

Infraestructura de acogida portuaria.

TRÀNSIT Terminal para turistas y coches

Alumno: Juan Antonio Hernández Menor

Tutor: Carlos Lacalle García

Curso: 2018/2019 E.T.S.A.-UPV

Titulación: Máster en Arquitectura

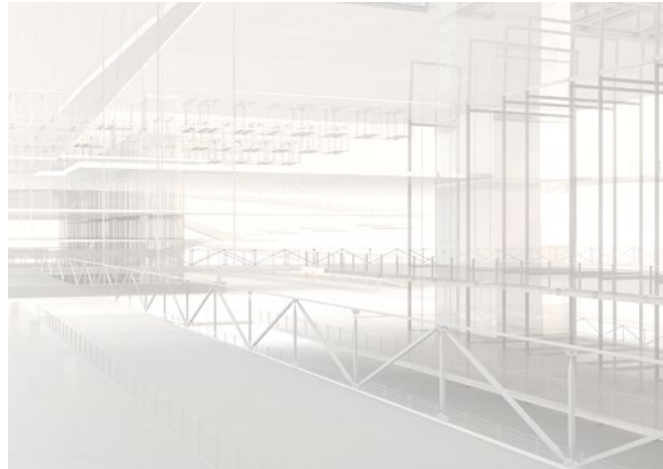
Taller 3



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA



UNIVERSITAT
POLITÀCNICA
DE VALÈNCIA



*Agradecimientos.
A Alejandro, Álvaro, Jorge, Paloma
y Sandra.
A mi familia, a Izumi y a muchxs
otrxs amigxs.
A mi tutor, Carlos Lacalle.
A Raúl Ferrándiz.*

Los siguientes escritos y documentos gráficos no tratan de describir de forma detallada los acontecimientos y fases históricas que han transformado el territorio y el paisaje hasta la configuración actual para posicionar el proyecto Tránsit. Terminal para turistas y coches. Sino que más bien, esta memoria intenta describir brevemente las actividades vinculadas al entorno portuario, dar respuesta al ejercicio que se planteaba en un principio y plantear una serie de reflexiones sobre las repercusiones que todo esto tiene sobre el territorio y las personas. No necesariamente por este orden.

5

Introducción

11

Antecedentes

13

Valencia y el Puerto

21

Valencia y el Turismo

25

Análisis urbano del lugar

31

Estrategia de regeneración

41

Planteamiento

43

Coches

45

Turistas

51

Terminal

53

Tránsit

57

Portuaria

59

Acogida

61

Infraestructura

65

Propuesta

67

Implantación

79

Ideación, programa y funcionamiento

85

Desarrollo del proyecto

107

Criterios estructurales

123

Criterios constructivos

145

Bibliografía

151

Epílogo

Sobre los términos*Infraestructura*

1. *Conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera.*

Acogida

1. *Recibimiento u hospitalidad que ofrece una persona o un lugar*
2. *Aceptación o aprobación*

Portuario

1. *Perteneciente o relativo al puerto de mar o a las obras de este*

Trànsit

- 1.1. *Acció de passar per un lloc, especialment per una via pública*
- 1.2. *Circulació, moviment de persones, vehicles, per carrers i vies públiques, moviment d'embarcacions o d'avions, de ferrocarrils, etc.*
- 1.3. *de trànsit: De pas.*
- 1.4. *de trànsit: Dit de les mercaderies que no paguen drets d'entrada en un indret que no fan sinó travessar.*
- 2.1. *Situació d'un viatger en una escala, que no cal que passi el control de duana.*
- 3.1. *Pas o canvi d'un estat a un altre.*
- 4.1. *Mort d'una persona justa, santa, en tant que es el seu pas d'aquesta vida a l'eterna.*
- 4.2. *trànsit de la mort. expressió amb què hom designa la mort com a pas d'una vida a una altra.*
- 5.1. *Moment crític, del qual depèn un canvi radical o molt important.*
- 6.1. *Condició o estat psicofisiològic especial típic dels mitjans o altres persones durant les sessions d'espiritisme.*

Terminal

1. *Final, que pone término a algo.*
2. *Dicho de un enfermo o de un paciente: Que está en situación grave e irreversible y cuya muerte se prevé muy próxima.*
3. *Lugar de salida o llegada de una línea de transporte público.*

Turista

1. *Persona que hace turismo*
(*Turismo: Actividad o hecho de viajar por placer.*)

Coche

1. *Automóvil destinado al transporte de personas y con capacidad no superior a siete plazas*

Apoyándonos en algunos términos de las definiciones obtenidas de la RAE y del Diccionari de la Llengua Catalana podríamos decir que el proyecto desarrollado responde correctamente a su título exigido por el ejercicio “Infraestructura de acogida portuaria” dado que se trata de una dotación o servicio necesario para la correcta acogida de viajeros provenientes de algún lugar a través del mar Mediterráneo a la ciudad de Valencia. Pero el subtítulo elegido “Trànsit_Terminal para turistas y coches” le aporta algunos contenidos al proyecto que cabe explicar antes de entrar en materia. Se escoge el concepto trànsit en catalán o valenciano ya que tiene unos matices claves en las intenciones del planteamiento del ejercicio. A diferencia del castellano, trànsit engloba en una misma palabra los términos de tránsito de un espacio a otro, cambio de un estado a otro; y tráfico, circulación o movimiento. Así mismo, el término terminal también incluye tanto un significado más relacionado lo espacial, como un lugar de salida o llegada de una línea de transporte, en este caso el crucero, como un concepto relacionado con el final del tiempo o la vida. Los conceptos turista o turismo y coche o automóvil no cabe explicarlos como tal en estos momentos, pero sí entender la relación que tienen con las anteriores palabras, pues es aquí, en la relación de todos los términos cobra significado.

Más allá de ser una mera arquitectura de recepción de visitantes, la continuidad de las superficies busca un correcto tránsito entre el crucero y la ciudad (no lugar y lugar) y el tránsito del estado de no turista al de turista, Para ello, la construcción se proyecta como un itinerario casi vacío de programa donde se puede apreciar el paisaje industrial y el tráfico de automóviles necesario para su acogida y desplazamiento.

Partiendo de la premisa de que el capitalismo se reformulará así mismo para no entrar en colapso y hará desaparecer los conceptos de automóvil, turismo y transporte de mercancías como los entendemos ahora, el proyecto se plantea como una futura gran arqueología industrial inerte que sirva a futuras generaciones venideras para reflexionar sobre la patológica y terminal relación que en un pasado la sociedad tuvo con la movilidad y el consumo.

Valencia: un puerto contra natura

Los grandes puertos mundiales, también los más pequeños, se construyeron aprovechando las condiciones favorables al abrigo natural de la costa o de los estuarios fluviales. Disponer de aguas tranquilas y con suficiente calado son dos condiciones necesarias para realizar las operaciones de carga y descarga, y para ello se construyeron los diques que protegen del oleaje y los muelles que permiten el atraque, elementos básicos en la configuración de los puertos. Un vistazo a la geografía de esos puertos, tanto peninsulares como internacionales, para comprobar la ‘anomalía’ que supone el de València en este aspecto.

Ya hemos explicado en otras ocasiones que el Puerto de València ha crecido contra unas condiciones geomorfológicas de la costa -sin abrigo natural, poca pendiente de la plataforma costera y por tanto de escaso calado, con la presencia de la desembocadura de un río de régimen torrencial- nada favorables para este tipo de instalaciones.

En parte, así lo reconocía su director Luis Dicenta en la memoria del Puerto (enero 1942- diciembre 1949) “Sobre su historia, progreso y desarrollo” en la que se refería a la “improba labor desarrollada por el Estado (...) para dotar a esta región de un tan preciado medio de comunicación, que da un valor a toda la agricultura y comercio de su ‘hinterland’ que justifica cualquier sacrificio que para mantenerlo y mejorarlo sea preciso (...) pues nadie, si es buen valenciano, debe ignorar ni olvidar el esfuerzo que representa crear y mantener un puerto completamente artificial, sin abrigo natural, y lo que su fracaso u (sic) abandono hubiera representado para la Economía Regional...”

“Que justifica cualquier sacrificio”... “que nadie, si es buen valenciano”... una línea argumental que se ha venido utilizando para este y otros proyectos de gran impacto.

En el documento “La València de los Noventa” (publicación del Ayuntamiento, 1987) se puede leer: “Una ciudad que se abre al Mediterráneo debe contar con el Puerto como elemento básico de su estructura económica, pues el desarrollo de la actividad portuaria es determinante para el progreso del municipio, de su área metropolitana e incluso del conjunto regional”. Una declaración análoga aparecía en el Avance del plan general de la ciudad de 1988. En esos años, el Puerto todavía no había iniciado su expansión sur, que afectaría directamente al barrio de Nazaret, y que ya había alterado el equilibrio de las playas colindantes (acreción de arenas al norte, regresión de la costa al sur) por el efecto barrera de su dique del este. En 2008, cuando ya estaba en marcha la macro ampliación norte, pocas voces alertaron de sus previsibles nuevos efectos negativos para el entorno. Al margen de algunos artículos del colectivo Terra Crítica hay que lamentar las escasas reacciones desde la Academia.

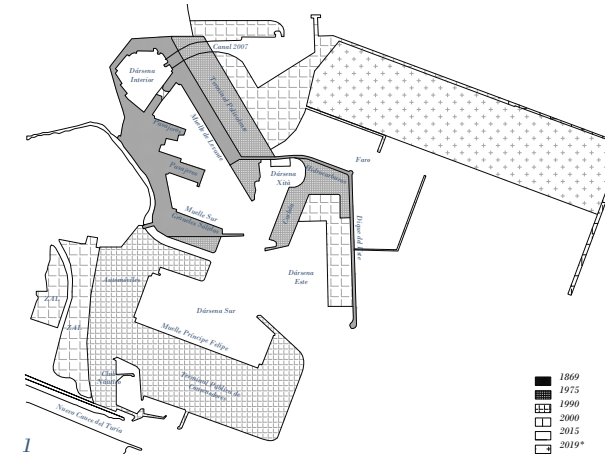
En 2006, el catedrático de la UPV Josep Ramon Medina, en una alegación dirigida a la Autoridad Portuaria, cuestionaba esa ampliación y solicitaba

una demora en su aplicación por los previsibles efectos que podría causar precisamente, esta vez, sobre esas playas del norte. Añadiendo consideraciones que con frecuencia han quedado al margen en el debate -afección al paisaje, contaminación sónica- su escrito finalizaba afirmando que” Es absurdo dedicarse a facilitar las importaciones sacrificando recursos naturales que van ser necesarios en el futuro para desarrollar actividades sostenibles de alto valor añadido (turismo). En resumen, la ampliación propuesta no está justificada por capacidad, no está justificada por razones económicas y genera unos daños ambientales que pueden evitarse.”

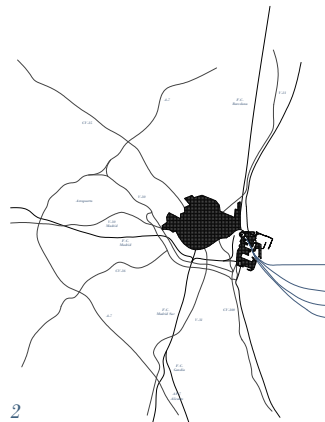
En 2008 el profesor de Geografía de la Universitat de València, Josep Vicent Boira, en un debate en el Colegio de Arquitectos, se mostraba muy crítico con la anunciada macro ampliación norte porque según él (ver diario Levante 07/06/2008) el puerto había roto el pacto que estableció años antes con la ciudad para crecer por el sur y respetar las playas urbanas del norte (Malva-rosa y Arenas) sin haberlo debatido con la ciudad.

Creo que habría bastado la declaración como Parque Natural de la Albufera en 1986 para bloquear cualquier crecimiento exterior del puerto, cuyos efectos sobre la costa ya estaban sobradamente probados en aquellos años, por más que la alteración del equilibrio costero tiene también su origen en la disminución de aportes sólidos de nuestros ríos.

De nuevo, no era la única opción para una expansión portuaria. El puerto “de València” no tenía por qué estar en el término municipal, ya que su interés no es local, sino regional. Muchos de los puertos de las grandes ciudades portuarias históricas se han trasladado en las últimas décadas lejos de los cascos urbanos, a 20 o incluso 50 kilómetros. La opción inteligente, en nuestro caso, habría sido -sigue siendo hoy- el crecimiento en Sagunto.



Extracto del artículo de Joan Olmos publicado el 25/01/2019 en eldiario-cv.es “València: el Puerto contra la ciudad”
Figura 1. Últimas fases en la construcción del Puerto. Elaboración propia



2

Figura 2. principales vías de acceso al puerto desde la ciudad y líneas de salida regulares desde el Muelle Poniente. Elaboración propia

El Puerto y la economía regional

Hasta mediados del siglo XX el de València era un puerto mediano que en su momento desempeñó un papel importante en nuestras exportaciones. Las sucesivas macro ampliaciones iniciadas a mediados de los noventa le han situado en una escala muy diferente, tanto desde el punto de vista morfológico como funcional.

Hoy ya se encuentran construidos los diques de abrigo de la última ampliación hacia el norte y el reciente acuerdo para completar el recinto supondrá, de llevarse a cabo, la práctica duplicación del puerto actual. La fulgurante carrera tiene por objetivo convertir al Puerto de València en el gran redistribuidor de contenedores del Mediterráneo.

En 2010, el profesor Juan Piqueras (Facultad de Geografía de la Universidad de València) cuestionaba (diario Levante 9/10/2010) la supuesta incidencia positiva y reiteradamente proclamada del Puerto en la economía regional. “A la vista de la composición del tráfico y de la modesta y estancada representación de la exportación valenciana, cabe preguntarse si están justificadas tanto las obras de ampliación del mismo, ya en ejecución, que aumentarán a casi el doble la capacidad del mismo, y el tan solicitado acceso norte. Se nos está vendiendo, con la colaboración de unos medios de comunicación muy dados también a ensalzar y alimentar glorias y eventos, la gran necesidad de contar con un gran puerto, pero no uno cualquiera, sino el más grande del Mediterráneo, sin explicar a la opinión pública cuál pueda ser su repercusión sobre la economía regional ni de qué magnitud su tremendo impacto ambiental sobre las playas. De grandes obras deberíamos estar ya escarmentados”. Han pasado casi diez años y esta duda sigue sin resolverse: “ La cuestión es si esta demanda por parte de la Autoridad Portuaria responde realmente a las necesidades locales o si por el contrario el coste y el impacto de las obras tienen otro tipo de justificación puramente empresarial y privado”.

Enlazando con las observaciones del profesor Piqueras, cabe preguntarse por tanto qué hay dentro de los contenedores que entran y salen del puerto de València, cuyo número es la auténtica -y parece que única- referencia en la competición a la que asistimos desde hace años por ver quién mueve más contenedores en el Mediterráneo. Fijar el número de estos como único indicador del “éxito” del Puerto -aspira a mover 12 millones- resulta una simplificación excesiva. En 2017, de los 4.745.000 de TEUs (unidades estándar de contenedores) movidos en el puerto de València, el 46% eran contenedores en tránsito (de un barco a otro), sólo un 32% de carga y descarga comercial, y hasta un 22% contenedores vacíos.

Y lo que es más importante, qué empresas están controlando las terminales marítimas y si realmente están pagando todos los costes que originan. Todo apunta a que esta última cuestión, clave en el trasiego de mercancías por cualquier medio, solo se puede dilucidar si la contabilidad incluye los costes externos, tanto los ambientales como los sociales o estrictamente eco-

nómicos.

La potente campaña de la APV (Autoridad Portuaria de València) y de los grupos económicos asociados defendiendo el crecimiento de las instalaciones y sus accesos -con el argumento de beneficios para la economía y el empleo- no se puede zanjar sin un debate profundo, teniendo en cuenta que no se puede pedir, sin más, un acto de fe a los ciudadanos en un asunto tan importante.

Tomemos una muestra reciente de esa campaña. En sendos artículos publicados en unas páginas especiales promocionadas en la prensa local, Pedro Coca, presidente de Propeller (Asociación de directivos y empresarios logísticos) descalifica abiertamente (ignorancia, insensatez, frivolidad, demagogia...) a quienes cuestionan, o simplemente matizan, los planes de la APV, y a quienes se muestran contrarios al plan de la ZAL (Zona de Actividades Logísticas).

Más razonable sería que quienes defienden los planes del Puerto con tanto entusiasmo presentaran los informes que avalan esas expectativas, y se prestaran a debatirlos. Algunas preguntas surgen a continuación. ¿Qué hay dentro de los contenedores que entran y salen del puerto? ¿Cuál es realmente la incidencia en la economía regional, más allá de lo que supone el movimiento de contenedores? ¿Cuál es el valor de las exportaciones y de las importaciones? ¿Compiten de manera desleal algunos de los productos importados con los locales? ¿Se han tenido en cuenta los costes externos de las operaciones? ¿Cómo se evalúan los impactos en las playas circundantes? ¿Qué controles se están llevando a cabo sobre las obras de ampliación y sobre el seguimiento de la evolución de las costas?... ¿Y la contaminación que generan los buques, tanto en el agua como en el aire? ¿Cómo se va a evitar que el Puerto, que es una instalación pública, quede en manos de un reducido grupo de operadores logísticos o empresas navieras? ¿Pagan esos operadores realmente los costes que dichas operaciones causan a la ciudad y a la economía local o los repercuten en los contribuyentes? ¿Por qué se da por supuesto que los nuevos accesos terrestres, según la lógica expansiva, han de ser financiadas por los presupuestos públicos?...

En resumen, cómo se están haciendo las cuentas globales y por qué no se habla del coste de oportunidad de toda esa gigantesca inversión. ¿De veras queremos ser los primeros en Europa en mover contenedores, o sería preferible, por ejemplo, mejorar nuestro sector del conocimiento o ser punteros en proyectos de transición ecológica?...

Puerto o ciudad

Puerto y ciudad no son realidades incompatibles por definición, pero el puerto de Valencia, en lugar de cumplir una función complementaria de la economía local, viene actuando y creciendo de espaldas a la ciudad y a la ciudadanía, impulsado por una lógica de empresa privada pero apoyado en importantes privilegios públicos. Un puerto que pretende competir en un mercado globalizado sin detenerse a contabilizar los costes territoriales, ambientales y sociales que derivan de su constante crecimiento desvinculado de las necesidades de la sociedad.

Si el puerto nació arropado por la ciudad y a su servicio, ahora es la ciudad la que se ve obligada, no sólo a soportar esos costes no internalizados por la Autoridad Portuaria, sino a transformarse para atender a unas demandas cuyos hipotéticos beneficios para la economía de todos los valencianos todavía desconocemos.

En los últimos años sesenta, con la autorización ministerial para su expansión sur, el puerto de Valencia “ganó” al mar más de dos millones de metros cuadrados, a los que se añadieron, en los años noventa, 320.000 m2 más del nuevo muelle de contenedores y aunque en sus instalaciones abunda el suelo vacante e infrautilizado, el puerto sigue exigiendo terrenos e imponiendo servidumbres a la ciudad.

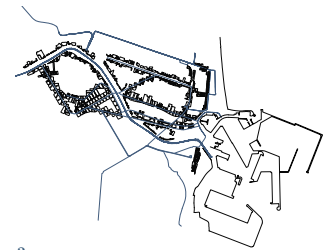
La progresiva transformación del puerto de Valencia está vinculada a los cambios derivados de la economía global y a una determinada concepción del desarrollo, que liga éste al juego de la competencia en un mercado liberalizado. Inspirada en esa filosofía, la legislación estatal confirió a los puertos una importante autonomía de gestión e introdujo criterios y procedimientos de actuación presuntamente empresariales. Más tarde, mediante la reforma en 1997 de la Ley de Puertos, se profundizó en la liberalización del sistema y se potenció la presencia privada en las operaciones portuarias. Así el gobierno de puertos como el de Valencia se encuentra hoy confiado a una Autoridad Portuaria de composición mixta y presidente de nombramiento político, con autonomía de gestión, pero vinculada a objetivos generales de política portuaria y directrices de coordinación fijadas por un agente estatal denominado Puertos del Estado, 1 al cual corresponde, en última instancia, la facultad de aprobar la programación financiera y de inversiones de todas las Autoridades Portuarias y la consolidación de sus contabilidades y presupuestos.

Esta realidad contrasta con algunos inflamados discursos de la Autoridad Portuaria de Valencia en los que se exalta la competencia con otros puertos como el de Algeciras o Barcelona, o incluso el de Castellón, cuando todos ellos forman parte de la misma estructura político-administrativa estatal y su adecuada planificación debiera tender a la complementariedad.

La legislación estatal, en razón a consideraciones que merecerían ser revisadas, convierte a los puertos en ámbitos casi totalmente ajenos a la ordenación territorial y urbana, pero el ejercicio de tales prerrogativas por

ANTECEDENTES

Valencia y el Puerto



3

Artículo de Antonio Montiel Márquez publicado el 2/5/2004 en Levante - EMV “Puerto o ciudad”

Figura 3. Principales conexiones de la ciudad con el puerto

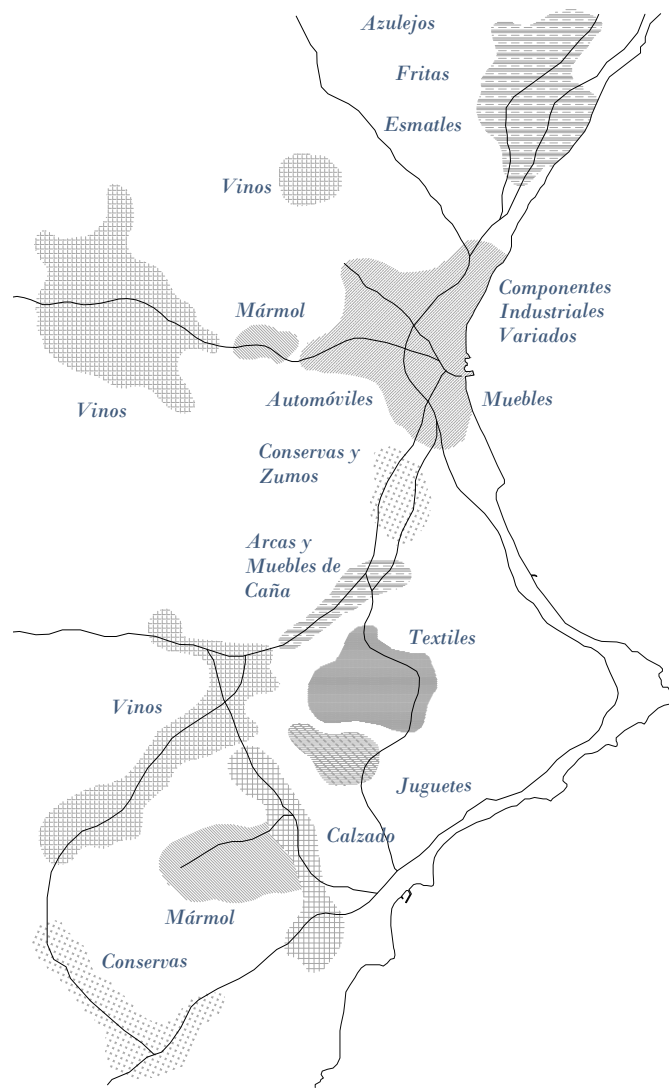


Figura 4. Hinterland cercano del puerto, zonas y mercancías embarcadas. Elaboración propia. Fuente: Juan Piqueras. El puerto de Valencia. Un paisaje funcional

Control y transformación urbana.

