor.es/Attraction_Review-g298484-d6425740-Reviews-Moscow_Oceanarium-Moscow_Central_Russia.html).



Vigil de Insausti, Adolfo. «Paisajes fluviales, La ciudad de Valencia y el río Turia : Metodología de intervención en cauces urbanos». Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Valencia, 2012. <https://riunet.upv.es/handle/10251/17452>.

Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia. «El Turia y la ciudad de Valencia. Propuestas de utilización del viejo cauce como parque urbano». Faximil Editions Digital. 13 de junio de 2012. <https://issuu.com/faximil/docs/elturiaylaciudaddevalencia>

Wikipedia. «Oceanográfico». Acceso 17 de julio de 2019. <https://es.wikipedia.org/wiki/Oceanogr%C3%A0fic>