Si se repasa rápidamente la historia de la regulación urbana, encontraremos que, independientemente de los distintos tipos de conformación de las ciudades, en sus inicios, la regulación se basó básicamente en tres aspectos físicos fundamentales: el límite, el trazado (relacionado especialmente con la parcelación y vías) y la localización de actividades. Las dinámicas en el interior de este espacio modelado se desarrollaron a través de circuitos internos y nuevas centralidades que permitieron la movilidad y desarrollo de otras características propias de cada ciudad, las cuales fueron también paulatinamente asumidas y normalizadas.

La forma de administrar la ciudad y ejercer el control sobre sus actividades y crecimiento en el territorio se fue complejizando, en términos de herramientas de diseño y transformación, así como homogeneizando respecto a la forma en que las distintas ciudades organizaron sus planteamientos urbanísticos. En la búsqueda de soluciones a las necesidades y conflictos, el proceso de aprendizaje, copia y reproducción de modelos de ordenación en el interior de la ciudad, fue clave en la síntesis productiva y espacial de la ciudad moderna.

La ciudad moderna responde a unas determinadas herramientas de regulación urbana que han sido diseñadas y aplicadas desde modelos históricamente segregadores: la localización de las actividades, centralidades y usos se entendían como áreas o zonas de usos restrictivos en la mayoría de los casos. Desde mediados del XIX las ciudades se organizaron y estructuraron partir de la separación de las grandes zonas productivas de las residenciales y administrativas, un modelo que primó sobre los usos complejos y mixtos. Si bien las antiguas ciudades europeas, ya consolidadas, recogieron en gran parte este modelo para sus posteriores crecimientos urbanos, la ciudad histórica, densa y heterogénea resistió al embate zonificador.

Otro concepto, que nos interesa recoger en este estudio, está relacionado con el límite, con su definición legal y territorial, como es el caso del límite entre el suelo urbano y el suelo portuario.

Como ya se ha indicado, históricamente, en muchas de las ciudades, el antiguo límite se constituía como un elemento físico: la muralla. Su posterior derribo dejó en algunos casos un rastro físico y, en otras, se borró por completo siendo absorbido por nuevas edificaciones y trazados; sin embargo, en la planificación, esta línea, denominada límite urbano, ha seguido definiendo qué es ciudad y qué no lo es. En algunos casos, este límite urbano responde a una línea abstracta dibujada sobre el territorio, pero en otras aprovecha o responde a limitaciones naturales como los accidentes geográficos que fueron utilizados como límites “naturales” de la ciudad. Estos elementos proporcionan además carácter propio a la ciudad, como, por ejemplo: límite de cota de altura, ríos, quebradas o el mar. De estos, la relación entre el mar y la ciudad es quizás el límite más claro, pero a la vez el más intervenido y relacionado con las actividades internas de la ciudad.

Históricamente, las ciudades-puerto se desarrollaron junto al mar. Así lo demuestra la densidad de su borde como las reformas propias del siglo XVIII para constituir las fachadas marítimas. Las fachadas marítimas de las ciudades del XVIII y XIX, además de reflejar sus actividades y necesidades internas (la menor distancia entre las actividades, las gestiones y el puerto), respondían al hecho de que a la ciudad se llegaba por el mar y, por ello, a la impresión que esta generaba al visitante. Se trataba de una voluntad de reproducción de la ciudad para el que viene.

Esta impresión no era superflua, sino que estaba directamente ligada a la expresión de la capacidad económica de la ciudad, una expresión consciente y construida para generar una visión positiva y solvente de la ciudad y que facilitase el desarrollo de actividades económicas.

A partir de la revolución industrial y los cambios en el transporte - implantación del ferrocarril desarrollo del tráfico rodado- la ciudad deja de encontrar en el mar su gran escenario, lo que facilitó el crecimiento de nuevas áreas.

En España, las zonas y barrios portuarios han sufrido, desde finales del XIX, la crisis del comercio naviero tradicional, la pérdida de sus actividades y un deterioro importante, que en muchos casos facilitó la pérdida también del trazado y patrimonio histórico de esta área de la ciudad. Sin embargo, hoy, parece revertirse esta situación con un marcado interés de grandes inversionistas, quienes atribuyen a estas zonas el mismo valor simbólico de entonces, sumado a los valores paisajísticos como las vistas libres, el acceso a las playas y el mar, y el valor histórico artístico de su entorno. De esta manera estas áreas adquieren un valor intangible extremadamente atractivo para flujos económicos basados en la especulación.

Carencia de planificación urbana para las zonas portuarias

La zona litoral de las ciudades portuarias de España y otras muchas europeas ha sido un espacio de permanente transformación morfológica, funcional y también de intereses. A partir de inicios del siglo XX la mayoría de los puertos se desplazan de su localización histórica, inmediata a la ciudad, y se alejan de ella para desarrollar grandes infraestructuras, de acuerdo a los avances y requerimientos de capacidad y tecnología en el transporte marítimo. En nuestras ciudades de estudio este desplazamiento corresponde a ampliaciones que siguen estando insertas en el tejido urbano, a excepción del caso de Ferrol, que construye un Puerto Exterior, independiente de centros urbanos a inicios del 2000.

Este cambio, propio de la evolución de la actividad portuaria, dio paso a distintos procesos de transformación de los puertos históricos. Hacia los años 90, algunas importantes operaciones urbanas, en las que se buscaba recuperar estas áreas como un elemento propio de la ciudad, construyeron con mayor o menor éxito una relación entre la ciudad, el mar y la ciudadanía. Entre estas experiencias, quizás uno de los casos más conocidos es el del puerto de Barcelona al menos en nuestro ámbito iberoamericano.

Extracto del artículo de Maricarmen Tapia Gómez publicado en la Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales “Control y Transformación urbana. Estudio comparado en cuatro puertos de España”

Más allá de la evaluación de la relación entre el impacto sociocultural y económico en relación con la inversión pública y las plusvalías privadas, nos preocupa en la actualidad cómo se realiza la operación urbanística de “convertir” en usos urbanos un suelo definido legal y territorialmente como portuario.

(...) La definición de suelo portuario y suelo urbano, podría parecer una cuestión técnica insignificante, pero es fundamental, dado que la legislación que mantiene el control sobre el desarrollo urbano es aplicable al suelo urbano y no al suelo portuario. Es decir, que los instrumentos de planificación urbana -Planes Reguladores, Ordenanzas y normativas- no son aplicables al suelo portuario. Un ejemplo significativo es la construcción de grandes edificios en línea mar, contrariamente a lo que estipula la Ley de Costas. De esta manera el suelo portuario se convierte en una oportunidad para proponer y realizar proyectos, fuera de los consensos sociales tan larga y difícilmente logrados.

En los principales puertos españoles es posible encontrar casos similares de propuestas de reconstrucciones en altura, en la ribera de mar, dentro de la zona portuaria; tal es el caso de los cuatro puertos en estudio, pero también son conocidos los casos de Vigo o Coruña.

El buen olfato de los inversionistas ha sabido encontrar una oportunidad de negocio no sólo en las facilidades ofrecidas por la carencia de leyes y normas urbanas, sino en que son que cuentan con una importante inversión pública. Es decir, la plusvalía que generan estos proyectos se debe a distintas operaciones que permiten una acumulación de inversiones públicas tanto de las administraciones locales y estatales como de la Unión Europea.

El Impacto de los proyectos

En términos generales, los impactos de estos proyectos se ven agudizados por la velocidad del cambio, así como por la magnitud de las transformaciones propuestas. En este sentido, nos encontramos con transformaciones de gran importancia desprovistas de una planificación basada en el bien común y en la sostenibilidad respecto al sistema urbano en que se insertan. Uno de los principales impactos de estas operaciones es el desequilibrio socioeconómico generado a partir de las fuertes inversiones públicas, que se traducen principalmente en plusvalías privadas.

Por otra parte, los proyectos en los puertos no han sabido hasta ahora prever y actuar positivamente sobre la calidad de vida de su entorno. El proyecto de regeneración aparece como “independiente” del sistema urbano, aunque sus cambios de usos afectan significativamente a su entorno patrimonial, social, cultural y económico. Finalmente, la aprobación de estos proyectos adolece de falta información pública y evaluación técnica en cuestiones que afectan al conjunto de la sociedad. Señalamos algunas carencias:

1. Desinformación respecto a la relación entre la inversión pública en estos proyectos y el retorno que genera a la sociedad.

2. Desconocimiento de la procedencia de las inversiones privadas y falta de políticas de restricción a monopolios.

3. Ausencia de estudios del impacto social y cultural que generan, como el aumento del precio del suelo y la vivienda, así como de medidas para reducir estos impactos.

4. Falta de planificación respecto a los procesos de terciarización de tipo turístico.

5. Carencia de medidas para mantener el equilibrio entre la población residente y la visitante.

6. Insuficiencia de protección y recuperación del patrimonio cultural público y privado.

En general la puesta en escena pública del proyecto de reforma surge de un discurso que se hace público, basado en las actividades obsoletas del puerto y en la recuperación del mar para la ciudad. Posteriormente surge la idea de un evento internacional, asociado a uno o más proyectos arquitectónicos de carácter singular.

El Puerto de Valencia

La importancia del puerto de Valencia y sus astilleros se remonta hasta el siglo XI, cuando le fue otorgado el Privilegio Real de la jurisdicción marítima comercial del Consolat de Mar. Su puerto fue extendiéndose en la medida en que el tráfico marítimo aumentaba y muy especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Su núcleo urbano, inicialmente alejado 3 km, junto al río Turia, se ha extendido hasta integrar el puerto en la ciudad. Ya a mediados del siglo XX, el puerto se hallaba sobrecargado respecto a la demanda para depósitos de mercancía, lo que inició una nueva fase de obras que acabarían a finales de los 70. Finalmente, entre 1986 y 2013, se inició una nueva fase de transformación, pero esta vez modificando el uso para la incorporación de nuevas actividades y con la cesión de propiedad de la Autoridad Portuaria de Valencia al Ayuntamiento de Valencia de 159.000 m², el cual, a su vez, ha cedido su gestión por 35 años a un consorcio público-privado¹². El reciente acuerdo de cesión culmina un largo proceso de cesiones del Puerto al Ayuntamiento y compensaciones del Ayuntamiento al Puerto. Una de las principales fue el convenio de 1997 entre la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento, la Generalitat y el ministerio Fomento para urbanizar y crear zonas comerciales, así como mejorar algunas instalaciones portuarias y un nuevo acceso. A partir de aquí, el puerto fue cediendo pequeñas partes hasta el año 2003 en que, con motivo de una competición internacional, se aprobó un plan de inversiones de 444 millones de euros para su adecuación y la creación de una estructura de gestión denominada Consorcio Valencia 2007. Fue esta entidad la que convocó el concurso internacional para el desarrollo de la Marina Real Juan Carlos II 3, para la ordenación de 130 hectáreas de suelo y 56,5 hectáreas de superficie marina; el premio fue otorgado a GMP International Architects y al

arquitecto Jean Nouvell. El proyecto propone una serie de edificaciones de tipo residencial y especialmente comercial, zona de amarre para embarcaciones y mega yates y una gran torre, todo en línea de mar, sin aclarar cómo se realizarían al margen de lo dispuesto por la Ley de Costas. El Gobierno, la Generalitat y el Ayuntamiento de Valencia están inmersos en la ejecución de una operación global para la Marina, que en abril del presente año abrió el plazo para la presentación de iniciativas sobre parte de la parcela A-07 del Plan Especial de la Marina Real. Su desarrollo se articula a través de una serie de concursos públicos para acciones industriales, comerciales, socio-culturales y deportivas. Esta actuación abarca cerca de siete mil metros cuadrados, cuyo valor asciende a unos 15,8 millones de euros. El plan abarca una superficie de 586.700 metros cuadrados, de los que 186.000 son suelos desafectados del puerto y cedidos al Ayuntamiento. Los restantes 399.000 metros cuadrados son espacios portuarios. Otro aspecto relevante del caso de Valencia, tal como apunta Boira, es que a pesar de la cesión de estos terrenos al Ayuntamiento, la entidad de gestión se mantuvo. Esto quiere decir que sus capacidades de toma de decisiones se mantienen al margen de los mecanismos administrativos y el propio ejercicio democrático en el planeamiento y desarrollo de la ciudad. Finalmente, cabe destacar que actualmente tanto el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia como la propia alcaldesa de Valencia se encuentran investigados por la justicia¹⁵ y que la deuda de la Autoridad Portuaria de Valencia ha pasado desde el 2004 a 2014 de 90 a 700 millones de euros.

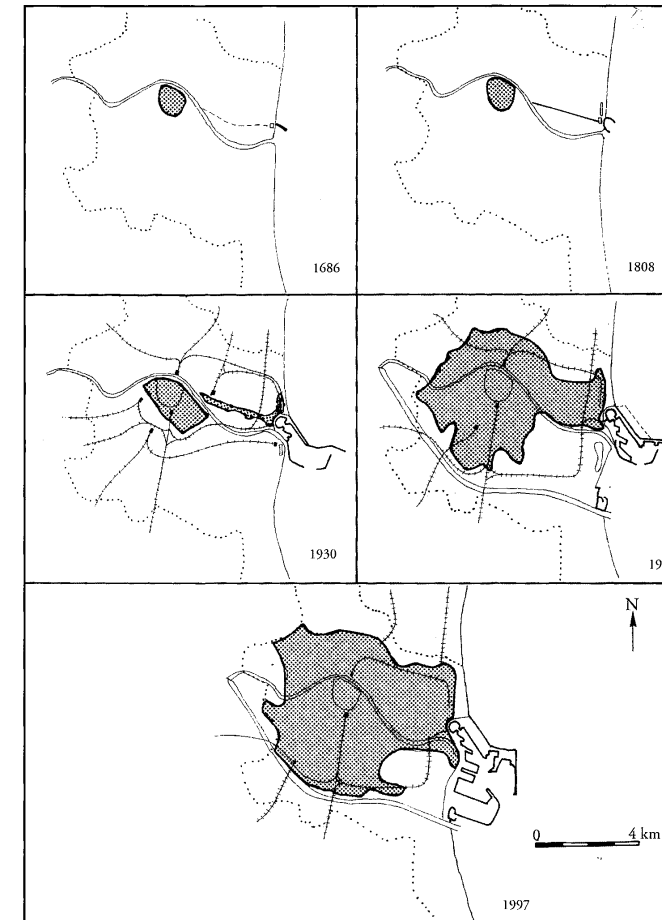


Figura 5. Evolución esquemática del crecimiento del área construida de Valencia, de la red de ferrocarril y de las instalaciones portuarias (s. XVII-XX). Fuente: Josep Vicent Boira i Maiques. Port i espai urbà. Canvisi transformacions a la façanaportuària de Gènova i València. Treballs de la Societat Catalana de Geografia N° 44

Valencia, en busca de la capitalidad perdida

Durante los veinte últimos años la ciudad de Valencia ha transformado su imagen de manera radical, cambiando su fisonomía urbana y presentándose bajo un nuevo decorado. Hasta tal punto que lejos queda la letra del éxito de José Padilla. Su pasodoble ‘Valencia’, que le hizo tanto a él como a la ciudad adquirir una extraordinaria popularidad, hoy ha sido reemplazado. La primera marca turística oficial de la capital, atribuida a Galiana en 1929, ‘Ciudad de las Flores’, fue articulada sobre símbolos costumbristas que han perdurado durante décadas. Pero, sin duda, de aquella “Valencia, es la tierra de las flores, de la luz y del amor” hemos recorrido un largo camino hasta llegar a la Valencia galáctica, futurista y ultramoderna. Una Valencia que ‘ha dado un salto milenario’, según publicita la agencia de turismo valenciano (Tourist Info Valencia), y que, en palabras de su alcaldesa, recupera la capitalidad perdida en el medioevo1. De ahí el salto prodigioso, o la administración de la historia, para engrasar bien la máquina del city-marketing, donde las viejas y nuevas imágenes se entremezclan en una suerte de ficción novelada, trazando puentes inverosímiles entre el pasado más lejano (la Valencia gótica, capital del mediterráneo) y el futuro más vanguardista (la Valencia cósmica, de la Ciudad de la Artes y las Ciencias).

En cierta medida ambos imaginarios nos hablan del trabajo practicado en la urbe, del despliegue de las tecnologías del marketing, que ha permitido mudar los elementos centrales del imaginario de la ciudad hasta transformar su skyline. Las torres góticas del Miquelet o Santa Catalina, junto con las puertas medievales de Serrano y Quart, han dejado paso al puente del Assut de l’Or, a la cúpula del Hemisferic, al escenario inerte del Palau de les Arts Reina Sofía o al caparazón del Agora, todos ellos situados en el complejo de la Ciudad de las Artes y las Ciencias (CAC). Y es que, de hecho, la CAC se ha tornado en la nueva marca de Valencia y representa el éxito institucional del brand management, es decir, de la política de gestión de marca llevada a cabo en los últimos años. Dicho éxito se refleja en su adopción como icono indiscutible de la ciudad. Nótese, por ejemplo, que todas las guías turísticas de la ciudad, sin excepción, llevan en la portada la CAC, siendo la portada el encapsulador por excelencia de la imagen de la ciudad que se quiere mostrar al mundo. La CAC representa el triunfo de la mercantilización de, tan sencillas como complejas, estructuras simbólico-clónicas.

La creación de la marca CAC, bajo los parámetros de ser tan creativa como vendible, ha pasado a ocupar la centralidad de la agenda política de la ciudad. Y recordemos que la marca o imagen, trabaja tanto para la identificación como para la diferenciación, de ahí su importancia en la planificación estratégica. El objetivo, según apuntan algunos autores, era recuperar el viejo movimiento centrifugo que antes tenía Valencia como imán de atracción de la producción industrial. Así, la gestión de marcas y la creación

Extracto del artículo de Beatriz Santamaría Campos publicado en la Revista online PASOS “La Ciudad suplantada. Percepciones sobre los imaginarios (turísticos) de la ciudad de Valencia”

de una imagen (city branding) se han convertido en el eje de la actuación urbana produciendo nuevas ficciones urbanas para entrar en un mercado turístico y financiero cada vez más competitivo.

En el caso valenciano, la aparición de organismos especializados en la investigación, la difusión y la promoción de la ciudad, como el Centro de Estrategias y Desarrollo de Valencia y VCL Turismo Valencia, ambos con capital mixto público-privado, responde a la política de conquista exhibida por sus administradores para colocar en la topografía global de la excelencia a la capital del Turia. Y, en esa jugada, tanto el gobierno municipal como el autonómico, se ha decantado por la economía de los intangibles. La apuesta por monumentales proyectos urbanos de arquitectos estrella (archistar) y la obsesión por ser sede de grandes eventos (mega-events), en su mayoría deportivos, han dado como resultado una nueva Valencia edificada a partir de un descomunal gasto público maridado con capital privado. El modelo adoptado no deja de ser una redefinición del paradigma del urbanismo empresarial (Harvey, 1989) que responde al nuevo modelo de urbanismo neoliberal denominado en lengua anglosajona como New Urban Policy (NUP). Dicho modelo se resume en una sencilla fórmula: proyectos arquitectónicos+eventos+promoción.

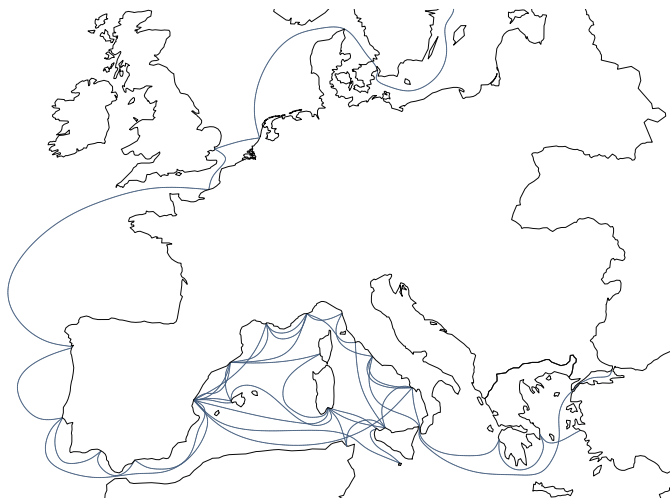
Los resultados de este programa son notables en la ciudad levantina que ha visto cómo ha crecido en superficie, cómo ha cambiado su estructura y cómo ha mudado en sus imaginarios. En pocos años Valencia se ha dotado de complejos y proyectos monumentales (CAC, Marina Real Juan Carlos I, Palacio de Congresos, Veles e Vents, etcétera), ha sido sede de las competiciones o encuentros más exclusivos (America's Cup, Global Champions-Tour, Valencia Street Circuit, Valencia Open 500, MTV Winter Festival, V Encuentro Mundial de la Familia) y ha triplicado su oferta museística. En este sentido, la apuesta por un turismo de contenedores se ha consolidado en la proyección de la urbe.

A día de hoy, nadie pone en duda que el despliegue de efectos, arquitectónicos y mediáticos, efectuado en la capital del Turia ha transformado su imagen de manera considerable en el mundo. De hecho, esta metamorfosis explica que Valencia sea reconocida por la European Cities Marketing “como una de las 5 ciudades con turismo más desestacionalizado”, mientras que la International Congress & Convention Association “la sitúa entre las 30 primeras ciudades en número de eventos, encontrándose por encima de Toronto, Dublín, Milán o Estrasburgo según la UIA (Union of International Association)”. En este ranking, también podríamos añadir, como un termómetro muy significativo, que, en el 2011, la Lonely Planet, una de las mayores fábricas de conceptualizaciones en destinos turísticos, la colocó en el ‘top 5’ de las diez ciudades que no puedes dejar de visitar en el mundo.

Ahora bien, ¿Cómo han articulado los ciudadanos estas transformaciones urbanas en busca de catapultar su capital? ¿Cómo construyen los nuevos imaginarios puestos en circulación para la atracción turística? señalan que el trabajo emprendido busca no solo situar a la ciudad en la geopolítica del mercado, sino que los ciudadanos apoyen y se reconozcan con el programa y la proyección.

Figura 5: líneas de autobuses turísticos y líneas 95 y 4 de la EMT. Elaboración propia.

Figura 6: principales líneas de crueros que atracan en Valencia



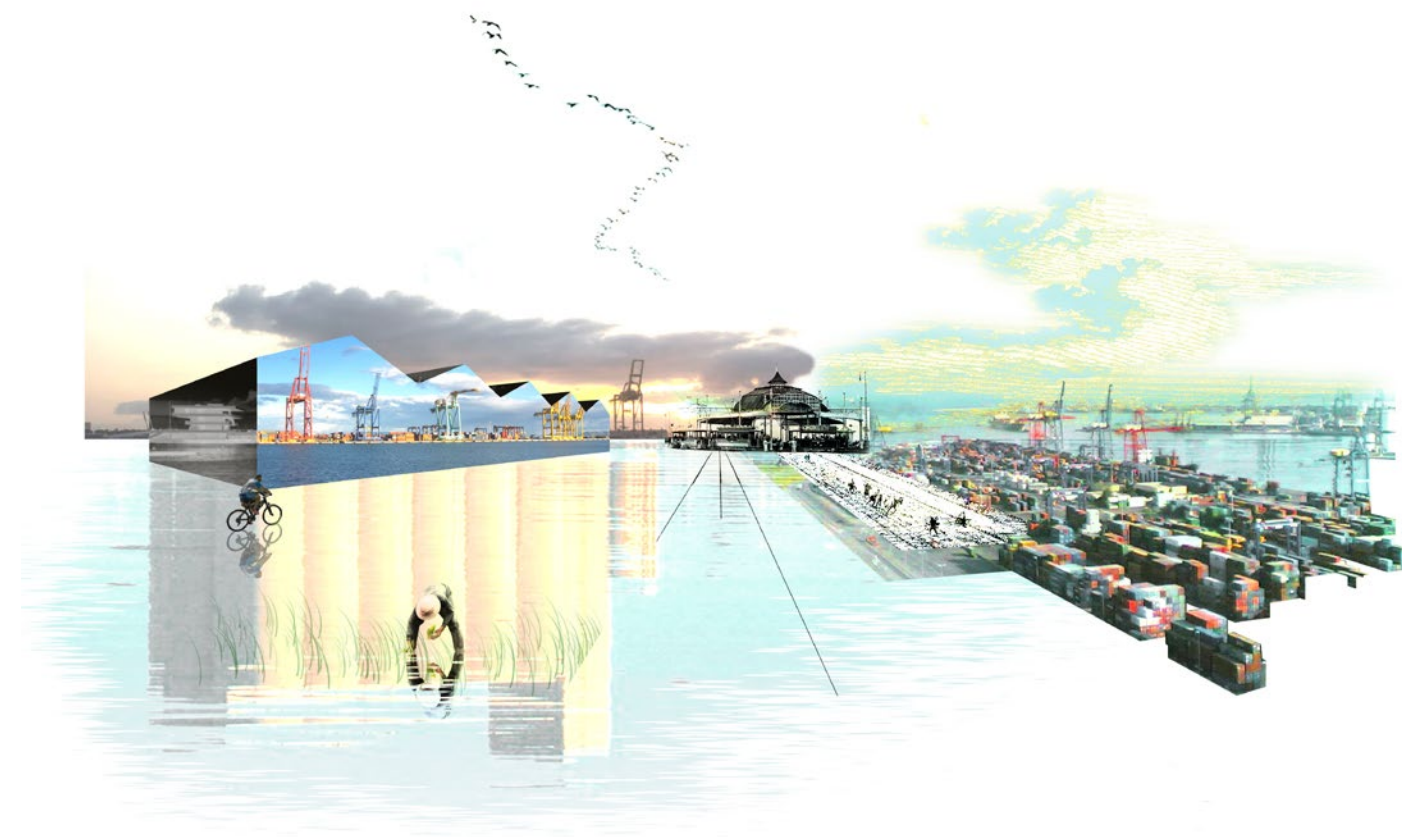
Referentes turísticos en la promoción de la ciudad: de la Ciudad de las Flores a la Ciudad de las Artes y las Ciencias

A principios de siglo XX, la promoción turística pasó a estar en la agenda política del estado español. En este contexto, la celebración de la Exposición Regional Valenciana en 1909 buscó la proyección turística de Valencia a través de un gran evento que generara nuevas infraestructuras, negocios e imágenes. El acontecimiento no consiguió la atracción de los forasteros esperada, en gran medida por la inestabilidad política del momento y por la falta de estructuras para hacer llegar y acoger a los visitantes, pero cimentó parte del perfil de la ciudad al vincularse con la “tierra de las flores y de la alegría” y puede ser considerado el primer intento de promoción turística de la ciudad. En cualquier caso, nos interesa señalar que la Exposición Regional fue un experimento novedoso, al intentar impulsar el turismo urbano a través de la publicidad y al ambicionar captar público y capitales con estrategias atractivas. Eventos, espectáculos deportivos (hípica, vela, automovilismo, etcétera), parque de atracciones, foros, promoción y construcción de imagen y voluntad de situarse con nombre propio entre las ciudades europeas, según prensa de la época, fueron elementos que estuvieron presentes en la Exposición de 1909 (Martínez Gallego, 2010). Y que, cien años después, salvando las distancias, siguen vigentes, con otro cariz e intensidad.

En 1997 el geógrafo Obiol alertaba sobre la falta de turismo urbano en la ciudad de Valencia y la necesidad de activarlo dado los problemas estructurales del modelo de turismo de “sol y playa” tan consolidado en la región levantina. En su artículo analizaba tanto los potenciales recursos turísticos de la urbe como sus debilidades realizando una radiografía sobre la misma. En él apuntaba que no había políticas para la promoción turística de Valencia, siendo una ciudad más de trabajo que de destino turístico y sólo rompiéndose esta tendencia en Fallas con la llegada de una horda de visitantes. La falta de infraestructuras y equipamientos, la escasez de tejido comercial y poco competitivo y las deficiencias en los alojamientos, pese al crecimiento experimentado, eran señaladas como las principales dificultades para el despliegue turístico de la capital. En una breve síntesis, el autor indicaba que tras la celebración de la Exposición Regional se siguió con la inquietud por promocionar turísticamente la ciudad, pero no se consiguió el objetivo, en parte, por su posición de marginalidad en el estado español. Durante el franquismo, se fomentó el turismo fallero por sus lazos con el ruralismo tradicional y como propaganda del régimen. Y en la década de 1960, el turismo de ‘sol y playa’ caló con fuerza en las costas valencianas, dejando de lado la potencialidad de la urbe como espacio turístico. Hay que esperar a la llegada de la democracia, como señala Obiol, para ver un viraje hacia políticas turísticas que fueran más allá del carácter rural y festivo acuñado en el periodo anterior. En esta dirección se consiguieron pequeños avances “de ser almizcle y ramillete fragante de

España paso a estar a la llana de Valencia, la mar de be”. Aún con todo, el autor señalaba que la ciudad en 1997 no había superado sus deficiencias y seguía imbuida en tópicos e imágenes de antaño. En su análisis, concluía que Valencia tenía una gran potencialidad como destino turístico, aunque sus recursos turísticos estaban infrutilizados. Su propuesta pasaba por promocionar, de un lado, las estancias cortas asociadas al ya turismo de sol y playa, y de otro, eventos internacionales para que Valencia fuera percibida como ciudad turística y dual “como centro de negocios y lugar de ocio”. Un año después de estas palabras comenzaba una carrera de vértigo hacia el título de ciudad espectacular y espectacularizada. En 1998 se inauguraba el Palau de Congressos de Norman Foster, el Hemisferic de la CAC y el Institut Valencia d’Art Modern (IVAM); en 1999 lo hacía el Circuito de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo MotoGP y el Museu de Ciències Naturals; en el 2000 se abría el Museu de les Ciències Princip Felip; en el 2001 el Museu Valencia de la Il·lustració i de la Modernitat (MUVIM); en el 2002 se aprobaba el proyecto Balcón al Mar y se estrenaba L’Oceanogràfic del complejo CAC; y, por fin, en el 2003, Valencia era elegida como sede de la regata con más prestigio en el ámbito internacional: la Copa América, ala vez que se inauguraba el Museu d’Historia de Valencia y el reconvertido Mercado modernista de Colon. Es decir, cinco años después de que Obiol realizara la radiografía de una Valencia turística raquíutica, se emprendía una mutación, tan radical como veloz, y se apostaba por la “arquitectura de espectáculo”, sintetizada ejemplarmente en la obra de CAC de Calatrava, y por los eventos de gran proyección internacional. Así, como apuntan por algunos autores, se iniciaba el camino en el que “el Ayuntamiento, y por ende la Generalitat Valenciana intentaban distanciarse del folclore más reconocible y estereotipado referido ala cultura ‘del sol y la playa’ y la celebración más popular, las fallas”. La Copa América, más conocida y publicitada como America’s Cup, fue, de facto, la primera ‘puesta de largo’ para la ciudad de Valencia. Con la Copa, la capital del Turia ansiaba lanzar su marca y colocarse en el mercado (...).

Extracto del artículo de Beatriz Santamaría Campos publicado en la Revista online PASOS “La Ciudad suplantada. Percepciones sobre los imaginarios (turísticos) de la ciudad de Valencia”

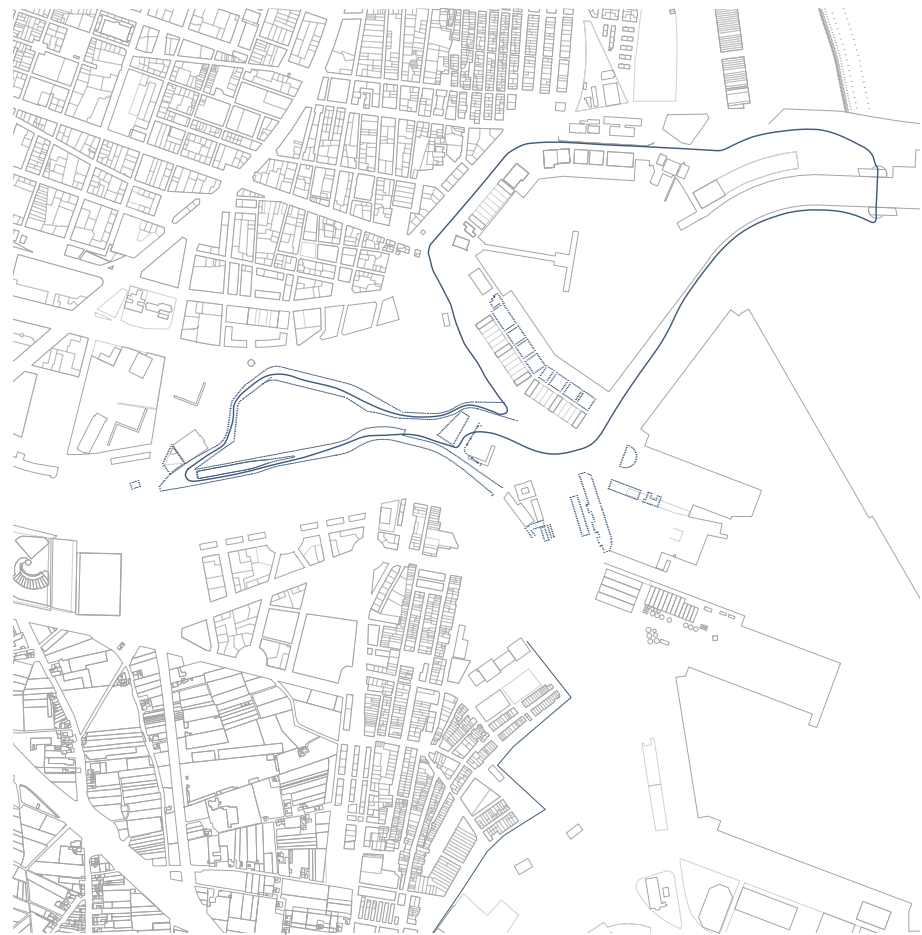




Edificaciones dotacionales y edificios singulares (escala 1/20000)



Trazado Valenbisi y estaciones de Metro y Tram (escala 1/20000)



Huellas en el territorio de la ciudad vinculadas al circuito de F1 y al crecimiento del puerto (escala 1/20000)



Zona de amarre de barcos de vela, grúas y containers (escala 1/25000)



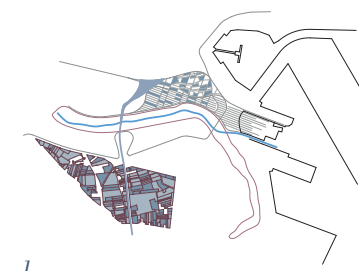
Infraestructura Verde

1. El espacio baldío entre las bifurcaciones que se generan tras el final de la Av. de Francia funciona como un “parque productivo” que aprovecha las huellas que han quedado en el territorio a modo de parcelación y se conecta con la huerta a través de un paseo peatonal.

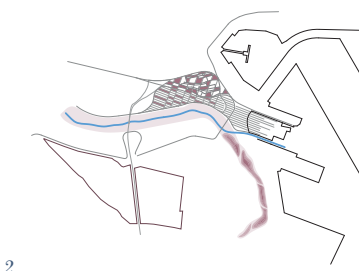
2. Algunas de las parcelaciones pasarán a ser espacios verdes de uso lúdico. Asimismo, se planta el borde del río como un paisaje verde que posteriormente se convierte en una sucesión de laderas que aíslan del ruido a Natzaret pero que a la vez posibilitan el encuentro voluntario con el paisaje industrial portuario.

3. Incorporación de nuevos ejes de vegetación ornamental ubicados de forma que buscan la colaboración en la organización de espacios y en el acompañamiento de los diferentes recorridos propuestos.

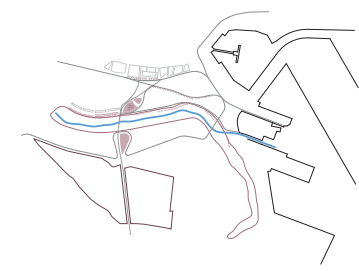
4. Se propone hacer un uso racional y sostenible de las zonas verdes, tratando de poner en valor las pre-existencias así como de incorporar nuevos espacios en los que disfrutar de la vegetación a través de la adaptación de la propuesta al entorno urbano.



1



2



3

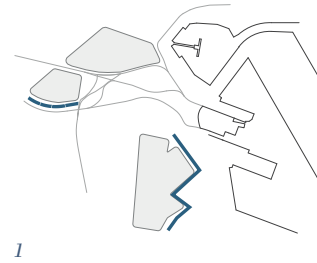
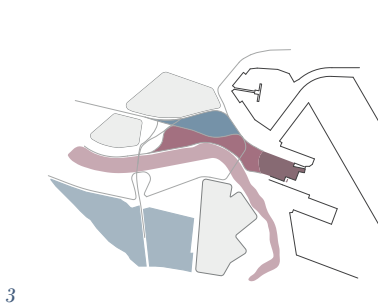
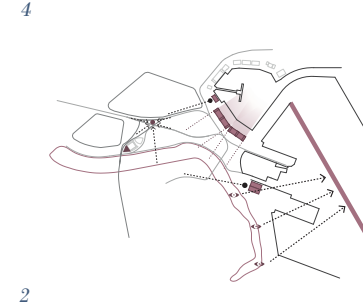
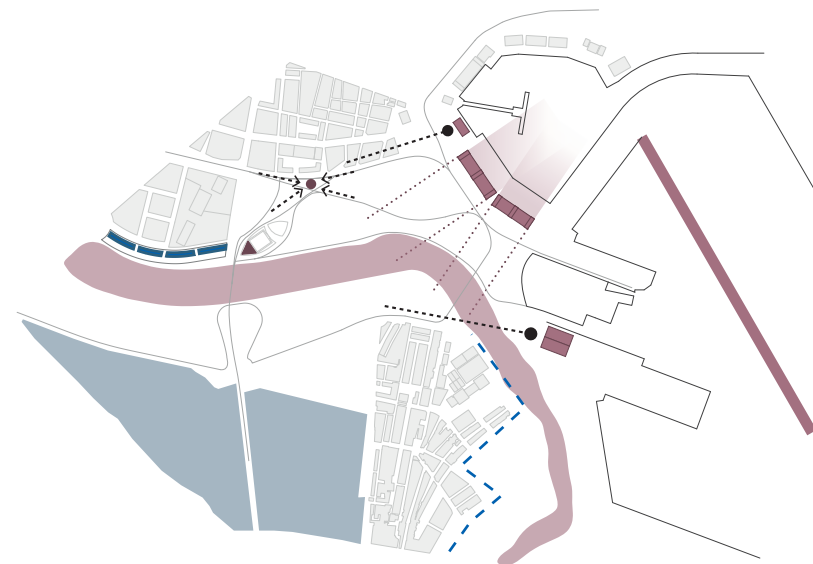
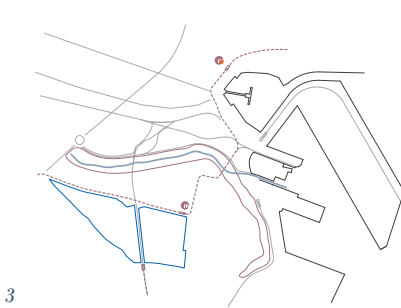
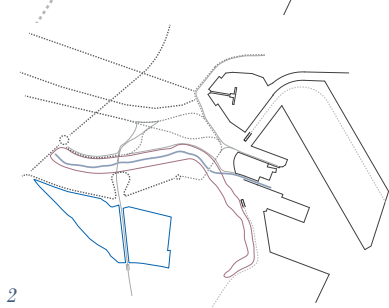
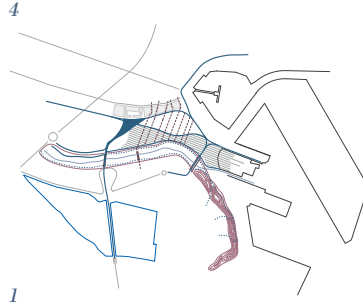
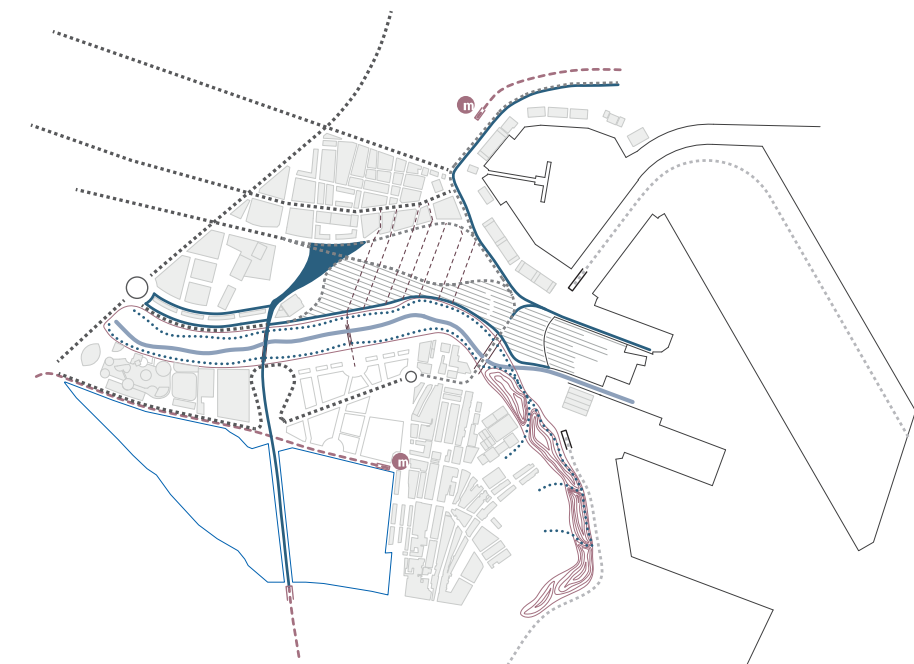
Circulaciones

1. Se busca generar nuevas conexiones peatonales entre la ciudad, el puerto y Natzaret a través paseos longitudinales junto al borde del río y las laderas. Asimismo, las manzanas de edificación residencial se conectan con el río peatonalmente. El parque productivo también queda unido con la huerta mediante un paseo.

2. La circulación rápida proveniente de la Avda. Francia se reduce al dividirse en dos recorridos, uno se apoya en las trazas de la pista del circuito de F1 por un lado, y otro que recupera el camino del Grao. Además, se aprovecha el actual paso subterráneo de entrada al puerto desde el sur para así no fragmentar la unidad funcional al conjunto portuario.

3. Con el fin de liberar la zona de la barrera que supone el ferrocarril, se propone el soterramiento de este tramo. Además, se aprovecha el actual viario inutilizado de tranvía para conectar Natzaret con la ciudad, tanto en su parte oeste como en la norte.

4. Bajo el objetivo principal de que el final del río se convierta en un elemento de articulación y de mejora del conjunto de la ciudad, se propone una modificación de las conexiones actuales de modo que se favorezca la relación entre las distintas unidades paisajísticas que integran el entorno portuario. De la misma manera, se priorizan superficialmente, las circulaciones peatonales y ciclistas frente a las mecánicas y rodadas.



Visuales

1. La existencia de barreras limita las relaciones visuales del paisaje portuario que se quiere potenciar. Por una parte, un muro se erige impidiendo el encuentro de Natzaret con el mar y, por otra, la edificación construida frente al río a modo de pantalla, limita las visuales hacia éste.

2. Puesta en valor del entorno paisajístico a través del ensalzamiento de diversos elementos existentes como referentes visuales. Se colocan estratégicamente varios elementos que sirven como hito o finales de perspectiva. Los tinglados se estructuran como fondo de perspectiva que enmarca el paisaje marítimo de la dársena interior. Las laderas funcionan como miradores hacia la actividad portuaria y hacia Natzaret, ensalzando y potenciando ambos sistemas paisajísticos.

3. El conjunto urbano queda integrado por una serie de unidades paisajísticas que definen el entorno portuario.

4. La ordenación general tiene muy en cuenta la estructuración de las diferentes unidades paisajísticas, a través de la búsqueda de perspectivas y referencias visuales que se van descubriendo a través de los diferentes sistemas de recorridos. Se intenta promover el valor paisajístico de la actividad industrial portuaria.

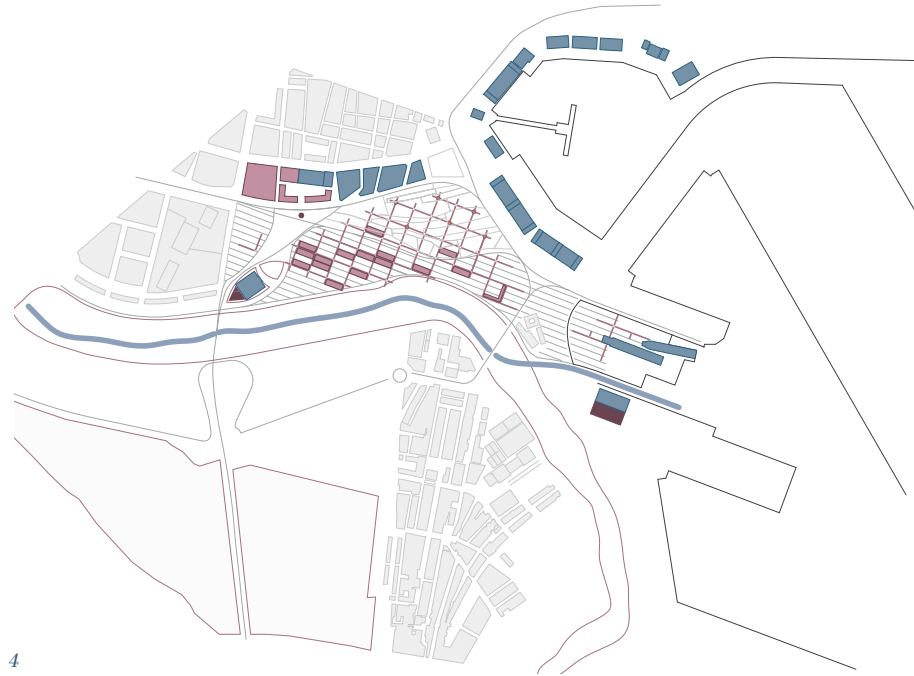
Edificaciones

1. Para generar una continuidad clara en la línea de agua y en los hilos de circulación peatonal, se eliminan algunas construcciones preexistentes. Las que se mantienen, potencian los espacios de relación, la integridad paisajística y las circulaciones en el entorno. También son utilizadas como freno a un paisaje verde que recorre todo el cauce del río y el inicio de un paisaje más urbanizado en la desembocadura.

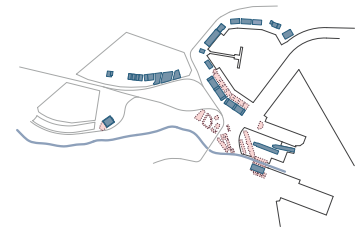
2. La malla conformada permite un juego de llenos y vacíos que articula la gradación entre los diferentes ritmos y densidades de los diversos tejidos que envuelven la zona de actuación. Las dimensiones y orientaciones de dicha trama responden a la voluntad de ensamblarse con el entorno, especialmente conectar la zona Norte-Sur y fomentar la relación de la ciudad con la desembocadura.

3. Se integran una serie de edificaciones que sirven como punto de referencia (Depósitos de agua, Torre Residencial, Piscinas Naturales, Infraestructura de Acogida...). También se desplazan dos de las naves, transformándolas en un edificio que funcionará como dotación para la ciudad así como para el puerto, como símbolo de la convivencia perseguida entre la ciudad y el puerto.

4. Se propone una edificación coherente con el entorno en el que se sitúa, ensamblada en una trama que se adapta y potencia unas preexistencias cuando así se requiere o rompe con éstas cuando el lugar no aporta interés al conjunto de la propuesta. En todo caso, se edifica buscando generar un espacio con una densidad ligera, debido a las características ambientales y urbanas del entorno, pero que sea articulador de relaciones paisajísticas y espaciales.



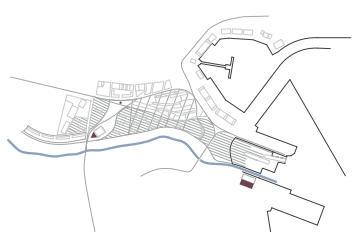
4



1



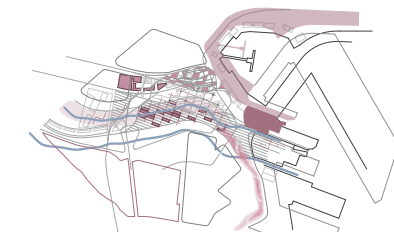
2



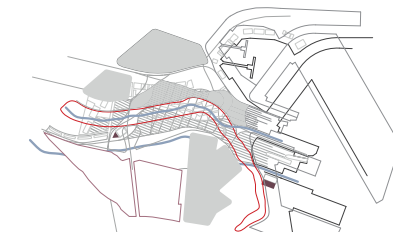
3



1



2



3



4

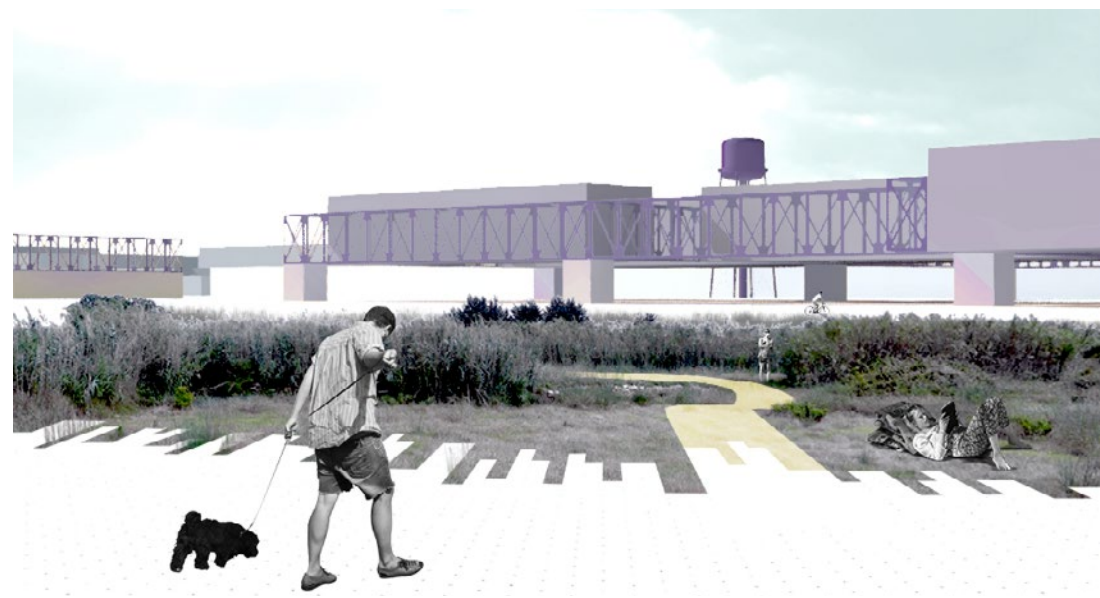
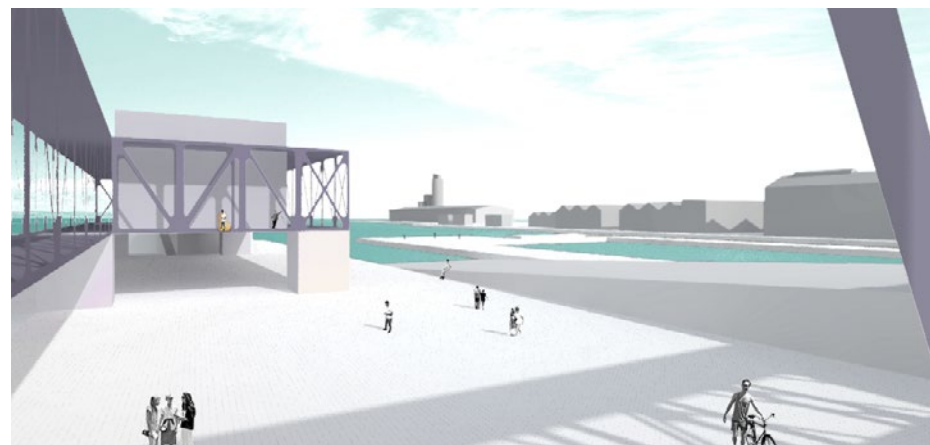
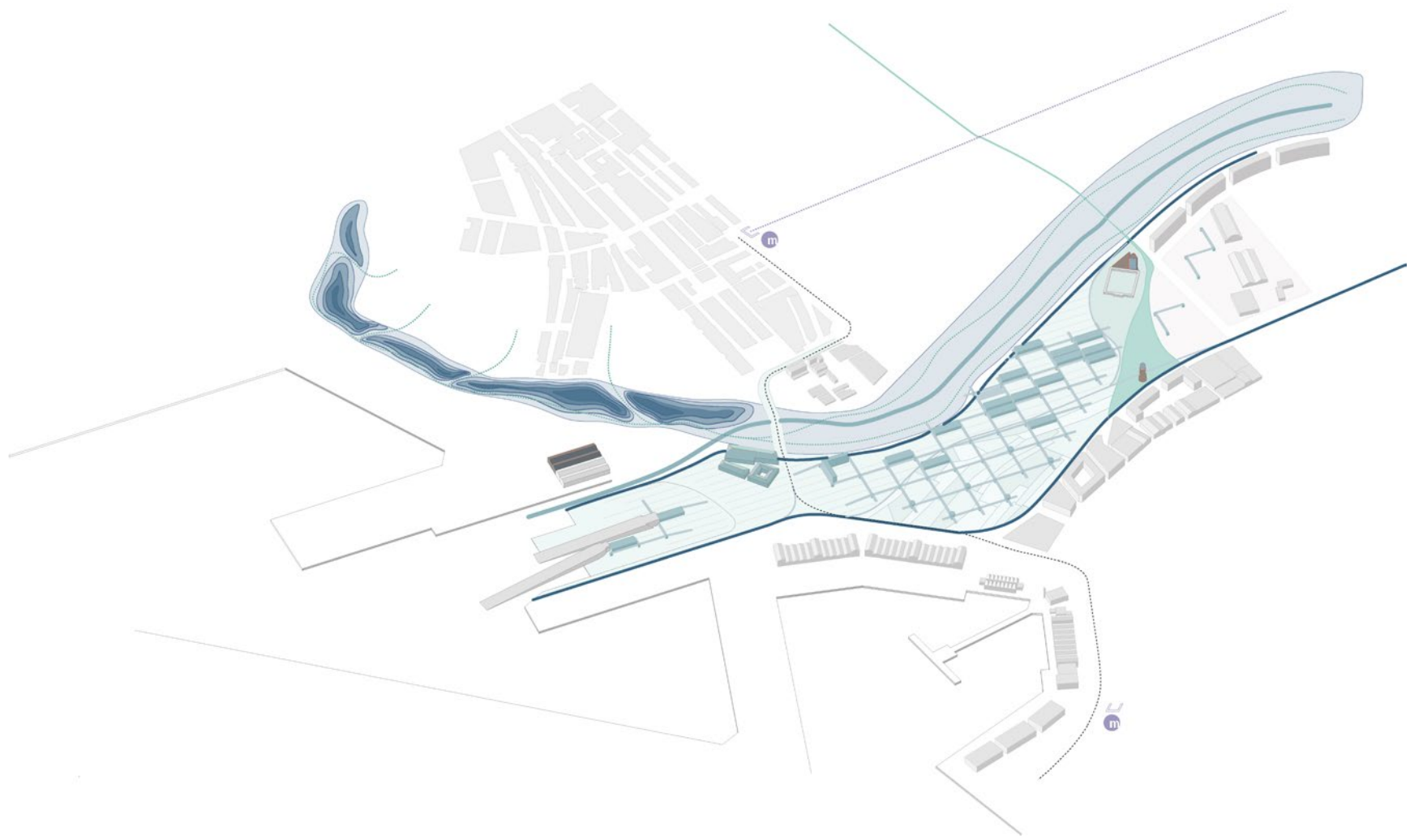
Usos

1. La propuesta genera un nuevo espacio de producción agrícola vinculado a las nuevas edificaciones, a las edificaciones aldañas y con una conexión directa con parcelas de la huerta sur. Se persigue también una convivencia no conflictiva entre un uso productivo y un uso lúdico del puerto que se resuelve generando un espacio central de desembocadura vinculado a lo lúdico y dos espacios colindantes que mantienen su uso portuario ahora conectados mediante un túnel.

2. Parte de las nuevas parcelaciones son reconvertidas en espacios verdes de uso lúdico. Asimismo, se plantea el borde de la cuenca del río como un espacio de recreo que, posteriormente, pasa a elevarse en unas laderas que conectan con Natzaret. La zona de la dársena interior junto con el final del río urbanizado componen el espacio portuario de uso lúdico y público.

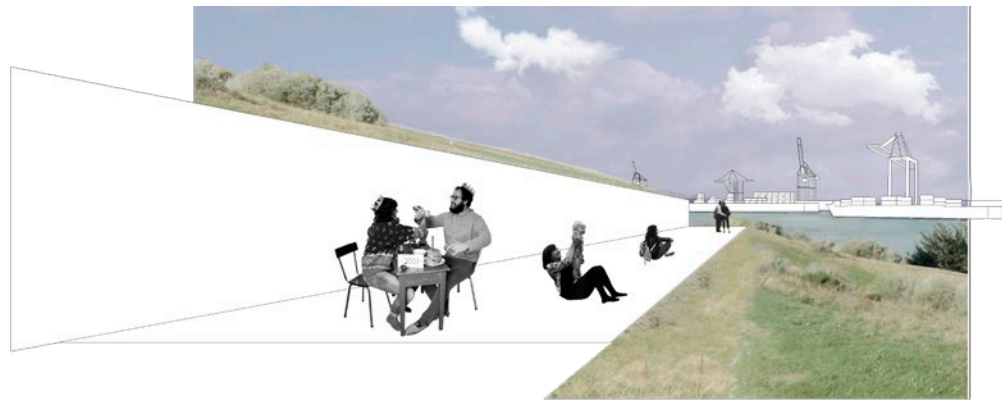
3. Un sistema reticular da cabida a un complejo donde se combinan edificaciones dotacionales de carácter educativo, así como edificaciones residenciales de carácter público y de propiedad privada. Las dotaciones son de carácter educativo, vinculadas tanto a la explotación de las zonas verdes como del puerto. Sobre el camino del Grao se conforman las manzanas aún no construidas con edificaciones residenciales en su mayoría.

4. La aglutinación de los diferentes usos se busca con el fin de enriquecer las posibilidades del entorno, proveer a la ciudad de Valencia de un área urbana productiva para su entorno, articular la zona como un eje que mejore e incluya al conjunto de la ciudad y, por último, proporcionar a ciudadanos y turistas el disfrute de un paisaje totalmente contemporáneo y en movimiento constante.



1. El sistema de laderas que recorre longitudinalmente el espacio de contacto entre el puerto y Natzaret sustituye al antiguo muro que separaba ambas partes y dignifica los límites del barrio. Además de seguir controlando la entrada a la zona portuaria, con esta sucesión de laderas se consigue poner en valor las vistas hacia el paisaje portuario y hacia el barrio.

2. El cauce del río entra en contacto con el mar en un paisaje arquitecturizado, donde se deja atrás la naturaleza en pos de un entorno industrial. Aprovechando las preexistencias de una serie de rampas y plataformas de hormigón utilizadas para la reparación de los barcos, se conforman una serie de piscinas y láminas de agua que generan espacios de ocio, reposo y contemplación.



La propuesta podría entenderse como una superposición de dos capas que cobran sentido en su lectura volumétrica. Por un lado, se hace una composición de todo el entorno entendiendo la propuesta como una forma de aglutinar todos los elementos dispersos y darle una cierta unidad; para ellos se recuperan y reestructuran numerosas vías de comunicación, guías visuales y zonificaciones inconexas. Con el cauce del río como principal eje director de la propuesta, se direcciona el conjunto de la intervención hacia la desembocadura. En un segundo nivel, un sistema en forma de malla reticular estructura las relaciones de altura y usos que quedaban ciertamente desconexas. En una visión volumétrica o en sección se entiende el conjunto de la propuesta, altamente respetuosa y libre en nivel 0 y con una fuerte unión entre las diferentes identidades en nivel +1 o superior.

problema mal planteado, peor resuelto. Desde los años 60 hasta nuestros días, investigadores e instituciones vienen poniendo de manifiesto una obviedad: que más vías suponen siempre más estímulo al uso indiscriminado del coche.

Tópico nº 2: no hay que poner trabas a la movilidad, a la libertad de desplazarse ¿La libertad de quién? De los conductores motorizados.

Tópico nº 3: el automóvil ha mejorado las condiciones de movilidad de todo el mundo

Solamente el 18% de la población mundial tiene el 80% de los automóviles. El tópico, por tanto, evita referirse a la población que ha visto disminuidas sus condiciones de movilidad como consecuencia de la motorización: los peatones, las personas más débiles...

Tópico nº 4: hay que potenciar el transporte público Desde los ecologistas hasta Umberto Agnelli, todo el mundo defiende hoy el transporte colectivo. Unos lo hacen de manera sincera; para otros no es más que un modo de restringir la competencia por el espacio público para circular.

Tópico nº5: no se puede obligar a dejar el automóvil si antes no se mejora sustancialmente el transporte público En realidad, lo que sucede es que no se puede mejorar el transporte colectivo si no se reduce el privado. Bernardh Winkler lo ha expresado en términos muy precisos: “mientras la gente pueda elegir entre ir en su coche e ir en transporte público, una mayoría se decantará por lo primero.”

Tópico nº7: las restricciones al transporte privado perjudican a sectores económicos de la ciudad, especialmente al pequeño comercio Uno de los sectores más beligerantes contra cualquier medida restrictiva del uso del vehículo privado en las ciudades, lo constituyen las agrupaciones de comerciantes. No son los únicos, es verdad, pero sí muy influyentes. La realidad, en otros países que fueron pioneros en la peatonalización, esque estas medidas se toman en función, casi exclusivamente, de razones económicas: al final, el comercio se revitaliza, los precios de las viviendas suben.

Tópico nº8: “la gente se nos echaría encima si restringiéramos el uso del automóvil!” Esta frase, que con frecuencia podemos oír en boca de algún representante municipal, sintetiza la relación de fuerzas sociales en conflicto: hoy por hoy, quien domina la política urbanística nada tiene que ver con los intereses objetivos de la mayoría de los ciudadanos. La tecnocracia sigue más vigente que nunca. Bajo una falsa cobertura técnica, se intenta demostrar que no existen otras alternativas al modelo vigente. Los medios reflejan en buena parte esta cultura. Lean: “la apertura de una2nueva ronda liberará del tráfico las calles...”; “la inauguración de un nuevo puente descargará los históricos puentes para los peatones...” “un décimo carril en el by-pass hará más fluida la circulación...” Así se hace la historia, a fuerza de tópicos. La Historia, con mayúscula, también. Pero esa es otra historia....”^{c3}

“P: También reivindica que la mortalidad cero se alcanzaría con autovías limitadas a 100 km/h y, el resto de carreteras, a 69km/h. No están preparados los conductores para tanto sosiego...

En torno al automóvil en la ciudad y a los desplazamientos en vehículos privados motorizados

“Ya no es sólo que las ciudades queden colapsadas de autos y que el sueño de la libertad individual se atasque cada mañana de camino al trabajo, sino que las evidencias empiezan a mostrar los efectos nocivos para la salud y para el medio ambiente de las emisiones de los tubos de escape y del sedentarismo.

Junto a los niños, se han metido también dentro de un triángulo de peligro a las personas mayores cuyas armas son precisamente sus carencias: no tener reflejos o tener disminuidas las capacidades sensoriales para lidiar con seguridad entre los vehículos. En esta idea de retirar todo lo que estorba, es llamativo que se conceptúe como peligroso incluso un árbol o un puente donde ha habido algún accidente y que la solución sea talar el árbol o cambiar el puente.

Pero realmente la capacidad de generar un daño no procede del árbol que está en una curva, de la conducta impredecible de un niño o de la lentitud de un mayor al cruzar la calle, sino de las máquinas de acero que pesan más de una tonelada, que son conducidas por personas que pueden errar y que aún circulando a escasa velocidad, al colisionar con un cuerpo humano pueden ocasionar graves daños.”^{c1}

“En 1924 el entonces alcalde de Madrid, difundió un bando sobre la circulación de peatones y vehículos que empieza a situar a los menores en su sitio:

“Los padres cuidarán bajo su más estrecha responsabilidad de que sus hijos no jueguen más que en parques y jardines, que son los sitios adecuados al esparcimiento infantil; debe multarse a los padres de los niños que jueguen al foot-ball, a los patines, o que cometan otros actos de esta índole que puedan molestar a las personas que transitan por la vía pública. Se recogerá a los niños que se les encuentre jugando fuera de los recintos marcados, conduciéndoles a la Tenencia de Alcaldía hasta que acudan sus padres y satisfagan la multa correspondiente. Así mismo los niños que vayan subidos en los topes de los tranvías y en las traseras de los coches y automóviles se les detendrá, imponiendo a los padres una considerable sanción, para ver si de esta forma se consigue evitar los continuados accidentes que se suceden y el repulsivo espectáculo que ofrecen a la vista de los extranjeros que frecuentemente nos visitan”^{c2}

“Partiendo de que la ciudad es el ámbito histórico por excelencia del desarrollo social, cultural y económico de los seres humanos, un sistema de transportes racional es aquel que permite la movilidad de la manera más respetuosa con el medio urbano, reduciendo la necesidad de desplazamientos superfluos. La cultura dominante en esta materia está plagada de tópicos y clichés que, de manera inconsciente o intencionada, se han introducido en el debate. Veamos unos cuantos.

Tópico nº 1: los problemas del tráfico se solucionan con más infraestructuras.

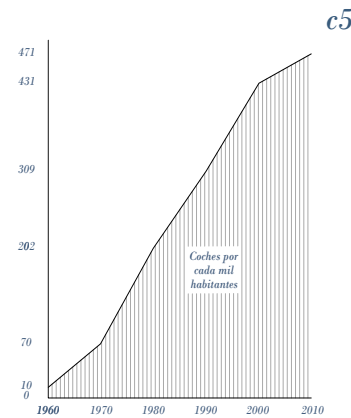
¿Qué es eso de “los problemas del tráfico”? Se trata de una simplificación, expresada desde la óptica del conductor de un vehículo motorizado. Por tanto,

^[1] MartaRomán (2010). Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil

^[2] Caminar en Madrid: la carrera cotidiana de obstáculos. Revista Alfoz, Monografía “Espacio cotidiano”

^[3] Joan Olmos(2001). El movimiento se demuestra andando: algunos tópicos sobre el tráfico y la ciudad

R: *Era una propuesta que planteaba, de forma muy acertada, Antonio Estevan. Cuando se reduce la velocidad los accidentes dejan de ser mortales. La sociedad española es una sociedad de nuevos ricos que circula con sus vehículos, a grandes velocidades, hacia ningún lugar*^{c4}



c4. Entrevista a Paco Tortosa publicada el 29/09/2017 en Levante-EMV

c5. Gráfica. Coches por cada mil habitantes en los últimos diez años. Fuente: Eu Energy and Transport in Figures

En torno al viaje y al turismo

“A partir del *siglo XVIII* Italia y Grecia se convirtieron en lugares de culto y peregrinación obligada de los aristócratas jóvenes, cuya educación se consideraba incompleta hasta visitar la cuna de la cultura occidental para contemplar in situ algunos de sus mayores logros. Fue una tradición conocida como el *Grand Tour*, y a ella contribuyeron definitivamente obras como *Viaje a Italia* de Goethe, una de las primeras que atestigua la honda impresión que causaron los paisajes y las esencias mediterráneas en los habitantes de las tierras del norte.

Johann Joachim Winckelmann quiso que en su tumba se pusiera, como año de nacimiento, no la fecha de su nacimiento biológico sino el año en el que puso por primera vez un pie en Roma.”^{t1}

“La revolución industrial justo cuando la naturaleza comienza a ser asediada y amigilada por la expansión de la industria y sus residuos, se genera un sentimiento de aprecio por lo natural y el paisaje en tanto que naturaleza y paisaje. Este *descubrimiento* de la naturaleza da inicio a una exploración de tu propio país, de tu propia tierra, empiezan los viajes internos y surgen las asociaciones de senderistas, alpinistas...

Cuando termina la *II Guerra Mundial*, podríamos decir que comienza el gran despegue del viaje, por varias circunstancias; desarrollo económico, estabilidad laboral, concesión de vacaciones pagadas y desarrollo de infraestructuras de movilidad. Es aquí donde las clases trabajadoras empiezan, al principio de una forma modesta, a hacer los primeros desplazamientos por ocio en sus vacaciones. Es aquí donde algunas voces dicen que desaparece el viaje como experiencia vital.”^{t2}

“(…) Pienso que la puesta en práctica de la velocidad absoluta nos encierra infinitamente en el mundo. El mundo se empequeñece y empieza a surgir una sensación de encarcelamiento que los jóvenes quizá no perciban todavía. El gran confinamiento de Foucault no está fechado en el *siglo XVIII*, sino en el *XXI*. cuando tengamos todas las interactividades que queramos, cuando vayamos a Tokio en dos horas gracias a los aviones supersónicos, es evidente que la estrechez del mundo se hará insoportable. Habremos perdido la grandiosidad de la naturaleza(…) Cuanto más rápido llego al extremo del mundo, más rápido vuelvo y más se reduce mi mapa mental a la nada”^{t3}

“¿Qué sucede ahí abajo, en B, mientras vuelas entre los puntos A y C? ¿Desaparecerán como territorio los destinos no turísticos si continuamos sobrevolándolos? ¿Dónde estamos cuando viajamos?

Ahora no vemos paisajes, no existe la demora ni la sorpresa entre los dos puntos que recorremos. De esta forma no conseguimos nunca ser viajeros, si no coleccionistas de viajes.”^{t4}

“Siempre por valles y montañas buscando la piedra ideal, a pie o en su furgoneta dos caballos, era simplemente un agrimensor del sotobosque, un descubridor de entornos. Véía poco la televisión, no frecuentaba las grandes superficies para ocupar sus fines de semana. Surcaba el territorio. Cuando sus hijos le preguntaban a mi abuelo, el tallador de piedras, por qué se negaba a ir de vacaciones, él respondía: «¿Para qué, si no conozco todas las piedras de mi pueblo?». Esta respuesta, que movía a la risa, solía achacarse a la edad, el miedo al cambio, las viejas costumbres y, no temamos decirlo, a la estrechez de miras propia de una época premoderna.”

“¿Es la movilidad sinónimo de libertad? Hace cincuenta años donde desplazarte a otro lugar podía suponer dejar atrás una moral o unas costumbres que uno podía considerar opresivas. Podríamos hablar del derecho a la movilidad, pero quizás no tenga sentido plantearlo si antes no se garantiza también el derecho a poder quedarte en el lugar donde naciste”^{t2}

“Desde entonces, la llamada al «movimiento» ha recorrido un largo camino. Los discursos en boga claman sin cesar las virtudes de la desterritorialización y del cambio permanente. El turismo vierte sus flujos en el frenesí de la movilidad que antes tuvo falsos aires emancipadores (las vacaciones pagadas, como tantos otros avances sociales, también contribuyeron a volver el capitalismo aceptable adaptando sus condiciones). El individuo hipermoderno es, si vislumbramos su representación ideal típica, un desarraigado, un «nómada» sin territorio, tecnológicamente conectado y afectivamente solo. Una entidad intercambiable y errática de composición borrosa, ambulante tanto por insatisfacción y obligación como por deseo.”^{t5}

“Pasé el largo lapso de un único día y una noche en Madeira y sus alrededores y, por consiguiente, me juzgo plenamente apto para escribir una crónica algo extensa sobre ella”^{t0}

“En los últimos 15 años la expansiva industria turística ha desarrollado un nuevo campo de viaje masivo con los cruceros: en Venecia entre 1997 y 2011 han aumentado en un 439%, llegando a 1.795.000 pasajeros, y en Barcelona se ha pasado de los 115.000 cruceristas en el año 1990 a 2,6 millones en 2013. Este gigantismo naval está pensado para un nuevo target, clases medias y bajas, preferentemente jubilados y parejas con hijos, más gregarios que los que van en buses y viajes organizados, y que encuentran una manera de ver mundo rápida, distraída y encantadora, masificando puertos y aeropuertos.”^{t5}

“Un crucero puede transportar hasta 5.000 viajeros, que descienden de golpe en las ciudades, dedicándoles pocas horas y exigiendo visitas rápidas y lugares de consumo eficaces. Ante tal afluencia, tiendas, restaurantes,

t1. María Belmonte(2015). Peregrinos de la belleza. Viajeros por Italia y Grecia

t2. Presentación del libro por Salvador Cobo, Mundo en Venta: crítica de la sinrazón política. Rodolphe Christine(2018)

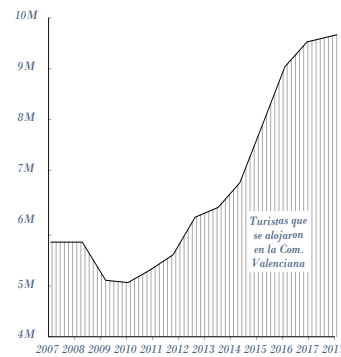
t3.Paul Virilo (2001). Estética de la desaparición

t4. Left Hand Rotation(2009). Stay grounded

t5. Rodolphe Christine(2018). Mundo en Venta: crítica de la sinrazón turística

t6. Richard Francis Burton(1863). Vagabundeos por el Oeste de África. I. Madeira y Tenerife Richard

t10



discotecas y museos compiten para acogerlos, aunque sea unos minutos. Barcelona ya ha sufrido los efectos de algunos fines de semana colapsada de cruceros y buses turísticos. Y Ecologistas en Acción ya han demostrado la creciente contaminación atmosférica ocasionada en Barcelona por estas naves; cada crucero, que no detiene sus motores, contamina como 12.000 automóviles. El problema llega a límites escandalosos en Venecia, donde no solo se sufren estos efectos, sino que los cruceros cada mañana y cada tarde hacen su tour por el Canal de la Giudecca y el Bacino di San Marco, ofreciendo a sus pasajeros una vista insólita de la ciudad ducal desde una altura aproximada de doce pisos, al mismo tiempo que ocultan y sobrepasan los monumentos de Venecia. Hay pocas visiones más tristes y apocalípticas que las preciosas arquitecturas de Palladio empujadas por las grandes naves. Pero esta es solo la parte estética del problema, ya que los efectos para la ciudad son altamente nocivos. Cada vez que un crucero atraviesa la laguna, según su velocidad, tamaño y peso levanta el nivel del agua por la proa, lo baja por los laterales y recupera su nivel por la popa. Ello provoca un desplazamiento de toneladas de agua, que crean cadenas de olas, elevan artificialmente los niveles de los canales internos y erosionan los ya muy desgastados y débiles cimientos y muros de una infraestructura veneciana que en el 2100 se habrá hundido unos 5 centímetros, al tiempo que, por el calentamiento global ocasionado por el cambio climático, el nivel del agua habrá subido unos 10 centímetros. Tras el paso de cada nave, la suspensión de los sedimentos en el agua dura 20 minutos y con tantos barcos esta ciudad sin automóviles tiene el aire más contaminado de plomo y mercurio que si tuviera avenidas atascadas de tráfico. Hace algunos años que la ciudadanía lucha contra este abuso de apropiación indebida del ecosistema veneciano, organizados en el Comité No Grandi Navi-Laguna Bene Comune, manifestándose y colgando pancartas “contra la mafia”, y “contra el paso de las grandes naves”. Ante estas quejas, la autoridad portuaria y las grandes compañías de navegación, que son las que mueven el negocio, han planteado un nuevo proyecto de canal en la laguna para facilitar este paso invasivo de los cruceros, proyecto al que se oponen los venecianos, proponiendo alternativas para que los grandes barcos no atraviesen la laguna. Mientras tanto, cada vez que un crucero se planta frente a Venecia se produce el espectáculo de la mutua contemplación del colapso: miles de turistas que están en la isla contemplan estupefactos y sorprendidos los buques que ocultan los monumentos; y les hacen fotos. Al mismo tiempo, los pasajeros en la cubierta, más o menos conscientes de una transgresión que ojalá tenga los meses contados, observan la bella y frágil ciudad y a los turistas que los contemplan; y les hacen fotos. La UNESCO, que vela por Venecia como patrimonio mundial, está sumamente preocupada y amenaza con retirarle la calificación. Y el Ministerio de Infraestructuras del Gobierno italiano consiguió hace pocos años

prohibir el paso de los cruceros tan cerca de Venecia. Navieras y autoridad portuaria recurrieron y consiguieron que la Magistratura dictaminase a favor del derecho de las grandes naves a atravesar Venecia. Se comprueba así que las autoridades portuarias son igual de especuladoras y carentes de escrúpulos en todos lados. Aprovechan vorazmente las cualidades de la ciudad contigua, sin importarles los efectos nocivos que puedan producir sobre su ecosistema. Al puerto de Venecia y a las compañías no les importa si la ciudad se deteriora. Es similar a la avaricia de la Autoridad Portuaria de Barcelona: la Ley de Puertos le permite hacer lo que le de la gana y aún le hemos de agradecer la rebaja de unos pisos del legal hotel W y que haya conseguido una inversión tan lujosa y transparente para privatizar el puerto con la Marina del Port Vell. Les es igual si Venecia se hunde o Barcelona se hace invivible: ellos tienen previsto huir en un barco de lujo a las montañas de Suiza.”^{t7}

“El desarraigo te desarraiga de todo excepto de la necesidad de tener raíces”^{t8}

P: ¿De dónde proceden esos primeros excedentes de capital que van al turismo?
 R: De la agricultura, el comercio, la industria... Ese capital encuentra un nuevo nicho de actividad con unas tasas de beneficio espectaculares. Un hotel se amortiza en dos o tres años. Además en los 60 se produce una coincidencia. Por un lado, a finales de los 60 se empieza a ver la crisis del régimen de acumulación fordista, lo que algunos han llamado “crisis del petróleo”, el final del ciclo de los Treinta Gloriosos del capitalismo keynesiano en Europa occidental. A la vez, en el 68-69, muchos capitales, sobre todo británicos y alemanes, se encuentran con que no tienen dónde colocarse.
 P: ¿Qué ocurre?
 R: Una vez reconstruidas las ciudades, cuando todos los trabajadores ya tenían su vehículo privado, sus electrodomésticos, etcétera, los grandes capitales financieros e industriales buscan nuevo destino. Es curioso. Una ley alemana, la Ley Strauss, desgrava fiscalmente las ayudas al tercer mundo, y ahí entra la inversión inmobiliaria en España. Por ahí se va vehiculando [el dinero]. Llegan los testaferrros con las maletas de dinero negro. Del 69 al 73 se produce una auténtica burbuja de construcción hotelera en las zonas turísticas. Pero la gran crisis, reforzada por la crisis política en España, de los primeros 70 hasta principios de los 80, con la ruptura del régimen, propició muchas quiebras de grupos turísticos internacionales. Por ejemplo, cayó la Horizon Holidays.
 P: ¿Qué precipitó aquella quiebra?
 R: [Los grupos] habían llevado a cabo una lucha de reducción de precios. Cuando subió el combustible, fueron cayendo uno tras otro. Ahí se produjo el caso de la Court Line [importante operador turístico, cuya quiebra afectó a decenas de miles de turistas, sobre el que el sociólogo Mario Gaviria

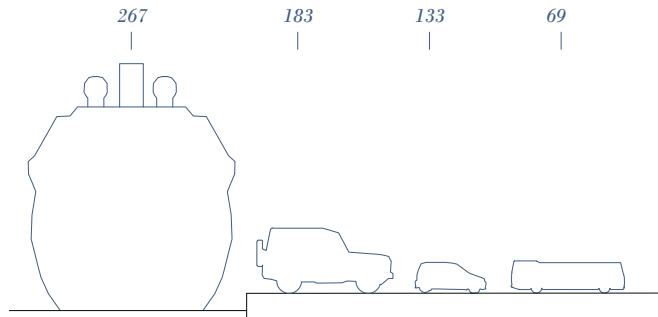
escribió El escándalo de la Court Line. Bancarrota del turismo español]. Entones se vieron todas las inversiones especulativas, las empresas pantalla... Todo a lo que nos hemos acostumbrado en los últimos años.
 P: ¿El sector turístico fue el adelantado de la cultura del pelotazo?
 R: No hay que desvincularlo, no podemos analizarlo aisladamente, sino de forma plástica y compleja. Están los que gestionan los viajes, ya desde los 60-70, con sus canales y su gestión financiera. Y la construcción, que se hacía sin permisos. Se cumplía el paripé de una planificación urbanística, pero desde la ley del suelo del 56 los planes y normas subsidiarias los hacen los caciques constructores locales, que se benefician de la planificación de las inversiones, de una reducción de las inspecciones... Así funciona. (...)
 P: ¿Cuándo llega el boom no sólo hotelero, sino de vivienda turística?
 R: Cuando se redobla la intensidad con la integración en la Comunidad Económica Europea [firmada en 1985]. Los acuerdos económicos limitan las posibilidades de organización socioeconómica de España. Todo lo que fuera actividad productiva, muy entre comillas, se irá centrando cada vez más en el binomio turístico-inmobiliario. Ésta será ya la gran industria del país. Camarero en verano, albañil en invierno. (...)
 P: ¿Hay una burbuja?
 R: Una burbuja en toda regla.
 P: ¿Y explotará?
 R: Todas las burbujas explotan, con daños sociales graves.
 P: ¿Es posible un “aterrizaje suave”, como creía Zapatero con el ladrillo?
 R: Los aterrizajes suaves no existen. Ahora tenemos una reducción enorme de costes laborales y márgenes extraordinarios. Eso difícilmente se mantendrá mucho más. La afluencia turística tan alta coincide con un periodo de precio del petróleo barato. Ya empieza a subir e irá a más. Y el turismo bajará.
 P: Aunque baje habrá que seguir pagando las infraestructuras, las depuradoras, las autovías, que quizás están dimensionadas para un boom turístico puntual.
 R: Y rescatarlas con dinero público. Tenemos un problema de memoria. Hace dos días estalló una burbuja de dimensiones espectaculares y ya estamos de lleno en otra.
 P: Le llamarán aguafiestas, ¿no?
 R: Sí, jaja. Pero es que si lo miras con perspectiva histórica... Todo se va repitiendo. Sólo que con cada estallido, las consecuencias sociales son mayores. Cada vez tenemos más desplazados del sistema y cada vez habrá más.
 P: ¿Es excesivo fiar un 11% del PIB a un sector tan volátil?
 R: El porcentaje es mayor con lo que mueve indirectamente. Una sociedad saludable debería desturistizarse. Caminamos a un escenario en el que el petróleo será un recurso cada vez más escaso. Esas extravagancias de los

viajes de fin de semana, de salidas cada mes... Habrá que satisfacer las inquietudes de conocimiento y diversión de otra manera.
 P: Hay otro factor: el cambio climático. ¿Cómo incide o incidirá en el turismo?
 R: Es otra cara de la misma moneda. El cambio climático ya está aquí y viene ligado a los combustibles fósiles. Hay que actuar. En Madrid el uso del coche se empieza a cuestionar, no se puede respirar en las ciudades. Las economías se vuelven cada vez más dependientes del turismo [actividad de elevado impacto climático y medioambiental]. Toda la estructura social está volcada en eso, para lo cual abandona otras actividades necesarias. Si se paraliza el flujo de petróleo, si el cambio climático hace que todo esto tenga que cambiar, las economías más turistizadas serán las más vulnerables. (...)
 P: Hay un discurso, con penetración en sectores progresistas, que aboga como solución por un “turismo de calidad”, de mayor poder adquisitivo. Es el discurso contra el turismo ‘low cost’ de borrachera y despedida de soltero.
 R: Eso es el odio a la clase trabajadora. Cuando dicen “de calidad”, quieren decir pijos.
 P: Pero, desde el punto de vista de la lógica del impacto en la ecología urbana, ¿no es preferible ese “turismo de calidad”, que deja más dinero con menos visitantes?
 R: Depende. Si miras la ciudad como una caja registradora, a lo mejor. Pero esos turistas requieren barrios seguros, dotaciones policiales, quitar de en medio a clases subalternas y chusmas molestas. Requieren para su beneficio y bienestar infraestructuras que se quitan a otros barrios. Es un discurso de clase bastante marcado. Además [el “turismo de calidad”] no sustituye a lo otro, porque lo que genera el chorro gordo [de dinero] es la masa. Este otro completa algunos agujeros y legitima ese discurso político de que se trabaja por la calidad del turismo, a la vez que demoniza a la clase trabajadora.
 P: Usted aboga por un decrecimiento turístico.
 R: Es una desturistización. Transitar hacia sociedades menos turistizadas, que no estén alienadas por la mercancía y el consumismo. Ni articuladas en torno a grandes multinacionales y grupos de control. Aquí en España no han surgido formas colectivas de organización de la producción turística.
 P: ¿Por qué?
 R: Porque es uno de los nudos gordianos, una de las claves de bóveda del funcionamiento económico del país desde la entrada en la UE. Y el capital lo tiene muy bien atado.
 P: ¿Está la gran banca muy metida en el turismo?
 R: Se ha ido desenganchando. Parte de sus activos han ido a socimis. Lo que tenían era mucho crédito apalancado por operaciones inmobiliarias con créditos de cajas de ahorro.

t7. Josep María Montaner (2014). Venecia, Barcelona y los cruceros
 t8. Cita atribuida a Christopher Lasch

P: La gentrificación y la turistización, ¿son fenómenos reversibles?
R: Todo es reversible. Hacen falta políticas urbanas que tiendan a la desmercantilización turística del espacio, a un uso vecinal de la ciudad. Si se coloca la ciudad bajo el prisma de la mercantilización turística, todas van a desarrollar políticas muy similares a ver cuál agarra un trozo más grande. Veremos un proceso de destrucción social de la ciudad. Sobre todo de los barrios con más trabajo social acumulado, con mucha vida, que se van destruyendo para ser puestos en bandeja al turismo. La turistización es la muerte de la ciudad. Al desaparecer el zumbido de la vida urbana, sólo queda el sonido de las copas en las terrazas. Eso mata la ciudad.
P: ¿Recela del concepto de “turismofobia”?
R: Es un discurso para evitar cualquier responsabilidad e ignorar que toda esta movilización es contra la lógica del capital, contra la mercantilización. Es para desviar el foco. Incluso se habla de que hay xenofobia, cuando vemos que estos movimientos están apareciendo a lo largo y ancho de Estados Unidos y Europa.”¹⁹

t11



t9. Entrevista Iván Murray en InfoLibre (2018)

t11. Gramos de Gramos de CO₂ emitidos por pasajero y kilómetro. Elaboración propia. Fuente: ClimateCare en artículo de TheGuardian “Is cruising any greener than flying?”

Terminal

sin ilusión puede llevar a pensar que, salvo catástrofe, el giro ecológico no lo llevará a cabo una oposición minoritaria y desprovista de medios, sino la burguesía en el poder, el día en el que no pueda hacer otra cosa. Serán los distintos responsables de haber arruinado la Tierra quienes procederán a salvar a los pocos que hayan quedado, y que después de la abundancia gestionarán la escasez y la supervivencia. Y es que quienes carecen de prejuicios, no creen en el desarrollo ni en la ecología: sólo creen en el poder.”^{tm5}

“Este carácter estructurante y performativo de los cuerpos muertos requiere un espacio escénico —la sala de velatorio, el oratorio o la iglesia y el cementerio— y unos actores que le den sentido a través de un proceso interactivo organizado y pautado culturalmente que permita la expresión de sentimientos de dolor por la ausencia del ser querido. Los símbolos de duelo y los actos de homenaje que se representan aquí otorgan al ritual de separación «la función de socializar la pérdida, hacerla pública y participativa a la comunidad» La habitación del enfermo se convertía entonces en lugar público y la gente entraba libremente.”^{tm6}

“La quema y reconstrucción de Notre Dame era la mejor de las medidas políticas jamás anunciadas por el joven rey. Su primera medida verdaderamente convergente y nacional. No tardaron en afluir los euros como esclavos de Cristo y soldados patrióticos a rehacer el cuerpo de la madre: no habían apagado todavía el último fuego cuando las arcas del estado ya contaban casi 850 millones de euros. Una sola de estas donaciones hubiera bastado para construir un techo seguro para los vagabundos de París o para erigir una ciudad en la Jungla de Calais para acoger a los refugiados. Una sola de estas donaciones serviría para parar la masacre del Mediterráneo o acabar con la sangría de las clases trabajadoras. Pero no, es mejor, afirma el presidente, reconstruir Notre Dame, si es posible en 5 años, como los juegos olímpicos, y que no lo hagan los artesanos locales, que se haga un llamamiento internacional, que vengan las corporaciones arquitectónicas y que hagan con los euros una brillante pira financiera. Al día siguiente, la catedral, aún humeante, amanecía más bella que nunca. La nave abierta y repleta de cenizas constituía un monumento iconoclasta a la historia cultural de Occidente. Una obra de arte no es obra de arte si no puede ser destruida y, por tanto, añorada, imaginada, fantaseada. Si no puede existir en la memoria y en el deseo colectivos. ¿Acaso aquellos que hablan de reconstrucción antes de apagar el fuego no pueden esperar ni un segundo a hacer el duelo? Destruidores del planeta y aniquiladores de la vida, construimos sobre nuestras propias ruinas ecológicas. Por eso nos da miedo mirar Notre Dame en ruinas. Es preciso, contra el frente restaurador crear un frente para defender Notre Dame de las Ruinas. No reconstruyamos Notre Dame. Honremos el bosque quemado y la piedra oscura. Hagamos de sus ruinas un monumento punk, el último de un

En torno a la terminal y a lo terminal

“Las esculturas de Pierre culto son inseparables del lugar para el que fueron creadas, sea éste naturaleza, jardín, parque o arquitectura. Las relaciones que establecen con lo que les rodea, son comparables con las que los arquitectos clásicos creaban entre los edificios y los jardines que los prolongaban. Son tierra y se anclan en el suelo que las crea. Son piedra y parecen extraídas del lugar en el que han sido erigidas. Son naturaleza y dialogan con la vegetación que las acoge. Están en el presente y desafían el futuro acentuando sus rasgos.

Por el caos que constituyen, pero también por el proceso de su fabricación, esta amalgama calcinada evoca los vestigios de las ruinas industriales, símbolos del fin de una civilización que un precursor, Atila, hubiera abandonado a lo largo de su camino.”^{tm1}

“La aplicación práctica de la idea del progreso ha mostrado suficientemente sus límites y contradicciones como para seguir creyendo ciegamente en ella. A pesar de todo, y ante los distintos callejones sin salida a que nos ha llevado la puesta en práctica de esa vida industriosa, son legión aquellos que no proponen más que una desesperada huida hacia delante. Así llegan a convertir aquello que se suponía fruto de la razón y de las luces, en una oscura y obstinada fe que niega constantemente el hundimiento de lo humano que está sucediendo ante nuestras narices. Hundimiento que para algunos está a punto de suceder, y que para otros ya ha sucedido.”^{tm2}

“Los aviones caen, las civilizaciones caen, y esta civilización caerá. Leeremos mal los indicadores (o quizá fallen) durante una nevada. Las alas, supuestamente descongeladas, estarán demasiado heladas como para hendir el aire, y el ave se desplomará como una losa, rozando antes de manera accidental un puente (porque la civilización también se asemeja a un puente, que va del Paraíso a Ninguna Parte); un puente atestado, por ejemplo, de personas que van al trabajo o vienen de él, es decir, que salen para o salen de un aeropuerto, metidos en sus coches (aviones sin alas) como ofrendas adicionales del sacrificio a una voraz Medusa.”^{tm3}

“Se fu follia a guidare la mano degli eventi o desiderio d´autodestruzione non ho capito mai. In questo pot-pourri l´uomo confuse i contorni delle cose. Smarrì il fine e dubitò di tutto. L´incertezza rimase a guidare i passi. Un giorno l´artefice del mirabile gioco dirà: basta, il viaggio è terminato. E intanto il tempo si sgrana nella desolata realtà della vita, che è sempre stata amara.”^{tm4}

“Un día, el poder se verá obligado a practicar la ecología. Una perspectiva

^{tm1}. Pierre Culot. Demiurgo de las ruinas. Extracto de la Revista Fisuras 3

^{tm2}. Revista Cul de Sac 1 (2010). Progreso y subjetividad moderna. Apuntes para una crítica de la idea de progreso.

^{tm3}. David G. Watson (2018). En el camino a ninguna parte. Civilización, tecnología y barbarie

^{tm4}. Tempo di distruzione. Eugenio Montale

^{tm5}. Bernard Charbonneau(2009). Le Feu vert, autocritique du mouvement écologique

^{tm6}. Dolors García Torra (2018). La disposición del cuerpo sin vida en la instancia ritual del velatorio.

^{tm7}. Paul B. Preciado (2019). Notre Dame de las Ruinas

hay zonas de Getafe que son de Hospitalet. Las ciudades son libros que se leen con los pies.

Su soledad comienza en un túnel de metro y en manos apretadas, la solidaridad; el patio en las escuelas les da juegos y risas y amargo gesto toman en salas de hospital. Las ciudades son libros que se leen con los pies

Baldosa por baldosa busco a Montevideo por silencios nocturnos y en mesas de cafés; montones de basura vigilan las esquinas: el “viejito” Frugoni tenía razón, ya ven. Las ciudades son libros que se leen con los pies.”^{tr2}

“Me atrevería a decir que son los procesos de cruce los que mejor permiten entender la transición política global a la que nos enfrentamos. El cambio de sexo y la migración son las dos prácticas de cruce que, al poner en cuestión la arquitectura política y legal del colonialismo patriarcal, de la diferencia sexual y del Estado-nación, sitúan a un cuerpo humano vivo en los límites de la ciudadanía e incluso de lo que entendemos por humanidad. Lo que caracteriza a ambos viajes, más allá del desplazamiento geográfico, lingüístico o corporal, es la transformación radical no solo del viajero, sino también de la comunidad humana que lo acoge o lo rechaza. El antiguo régimen (político, sexual, ecológico) criminaliza toda práctica de cruce. Pero allí donde el cruce es posible empieza a dibujarse el mapa de una nueva sociedad, con nuevas formas de producción y de reproducción de la vida.”^{tr3}

“Las brújulas son unos utensilios fascinantes. Lo que me gusta más es que la certeza con la que apuntan hacia un supuesto norte no borra los irregulares paisajes reales ni el temblor de la aguja, que se mueve con la inestabilidad de nuestro pulso al cogerla. Esta relación entre irregularidad, fragilidad y certeza puede hacer que un territorio amenazador se vuelva

transitable y que dos puntos desconectados lleguen a relacionarse de una manera que tendremos que encontrar o inventar. La brújula no da todas las respuestas, sólo una indicación a partir de la cual establecer relaciones posibles entre lo necesario y lo que es imposible.”^{tr4}

“Somos, lo volverás a descubrir hoy, una forma radical del flâneur baudeleriano, ese personaje central en la modernidad que se abandona a la pura travesía diletante de la ciudad, por el placer de caminar y sin otra tarea que la de gozar de las virtudes del puro observarlo todo. Pero somos más que paseantes ociosos: somos sobre todo merodeadores. No sólo miramos, sino que buscamos y encontramos, como Barthes advertía, ante todo signos, es decir nudos entre un significado que traíamos con nosotros y significantes que deberían estar ahí, como esperándolo. Por ello, nuestra tarea —tu tarea hoy— no se limita a observar, sino que, como merodeador queeres, emplearás todo tu tiempo en labores de reconocimiento, que —en el sentido original de la palabra— tienen que ver con un cierto fin de pillaje. Según el Salvat Universal, el merodeador es, en efecto, el soldado que se aparta de su destacamento «para vagar en busca de algo que coger o robar». Por extensión, el merodeador es «aquél que, sólo o en cuadrilla, vaga por el campo viviendo de lo que consigue recoger o lo que hurta». En un sentido todavía más amplio, el merodeador es quien «vaga por las inmediaciones de algún lugar o va repetidamente al mismo sitio, sin un fin determinado o para observar, espiar u obtener algo».

Ese es ser turista. Eso eres tú. Te pasarás el día de hoy en la labor de localización de exteriores, explorando los lugares y los momentos de los que te apoderarás con tus fotos o tus miradas. Raptarás sitios, recolectarás instantes y los convertirás en instantáneas. Pero esa labor no es menos digna; avisa sobre el valor que le concedemos a lo irrepitable, puesto que responde a la certeza que tenemos de que todo cuanto pase no volverá a pasar. Vivirás de lo vivido, puesto que cuando tú ahora y aquí este entonces y allí, cuando quienes te acompañen no estén o se hayan ido, entenderás el valor eterno de lo fugitivo.”^{tr5}

“El acto de andar ha sido experimentado durante las primeras décadas del siglo XX como una forma de anti-arte. En 1921, Dada organiza en París una serie de “visitas excursiones” a los lugares más banales de la ciudad. Es la primera vez que el arte rechaza los lugares reputados con el fin de reconquistar el espacio urbano. (...) El mismo año, Robert Smithson termina A Tour of the Monuments of Passaic. Se trata del primer viaje a través de los espacios vacíos de la periferia contemporánea. Su viaje entre los nuevos monumentos lleva a Smithson a algunas consideraciones: la relación entre el arte y la naturaleza ha cambiado; la propia naturaleza ha cambiado; el paisaje contemporáneo anteproduce su propio espacio; en las partes oscuras de la ciudad se encuentros los futuros abandonados, genera-

dos por la entropía.

La lectura de la ciudad actual desde el punto de vista del errabundeo se basa en las “transurbancias” llevadas a cabo por Stalker a partir de 1995 en algunas ciudades europeas. Perdiéndose entre las amnesias urbanas, Stalker encontró aquellos espacios que Dada había definidos como banales, así como aquellos lugares que los surrealistas habían definido como el inconsciente de la ciudad. Las transformaciones, los desechos y la ausencia de control han producido un sistema de espacios vacíos (el mar del archipiélago) que pueden ser recorridos caminando a la deriva, como en los sectores laberínticos de La Nueva Babilonia de Constant; un espacio nómada ramificado como un sistema de veredas urbanas que parece haber surgido como producto de la entropía de la ciudad como uno de los “futuros abandonados” descritos por Robert Smithson. Entre los pliegues de la ciudad han crecido espacios de tránsito, territorios en constante transformación a lo largo del tiempo. En estos territorios es posible superar, en estos momentos, la separación milenario entre los espacios nómadas y los espacios sedentarios.”^{tr6}

tr4. Marina Garcés

tr5. Manuel Delgado(2016). Sobre el turista como flâneur y el valor eterno de lo efímero

tr6. Francesco Careri(2002). Walkscapes

Sobre los hábitos de consumo, la logística, el transporte de mercancías y su impacto en el medio

“Los puertos de la mayoría de ciudades de todo el mundo crecen sin cesar. En el caso de Barcelona, la necesidad de expansión del puerto modificó, hace pocos años, la traza natural del río Llobregat para llegar a duplicar su superficie. Al mismo tiempo hemos visto como en los polígonos industriales la construcción y transformación de naves existentes en espacios para la logística no para de crecer. Ambos fenómenos son el eco del movimiento incesante y a gran escala de mercancías. Una pieza de ropa puede estar diseñada en Barcelona, fabricada en cualquier rincón de Asia, volver a una nave logística en nuestro territorio y marcharse, de nuevo, a cualquier punto del mundo para ser vendida. Esta cadena de hechos, que podría parecer una locura, ha catapultado al éxito la marca de ropa más importante de España.

En la misma línea, la compra online de productos se incrementa a un ritmo muy importante. Como la ciudadanía quiere que estos productos lleguen lo antes posible a sus casas se están implantando espacios logísticos en los centros de nuestras ciudades. La nave de Amazon en la antigua sede de la editorial Gustavo Gili sería un ejemplo. Cada producto que compramos en Internet hace que disminuya el comercio de proximidad de nuestras ciudades. ¿Podría ser que el aumento de espacios para la logística acabase convirtiendo los bajos comerciales de nuestros edificios en meros almacenes de distribución, y que se transformase, así, radicalmente el paisaje urbano por excelencia de las ciudades europeas?

A principios del siglo XX algunos poetas y artistas de vanguardia disfrutaban del espectáculo que suponía el movimiento incesante de mercancías en los puertos urbanos. ¿Podemos vivir hoy en día este movimiento con el mismo entusiasmo, si pensamos que el transporte acumulado por los productos que consumimos causa un daño irreparable al medio ambiente de nuestro planeta?”^{p1}

“El transporte marítimo canaliza nada menos que el 90% de las mercancías que se mueven por el planeta. Solamente desde un avión podríamos observar las rutas de los mercantes por esos mares. Los puertos, lugar de intercambio mar-tierra-mar son cada vez más grandes y están más alejados de las ciudades, y resulta paradójico que los tamaños de los grandes buques portacontenedores -algunos alcanzan ya los 400 m de eslora- queden ocultos a la vista de la gente.

La gran revolución en el tráfico marítimo se inició con el invento del contenedor, grandes cajas metálicas donde cabe casi todo. Este hecho simplificó de manera decisiva la cadena de trasiego de las mercancías en tierra, y ha reducido la gestión de las expediciones, con la inestimable ayuda de las nuevas tecnologías. Un invento que se originó cuando un transportista metió su camión cargado en el barco para evitar las colas eliminando poste-

riormente las ruedas y el motor para dejar solo la caja de carga.

El documental *Freightened* (“El coste real del transporte marítimo”) nos muestra cómo el contenido de esos grandes cajones metálicos, solo resulta conocido por quien expide y por quien recibe la mercancía. En medio, los controles son, como media, porcentualmente insignificantes para garantizar la seguridad frente a mercancías extrañas entrometidas en la carga general.

La razón de que dicho transporte invade nuestros mercados con productos de precios tan bajos tiene que ver, obviamente, con el hecho de que como señala Noam Chomsky en el propio documental, no prestamos atención a los costes, que pagamos entre todos, consecuencia del uso de los principios básicos del mercado. Es el caso de las “mareas transparentes”, invisibles: contaminación de las aguas, incluyendo la sónica, que altera la vida de muchas especies, como las ballenas que cada vez más pierden la orientación y mueren varadas en las playas, y la del aire. Hay que tener en cuenta que los barcos consumen el combustible más sucio del mundo y que las emisiones de azufre de uno solo de esos buques tiene dimensiones estratosféricas, con lo que “las áreas portuarias son la vanguardia de la contaminación sigilosa que no tiene fronteras”.

Si añadimos en qué condiciones se producen la mayoría de las mercancías que inundan nuestros mercados -sueldos de miseria en las fábricas de origen y condiciones degradantes para los marineros que las transportan- entendemos por qué muchos productos importados, por ejemplo, frutas y hortalizas, son más competitivos que los equivalentes que tenemos en nuestras huertas.”^{p2}

p1. Revista Diagonal 43

p2. Joan Olmos(2019). Extracto del artículo publicado en eldiario.es “València: el puerto contra la ciudad”

En torno a la acogida

“Permitidme un comentario sobre lo que ha dicho hace poco Ada Colau a propósito del turismo en Barcelona. Yo creo que está bien y que implica formular un matiz no exento de importancia. Estar contra el turismo de masas y sus devastaciones no es estar contra el turista. Siempre que he podido he advertido de como el turista puede verse acusado de fenómenos de depredación territorial y de especulación y espectacularización urbanas de los que no pocas veces él mismo es víctima. Él reclama derechos que nosotros también reclamamos cuando viajamos –derecho de visita, derecho a ser recién llegados- y lo que obtiene es la monitorización de los operadores turísticos y los vendedores de ciudad y el desprecio de los indígenas, que lo tratan como un ser sin criterio, al que es fácil y casi obligatorio embaucar. Infantilizado, visto como un tipo ridículo y a la vez como un miembro de una peligrosa horda desoladora, se convierte en blanco cómodo al que atribuir el deterioro de la vida urbana. Es más, creo que la turistofobia es sin duda una variante de xenofobia, incluso un racismo desplazado que permite a los virtuosos de izquierda ser racistas sin que se note.

El problema no es que haya turistas, sino que sólo haya turistas. No es el turismo el que ha vaciado los centros históricos de su historia y de su gente, sino la gestión de la ciudad como negocio y como dinero. Es más, creo que deberíamos proponer y propiciar una campaña que se titulara algo así como “Salvemos a nuestros turistas”. Porque, de verdad que lo pienso, esos personajes con los que nos encontramos cada día y a los que se amontona en esas especies de reservas destinadas solo a ellos forman parte de nuestro paisaje humano. Fijémonos en ellos: ¿no es entrañable su imagen de desamparo? ¿No nos inspira afinidad verlos víctimas de todo tipo de tomaduras de pelo, tanto al por mayor como al detall, del tour operator que los aborrega al vendedor de helados que les cobra el doble del precio normal? Reconozcámoslo: si un día de pronto desapareciesen, si no volvieran, los añoraríamos, encontraríamos en falta su aspecto ridículo y su mirada de permanente desorientación. Son lamentables, penosos, patéticos..., y lo saben. En lugar del desprecio que suelen encontrar, deberíamos prestarles nuestra compasión y nuestra amistad.

A mediados de los años 60 llegaba al puerto de Barcelona “un xicot viatger que duia una gran curiositat”. Era Gato Pérez. Lo que se encontró fue un universo apasionado, enérgico y conflictivo –es decir, vivo– en el que se desplegaba “una fecunda humanitat”. Evoco e invoco ahora su “Rumba dels 60”: “Emigrants i forasters inundaven els carrers / en un cóctel demencial de turistes amb obrers”. Esa promiscuidad presencial de trabajadores y turistas fue posible y puede serlo de nuevo. Cada uno exigía y obtenía entonces lo que Lefebvre llamara “el derecho a la ciudad”, que no es sino el derecho a no ser llamado “extranjero” en un universo social en el que todos lo son, lo han sido o lo serán. Muchos de vosotros sois un ejemplo de ello. Habéis venido de —a ver..., repaso— México, Colombia, Ecuador, Argentina. Italia, Rusia, Dinamarca, Grecia... ¿Qué sois o habéis sido sino turistas académicos, que es lo que en definitiva son los miles de estudiantes que habéis llegado como erasmus o cosas por el estilo? Sois guiris,

llegasteis como guiris. No renegueis de vuestras raíces. Son “nuestros turistas”. Sintámonos solidarios de su heroísmo de seres desafiliados. Defendámoslos de quienes les explotan al tiempo que les mienten. Pido para ellos un abrazo fraternal.”^{a1}

^{a1}. Manuel Delgado (2018). Salvemos a nuestros turistas.

En torno al modelo de ciudad y al paisaje

“Los procesos de urbanalización generan, así pues, un tipo de paisaje extremadamente simple, en el que algunas características del espacio local físico y social han sido dispuestas en un discurso iconográfico y narrativo que hace que puedan ser un producto fácilmente consumible por cualquier visitante. Es decir, un espacio local que respeta los requerimientos de la economía global de la franquicia, el cappuccino o el brunch. Un paisaje, en ese sentido, banal.

Políticas urbanas “festivalizadas”, concebidas con la prioridad de conseguir una mayor participación de la ciudad en los mercados globales de producción y consumo. La mayor parte de los proyectos de renovación urbana desarrollados en las ciudades occidentales durante las últimas décadas en frentes marítimos, viejas áreas industriales y centros históricos son buenos ejemplos de este tipo de gestión urbana y muestran la importancia de tres procesos que interactúan entre sí: la especialización económica y funcional del territorio; la segregación morfológica de los ambientes urbanos; la tematización del paisaje.

Si las ciudades actuales necesitan del marketing urbano es porque la imagen de la ciudad es un factor básico para atraer inversiones y capital. No es esta una cuestión poco importante, pues el papel de las políticas urbanas, y también de la arquitectura, se reduce en cierta medida a la producción y reproducción de imágenes urbanas.

Son los mismos espacios que, desde el nacimiento de las economías urbanas industriales, se habían caracterizado por ser los lugares de la producción. En muchas ocasiones, la respuesta de las políticas urbanas a este fenómeno ha sido la aceptación tácita de esta transformación de las áreas centrales en espacios para las actividades terciarias. Puertos y frentes marítimos, áreas industriales de primera generación y centros históricos resumen este proceso y muestran claramente cómo ciudades muy diferentes -en términos de volumen poblacional, extensión territorial y posición en los rankings económicos-, han experimentado procesos similares de terciarización, a veces selectiva, a veces indiscriminada, del espacio urbano.

No sólo se reproducen los formatos espaciales y las lógicas temporales de los contenedores, sino que se presenta un tipo similar de experiencia urbana estandarizada, muy vinculada a lo que Sharon Zukin llamó ya hace años como la “domesticación por cappuccino”. Unas atmósferas urbanas que, paradójicamente, reproducen o imitan de forma temática la simulación de espacios urbanos que siempre caracterizó el diseño de los contenedores de ocio y consumo.

La manera en cómo las formas de pensar, proyectar y, finalmente, habital la ciudad, son integradas en las coordenadas del sistema del gusto y el sistema del brillo. Ambos sistemas tratan de incorporar toda forma posible de ciudad no banal, toda forma urbana que vale la pena ser pensada, proyectada y, finalmente, habitada”.

En mi opinión, la ciudad posindustrial se reproduce, en buena medida, a partir de la producción de territorios “sabrosos” y “brillantes”. Espacios que son a un tiempo “divertidos” pero “limpios”, “enérgicos” pero “suaves”. Perfectas combinaciones de gusto y brillo, así son los paisajes urbanales.

Es decir, en la medida en que es posible añadir las dosis justas de “sabor” y “brillo”, el paisaje urbano puede ser reproducido y replicado independientemente del lugar y sus características. Precisamente por esto, se trata de paisajes altamente estandarizados y, por extensión, comunes. La especialización funcional y la estandarización de los criterios morfológicos modelan de esta forma los espacios de transformación y muestran cómo la arquitectura y el diseño urbano utilizan auténticas estrategias y metodologías para esta producción de paisajes que, en realidad, no pertenecen a ningún territorio, de la misma manera que el menú estándar que se sirven los aviones tampoco pertenece a ningún lugar.

Una de estas estrategias es el uso y la manipulación de la historia. (...) La selección de algunos elementos de la historia local y de la forma urbana histórica, pone de relieve cómo, en la producción del paisaje urbano, sólo se consideran aquellas características físicas y formales que puedan ser reducidas y simplificadas de manera fácil. Sólo aquellas características que pueden ser leídas y comprendidas rápidamente, consumidas sin esfuerzo gracias a que ya fueron representadas previamente en los folletos de los tour-operadores turísticos.

Se recrea así, en muchas ocasiones, una ficticia comunidad pasada, depositaria de un, asimismo idealizado, pasado urbano. Una estrategia que está íntimamente vinculada al cultivo de la “nostalgia” (...), entendida como un producto de consumo más, esencial de la “mirada turística”¹¹

“Los panoramas son la alegoría material de la intención analítico-representativa de su experiencia metropolitana. Este artefacto, inventado en un período rudimentario de la civilización moderna en los orígenes de la moderna cultura visual fotográfica y cinematográfica, es una institución típica de la ciudad moderna. El panorama crea la ficción de viajar. Por el módico precio de unas pocas monedas, en un rato de ocio, giran a nuestro alrededor toda una serie de visiones minuciosas y descriptivas de ciudades. Es el paisaje que entra en la ciudad. No entra como los cuadros del pintoresquismo, sino con el realismo mecánico del daguerrotipo. Del mismo modo que el cine ha arruinado el divertimento de los viejos panoramas de todas las grandes ciudades, también las imágenes de ciudades que Benjamin escribe y publica llegan en un momento en que el presente hace tambalearse las figuras retenidas por la memoria y la escritura. Pero todavía estamos a tiempo de captar una última luz.”¹²

i1. Francesc Muñoz (2004). Paisajes banales: bienvenidos a la sociedad del espectáculo. Metrópolis

i2. Ignasi Solà-Morales (2002). Las ciudades capitales de Walter Benjamin

En torno a la respuesta arquitectónica

“*Todo lo que no es acción personal engaña al actor, aunque éste esté mirando atentamente cómo se hace. En la vida todo es acción, y como consecuencia de ello, ¡y de ella!, todo es compromiso. Ahora bien, puede dejar de serlo. La casa descomprometida -que existe por doquier-, sin dejar de ser arquitectura, es algo ajeno a la habitación, aunque siga demostrando – tal vez más que otras cosas- que todo es arquitectura.*”^{arq1}

“*La única razón de ser de la arquitectura es proporcionar situaciones hasta ese momento consideradas imposible. Si te limitas a reproducir situaciones que ya se encuentran en otras arquitecturas, estás malgastando tu vida.*”^{arq2}

“*Cada uno de los niveles de suelo superpuestos se cortan y deforman de manera que se conecten los niveles inmediatos para formar un circuito continuo que va recorriendo todo el edificio, como un bulevar sinuoso flanqueando por todas las piezas de las bibliotecas como casas alineadas en una calle. El bulevar, que se desarrolla en una longitud de kilómetro y medio, ofrece una gran diversidad. El visitante pasa a ser un paseante, a seducir por este mundo de libros e información, de situaciones urbanas como plazas, parques, escaleras monumentales, cafés, tiendas etc., que complementan el programa de las dos bibliotecas. El edificio es como una sucesión de incidentes y, puesto que cada planta tiene incidencias diferentes, surge también una cierta identidad para cada nivel. Ya no se trata simplemente de una biblioteca, sino de un sistema con muchos componentes diferentes. Aproximadamente un tercio de la superficie de suelo no es horizontal. Las distintas pendientes son apropiadas para usos específicos: los planos inclinados entre 2 y 4% se utilizan como salas de lectura, estanterías, bares, cafeterías y zonas de circulación; las pendientes mayores del 4% se utilizan para anfiteatro o para circulación, o bien se escalonan para formar plataformas niveladas.*”^{arq3}

”*Observando, hace poco, una fotografía del desembarco de Normandía reflexionábamos sobre el desorden en que aparecían hombres y artefactos sobre la orilla de la playa, en el propio mar y en el aire. Varios barcos, algunos anfibios, un globo sonda, los camiones, los soldados y las armas situados según una extraña organización heterogénea dispersa, muy próxima al aparente desorden absoluto; próxima al caos*”^{arq4}

“*Para formatear un espacio, un instrumento básico consiste en la confección de escenarios. Estos escenarios (es decir, los conjuntos de circunstancias concretas que rodean una de esas estructuras de acontecimientos, una organización referida a unos agentes y protocolos concretos) sirven de verificación de la posibilidad del proyecto mismo.*”^{arq5}

“*Al igual que el recorrido errático, la transurbancia es una especie de prearquitectura del paisaje contemporáneo. Por ello, el primer objetivo de este libro es desmentir cualquier imaginario antiarquitectónico del nomadismo, y por ende del andar: el menhir, el primer objeto del paisaje a partir del cual se desarrolla la arquitectura, procede de los cazadores del paleolítico y de los pastores nómadas. El paisaje entendido como una arquitectura del vacío es una intervención de la cultura del errabundeo. Tan solo en los últimos diez mil años de vida sedentaria hemos pasado de la arquitectura del espacio vacío a la arquitectura del espacio lleno.*

El segundo objetivo del libro es comprender la ubicación del recorrido en la historia de los arquetipos arquitectónicos. Con este fin he realizado una incursión en las raíces de la relación entre el recorrido y la arquitectura, y por ende entre el errabundeo y el menhir, en una era en la cual la arquitectura no existía todavía como construcción física del espacio, sino tan solo - en el interior del recorrido- como construcción simbólica del territorio”^{arq6}

“*Quizás el objetivo hoy en día no consiste en descubrir lo que somos sino en rechazar lo que somos. Tenemos que imaginar y construir lo que podríamos ser para librarnos de una doble atadura política, que es la simultánea individualización y totalización de las estructuras modernas del poder*”^{arq7}

“*Nuestra respuesta arquitectónica tenía un doble sentido: Desde el punto de vista material, se pretendía el máximo confort para los usuarios. Pero desde el punto de vista político, quiere ser un monumento subversivo a la decadencia de nuestra civilización. Nada de estética “trash”, ninguna metáfora del desperdicio, sino evidenciar la desilusión, la manifestación emblemática de la precariedad, una ofensa visual a nuestro confort urbano, un aspecto vulgar y arrogante contra el olvido y la hipocresía. A la nobleza de los edificios de Haussmann, oponemos el deterioro de una condición. A las pomadas de dignidad preferimos la abrasión de la verdad*”^{arq8}

arq1. Isidoro Valcarcel, Sinecoque Casera. Fisuras 4

arq2. Extracto de una entrevista con C. Price. Realizada por B.J. Archer

arq3. Rem Koolhaas sobre las Bibliotecas Jussieu. Fisuras 3

arq4. Jose Antonio Sosa, María Luisa González. Vacío: deriva y captura.

Fisuras 11

arq5. Clara Murado y Juan Elvira. Formatos espaciales.

arq6. Cita Michael Foucault

arq7. Fransesco Careri (2002). Walkscapes

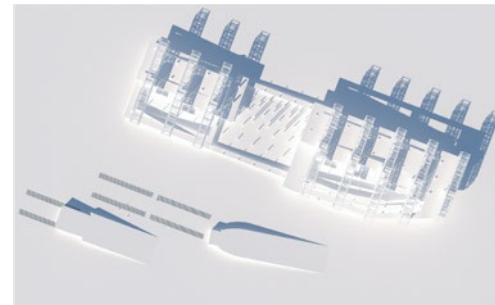
arq8. Groupe K. Concurso Forum Butagaz. Lyon.

Posición - Rótula

*Como bien explica Enrique Giménez en su artículo “Posición” para el Levante, el final del antiguo cauce del río Turia, tiene la virtud de “poder hacer suyo el paisaje industrial del puerto que se proyecta sobre el Mediterráneo recuperando el que fue históricamente y vuelve a ser hoy el más importante en el occidente, enlace de culturas tanto más que de mercancías. Demos acomodo a esa tan propia capacidad de acogida de nuestra ciudad y que se vea desde lejos, también desde el mar como un saludo y una afirmación. Entendamos que **el papel de ese lugar es ser rótula, no continuidad, lugar de encuentro, no más de lo mismo.**”*

Es de este modo, como se entiende el territorio en el proyecto, en donde las sucesivas piezas intentan actuar como un enclave de acogida de viajeros que llegan, al mismo tiempo que espacio de encuentro para los residentes en Valencia.

Como se ha explicado en apartados anteriores, Este enclave de rótula también se entiende a nivel puramente paisajístico. En el proyecto, la compleja relación entre paisaje portuario y urbano se aborda con una serie de plataformas y estructuras de grandes luces que dialogan formal y conceptualmente entre las grúas industriales, los tinglados, los puentes y las primeras filas de edificaciones del frente marítimo.





Integración en el contexto

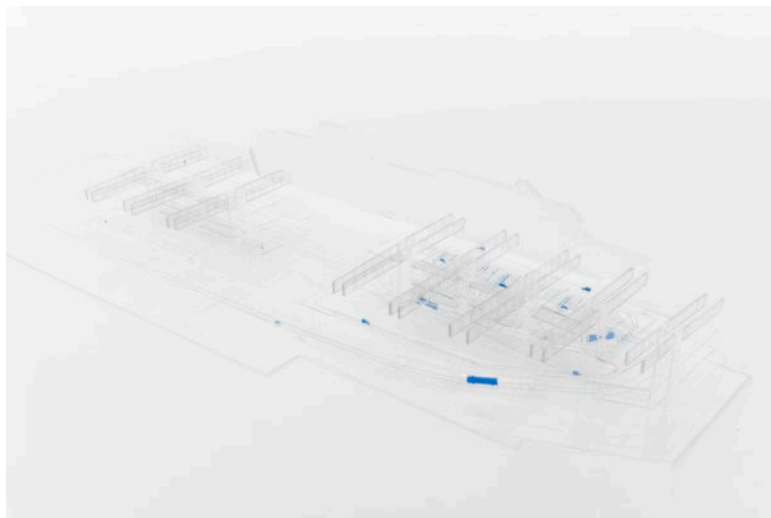
La terminal forma parte de un conjunto de ideas desarrolladas en la estrategia de regeneración urbana. En ésta, se marca la dirección N-O como principal, integrando el final del cauce del turia con la dirección principal de la plataforma y el entorno portuario más antiguo. Por otro lado, con la intención de vincular las edificaciones más próximas y conectar los poblados marítimos, se pone en valor una circulación transversal que cose algunos tejidos urbanos disasociados.

La continuidad del paseo perimetral a la dársena comienza en el Vells e Vents, atraviesa los Tinglados y llega a su fin en la Infraestructura de Acogida, que se posiciona como una gran edificación de gran proyección en superficie pero muy ligera en alzado y perspectiva.

El final del antiguo cauce del río Turia se concibe como una gran infraestructura geológica antropizada al máximo en su carácter y forma; de éste modo se plantea un remate donde el paisaje pasa de ser el verde ornamental predominante a un paisaje más post-industrial. Bajo este mismo carácter se rige la materialidad de la nueva terminal. La sucesión de plataformas busca generar una transición consciente tanto en el paisaje como en los usuarios que lo consumen (¿o contemplan?).

Planta situación (escala 1/30000)





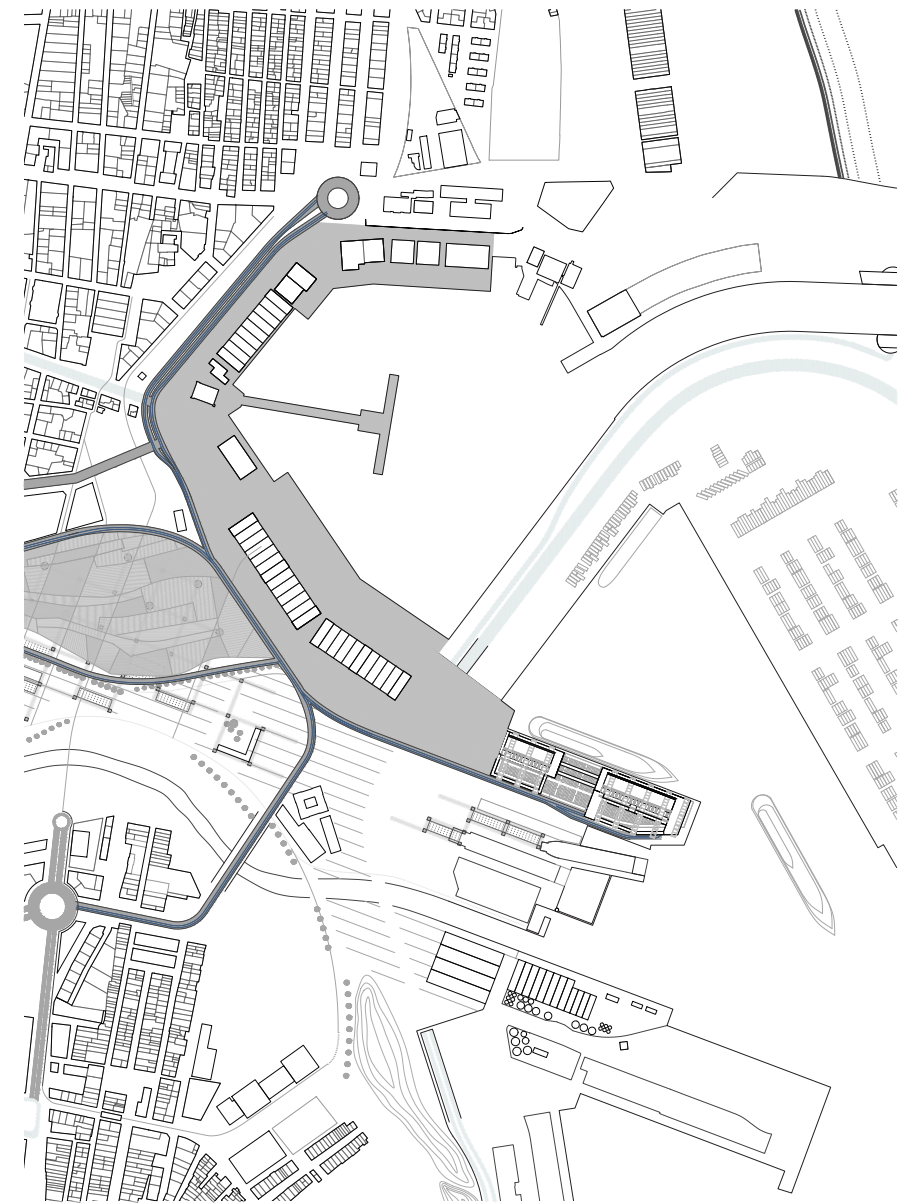
metros de altura, son progresivamente más inclinadas, comenzando una pendiente del 7% para la entrada de autobuses y alcanzando el 13% en las últimas cotas.

Circulaciones

El paseo peatonal que circunscribe la dársena tiene su continuidad en la plataforma de hormigón sobre la que se levanta la terminal. Bajo un manto de planos horizontales a diferentes alturas y con distintos grados de inclinación, el peatón puede vagabundear por la superficie. Así mismo la posición de la terminal es un enclave de remate en la orientación SE, coincidiendo con el final del recorrido peatonal sobre el antiguo cauce del río Turia.

Pero, junto con la posibilidad de transitar en cota 0, la terminal ofrece la posibilidad de penetrarla a cualquier usuario por una primera rampa que se encuentra al principio de la plataforma. Con una inclinación muy suave, la continuación de planos y planos inclinados permiten la circulación y estancia peatonal de forma libre en la mayor parte de la infraestructura del bloque. El flujo de peatones que “viene” de la ciudad “entra” en la terminal contactando, pero en dirección contraria, con el flujo de turistas provenientes del cruce que “salen” de la terminal para “visitar” la ciudad.

Por otro lado, la circulación rodada que llega a la terminal para recoger a los visitantes o, simplemente, para visitarla, proviene de unos flujos de baja velocidad resultado de una cierta sinuosidad implícita en el viario de la ordenación urbana. Las rampas que elevan a los vehículos hasta los 18



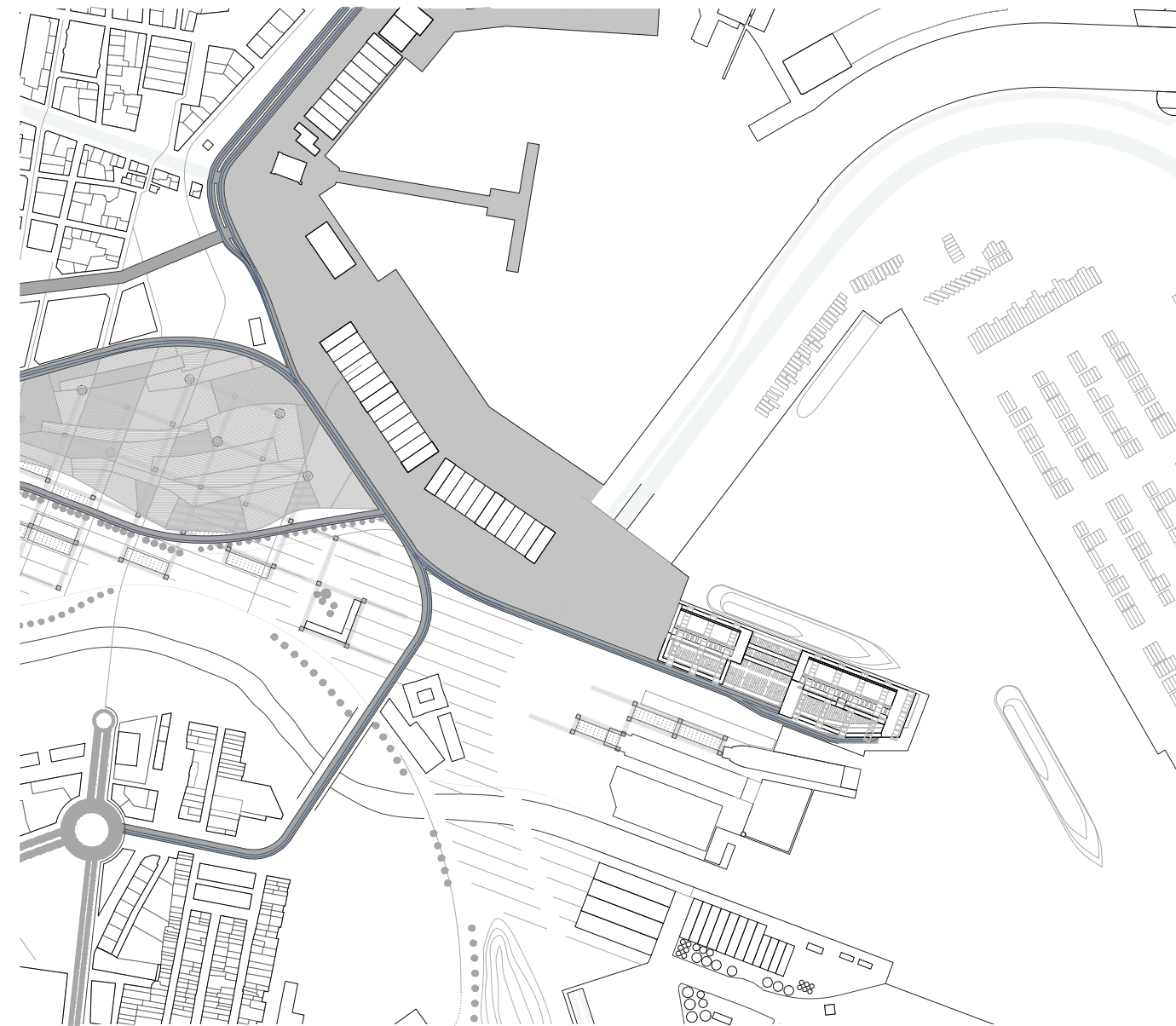
*Foto de maqueta
Planta situación (escala 1/12000)*



minado por el coche. Para conseguir esta introspección en el visitante, el proyecto se implanta en la plataforma de hormigón abarcando la mayor parte de la superficie para poder generar los largos recorridos de tránsito pero “en favor” de una gran ligereza en alzado y en sección. El ritmo que marcan las grandes luces estructurales es una clara referencia a la arquitectura portuaria como los tinglados, las grúas y los puentes. El movimiento de vehículos y personas sobre las rampas y plataformas alude al paisaje dinámico de mercancías y embarcaciones propio de entornos portuarios.

Paisaje

El lugar posee numerosas características que fácilmente podrían simplificarse o seleccionarse para encajarse dentro de una global idea o unidad paisajística. Se da una compleja relación entre el final de una gran infraestructura verde como es el antiguo cauce del río Turia, un predominante carácter industrial del puerto visible desde todos los ámbitos, un carácter más urbano con los frentes de algunas edificaciones cercanas, un puerto deportivo como es la Marina Real de una estética de clase media-alta con el Véles e Vents como insignia y, por último, ciertos restos de patrimonio portuario rescatados como son los Tinglados. El posicionamiento estético, y por ende, ideológico del proyecto es claro: las piezas de la infraestructura no intentarán “resolver” (o seleccionar) las realidades más amables de la ciudad capitalista, o mejor dicho, del modelo urbano basado en el consumo y el uso del coche, sino plantear una continuidad desde la que se pueda apreciar el paisaje industrial que ha transformado el frente marítimo, al mismo tiempo que un escenario privilegiado y do-



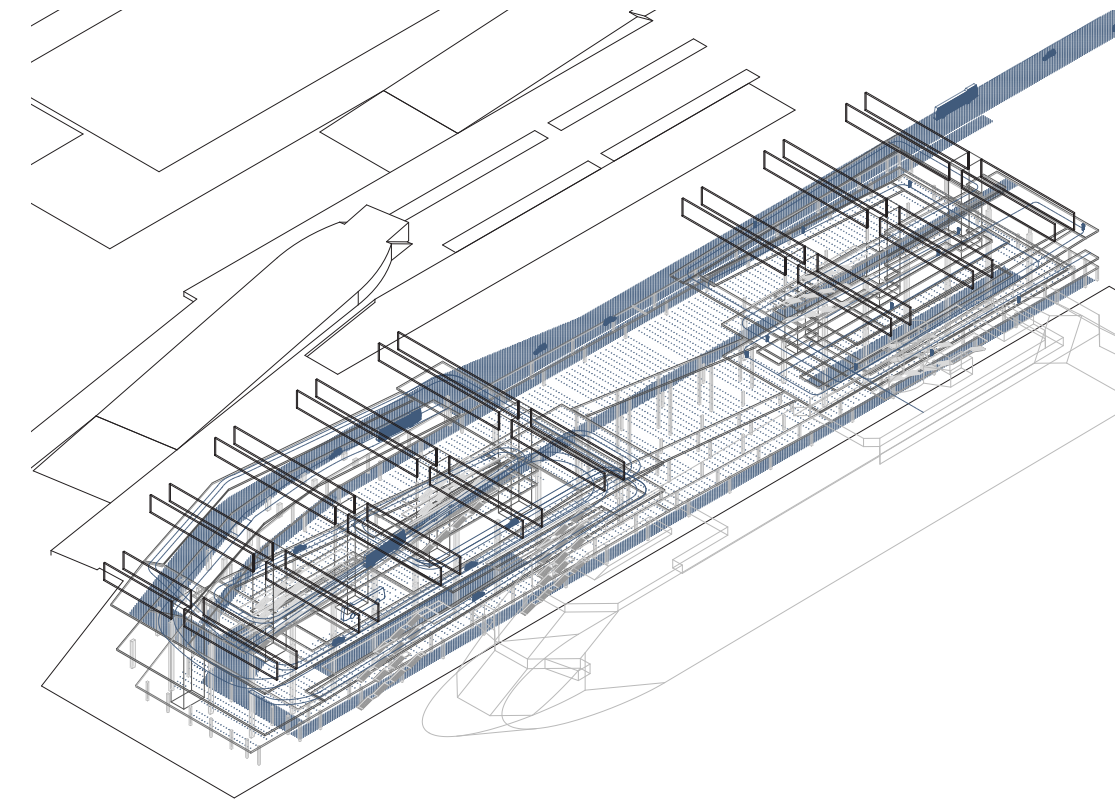
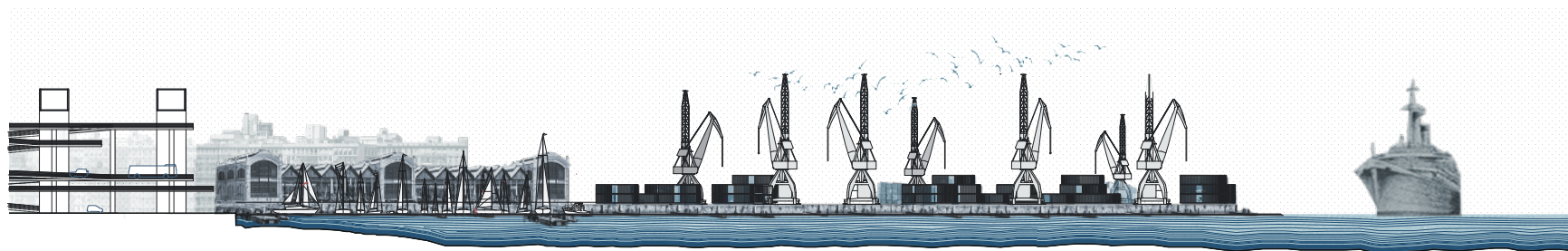
*Sección urbana (escala 1/8000)
Planta situación (escala 1/8000)*

conscientes de las implicaciones que nuestra vida cotidiana tiene sobre el territorio y, por ende, sobre el medio ambiente.

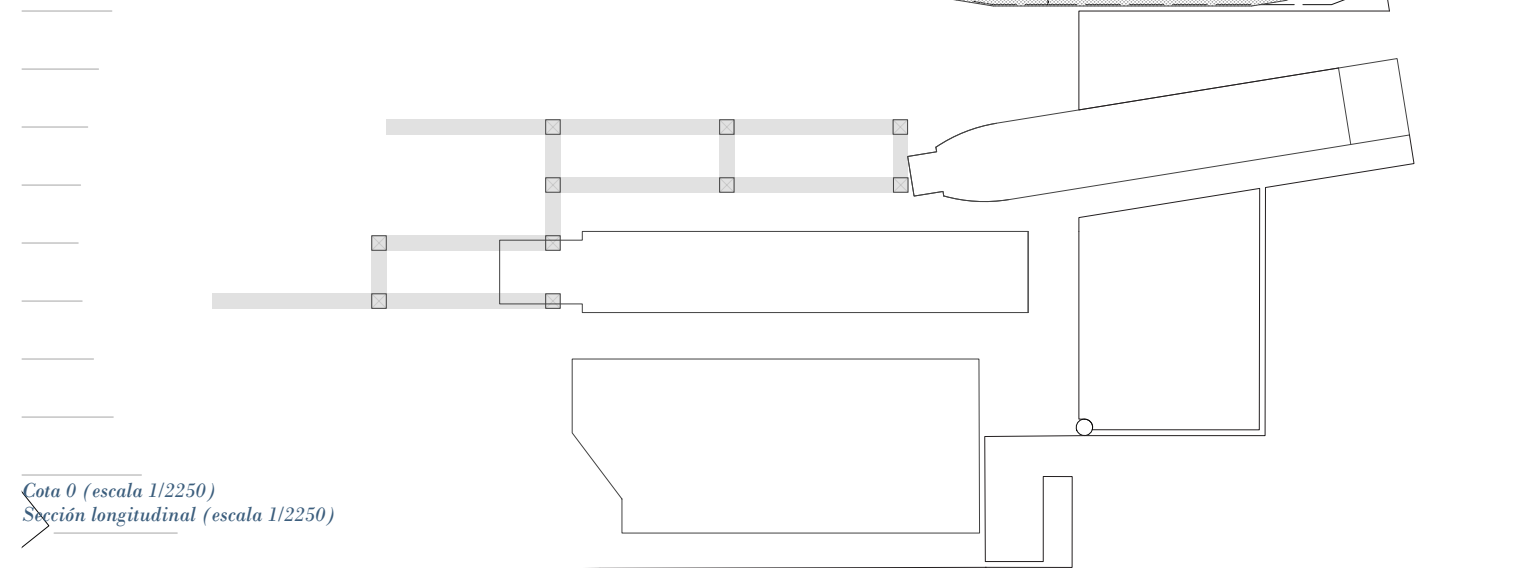
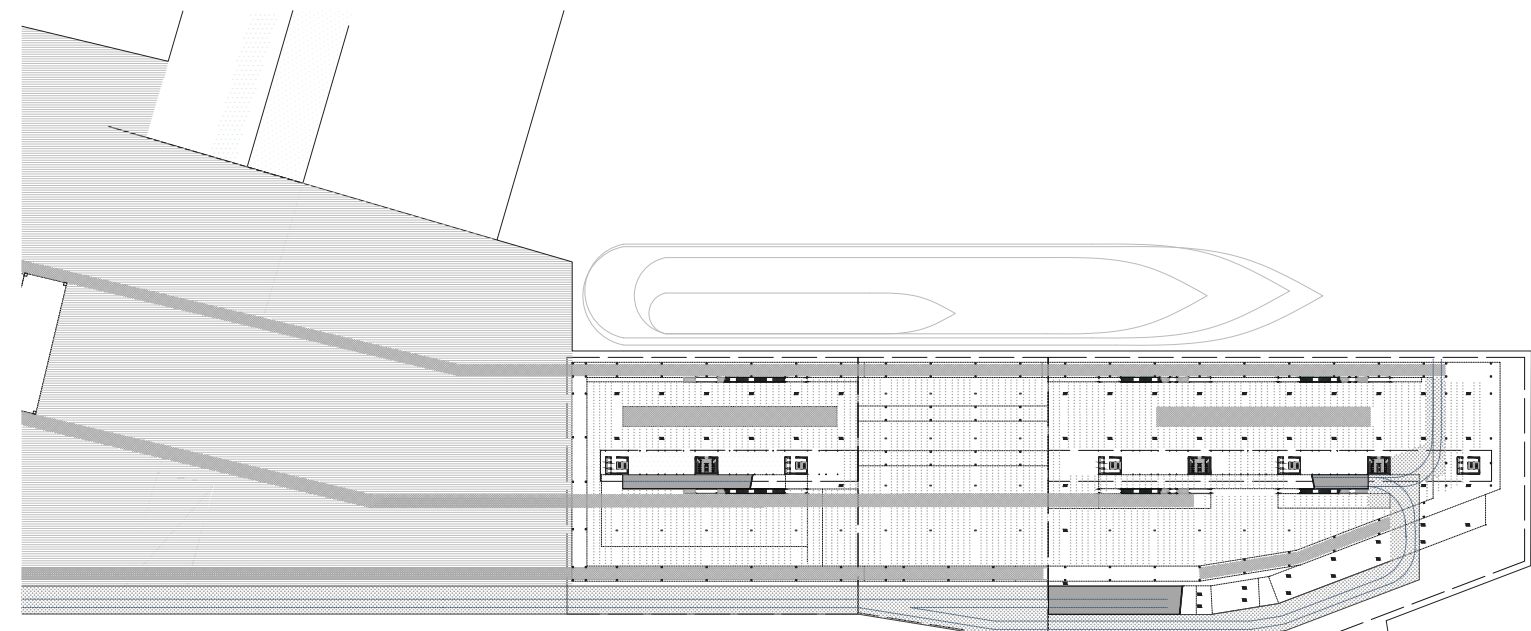
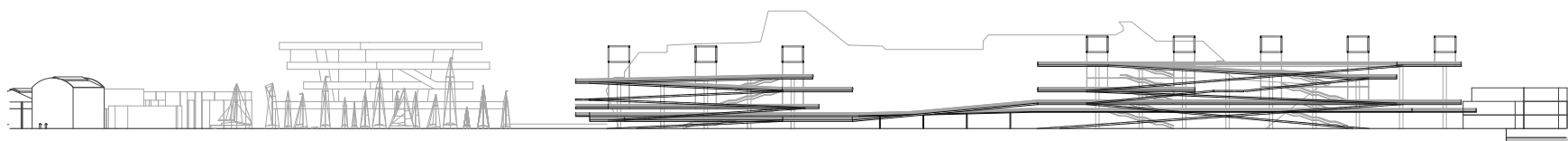
Concepto sobre el lugar

Como se ha comentado anteriormente, el proyecto no busca ser un espacio amable de transición entre el mar y la ciudad (¿es acaso esto posible teniendo en cuenta que el frente marítimo en la ciudad de Valencia está dominado por grúas, montañas de contenedores y grandes transatlánticos visibles desde kilómetros?), sino un espacio de transición personal coherente con el lugar.

En otras palabras, dado que el impacto visual (y medioambiental) que el puerto tiene sobre la ciudad y sobre el frente marítimo es irreversible. El proyecto intenta jugar a cambiar las coordenadas; en vez de transformar el entorno, buscar el cambio de la percepción que se tiene sobre el entorno. Y dado que el viaje es una oportunidad de poner en valor las primeras impresiones y cultivarnos personalmente, se podría generar un imaginario colectivo en donde fuéramos



*Collage. Transición del paisaje a la llegada en barco
Isométrica alámbrica*

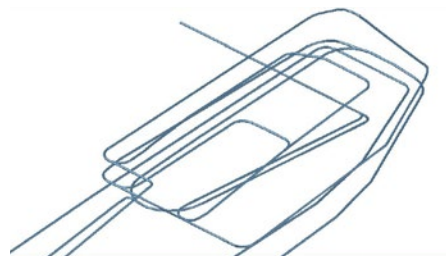
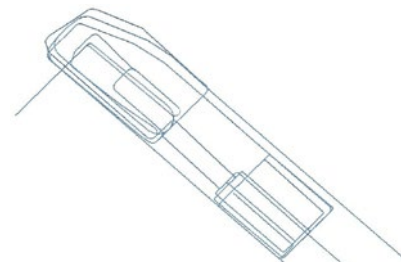


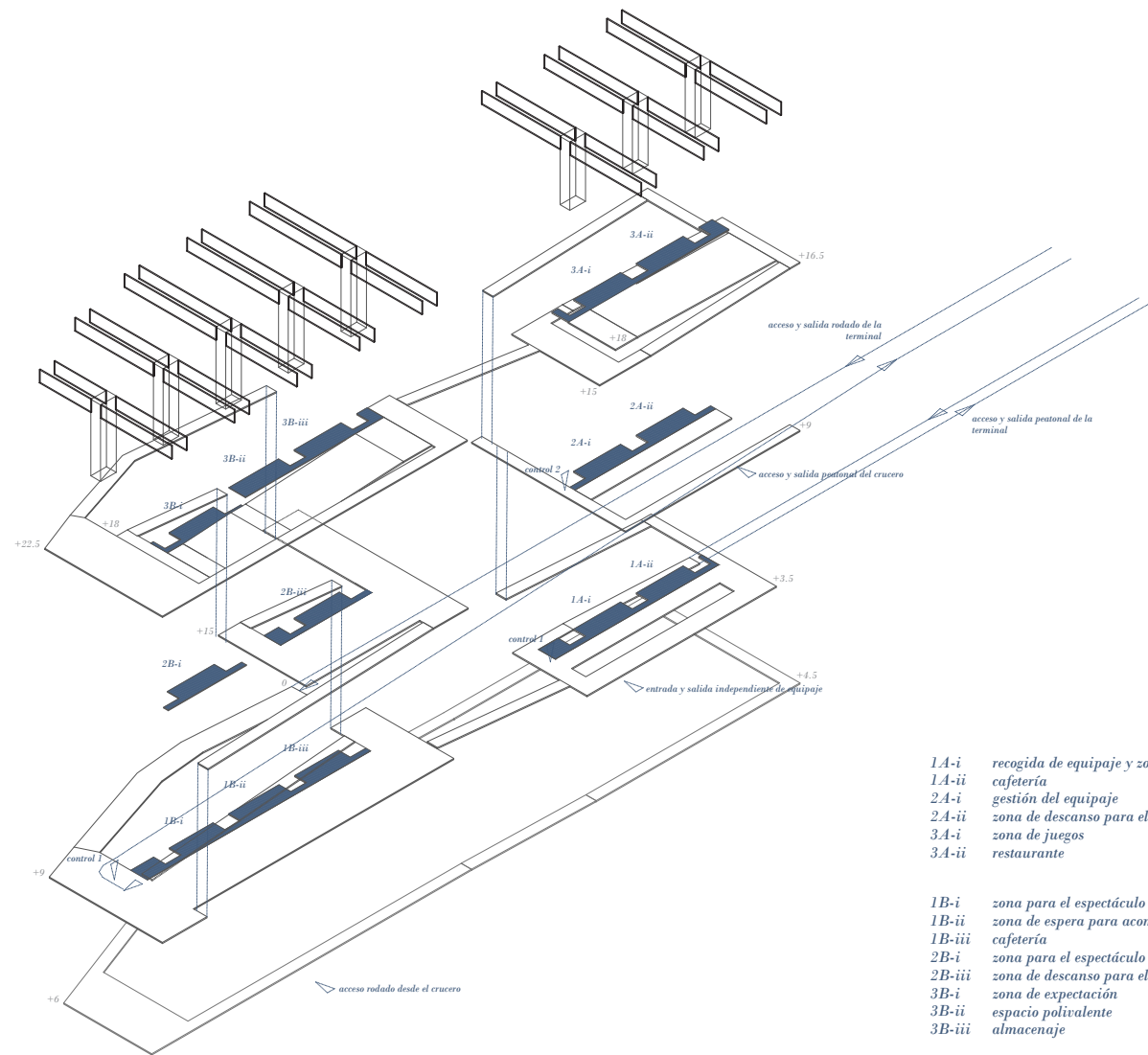
Cota 0 (escala 1/2250)
Sección longitudinal (escala 1/2250)

Como si de un hojaldre o acordeón se tratase, el proyecto se concibe como una sucesión continua de superficies que se levantan adaptadas a las direcciones y ritmos del entorno. Son espacios sobre los que transitar, tanto andando como en vehículo.

Los flujos de personas o vehículos son muchas veces representados como alambres que se han manipulado para que las circulaciones resuelven el programa de la terminal y al mismo tiempo abarquen las diferentes unidades paisajísticas del entorno.

Se representan los recorridos principales o ideales, pero las posibilidades son muchas, el usuario invadirá el espacio con su movimiento. Dándole significado al concepto "el andar como práctica estética" de Careri. Las "bandas programáticas" están completadas con un programa que se adapta a las inquietudes del proyectista, pero dado su diseño son en sí espacios polifuncionales la mayoría, aportando flexibilidad al uso de los espacios en el tiempo.





- 1A-i recogida de equipaje y zona de espera
- 1A-ii cafetería
- 2A-i gestión del equipaje
- 2A-ii zona de descanso para el personal
- 3A-i zona de juegos
- 3A-ii restaurante

- 1B-i zona para el espectáculo
- 1B-ii zona de espera para acompañantes
- 1B-iii cafetería
- 2B-i zona para el espectáculo 2º
- 2B-ii zona de descanso para el personal
- 2B-iii zona de expectación
- 3B-i espacio polivalente
- 3B-ii espacio polivalente
- 3B-iii almacenaje

En el Sector A los flujos de Acceso-Salida de peatones están indiferenciados, generando contacto entre los visitantes de la terminal que llegan y los visitantes de la ciudad que salen.

En cambio, en el Sector B, los flujos de entrada y salida a la terminal están diferenciados debido a la complejidad en los recorridos, ámbitos, giros... y por la exigencia de la normativa.

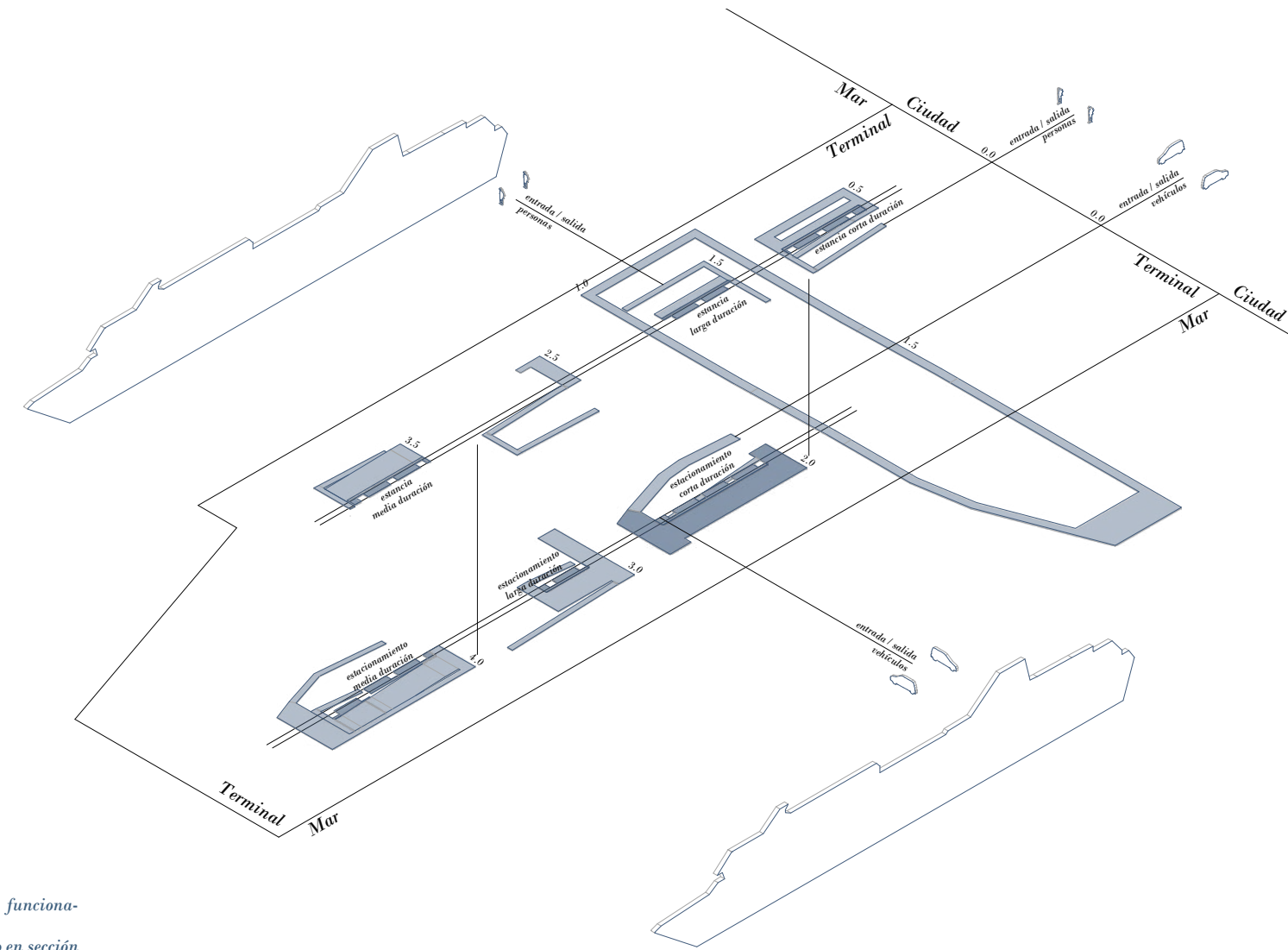


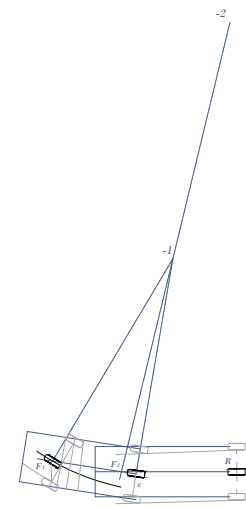
Diagrama conceptual del funcionamiento por piezas
 Diagrama funcionamiento en sección
 Diagrama de las principales circulaciones y accesos

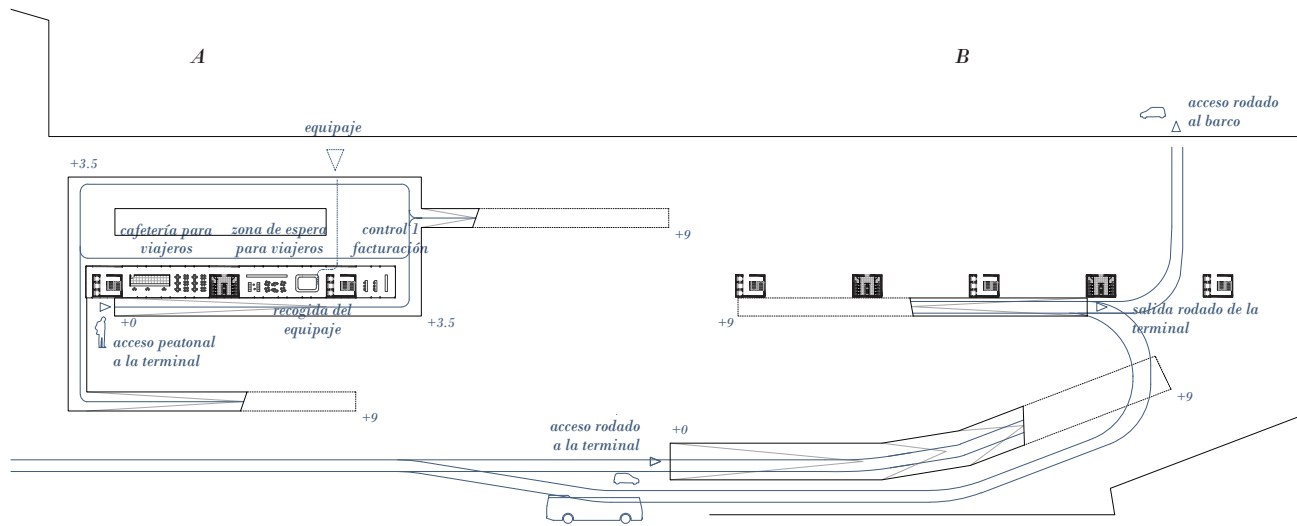
La infraestructura está formada por una serie de rampas, plataformas y pasarelas que dan continuidad a un recorrido entendido como eje clave del proyecto. Conceptualmente, el proyecto se divide en dos grandes acordeones, el destinado al tránsito principal de personas y el destinado al tránsito de vehículos. Ambos continuos espacios están interconectados entre sí por dos pasarelas. Independientemente de ellas, una plataforma perimetral de recorrido circular y cerrado, atraviesa todos estos espacios, a ella, solamente se puede acceder a través de las escaleras exteriores.

La descripción que a continuación se hará, intenta explicar los principales posibles recorridos que se pueden dar en la terminal, tanto de un peatón como de un automóvil. Como premisa, se tomará un recorrido ascendente desde la cota 0.

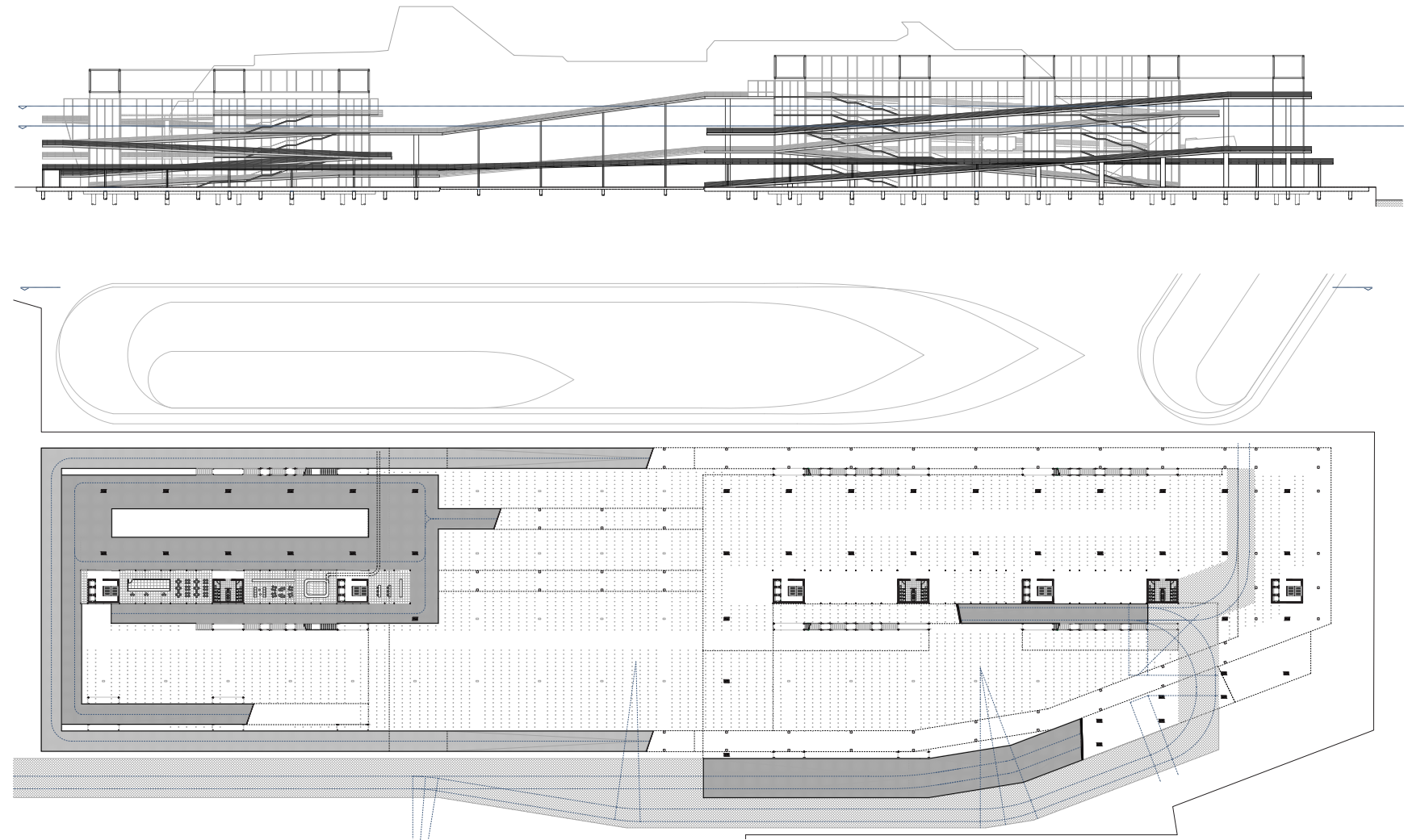
Cabe destacar que pese que el eje principal del proyecto (y lo que a continuación se va a exponer) es el discurrir por la continuidad de plataformas, la terminal cuenta con un número superior a las exigencias de ascensores y escaleras interiores y exteriores.

La infraestructura es en su mayor parte abierta, quedando únicamente las bandas programáticas dentro de unas cajas de vidrio que atraviesan las plataformas y se conectan verticalmente entre sí.





El Acceso Peatonal a la Terminal se dá por una rampa que conecta la cota 0 con la plataforma A+3.5. Al final de esta rampa, se encuentra un primer punto de control donde se diferencia entre visitantes de la terminal y usuarios que van a embarcar en el ferry. Los primeros pueden acceder libremente a visitar la terminal. Los segundos deben de realizar primero una facturación en este punto de control y, a continuación, dejar su equipaje más pesado en el punto de facturación donde los operarios lo trasladarán a los montacargas situados en los núcleos de comunicación. Mirando a la ciudad, se encuentran los planos inclinados que conectarán la primera plataforma con los sucesivos niveles, el siguiente; la plataforma de embarque A+9. En cualquier caso, pueden hacer uso tanto de la sala de espera como de la cafetería. En la dirección contraria, la primera pasarela conecta con las plataformas donde se encuentran los vehículos, específicamente con la de estacionamiento de autobuses B+9. También en la cota 0, pero más hacia sureste, se encuentra el punto de acceso de vehículos a la terminal; a continuación, la salida de vehículos de la terminal y, en contacto con el borde de la plataforma; el acceso de vehículos al ferry. Éste se coloca casi completamente perpendicular y los vehículos penetran por su parte trasera.



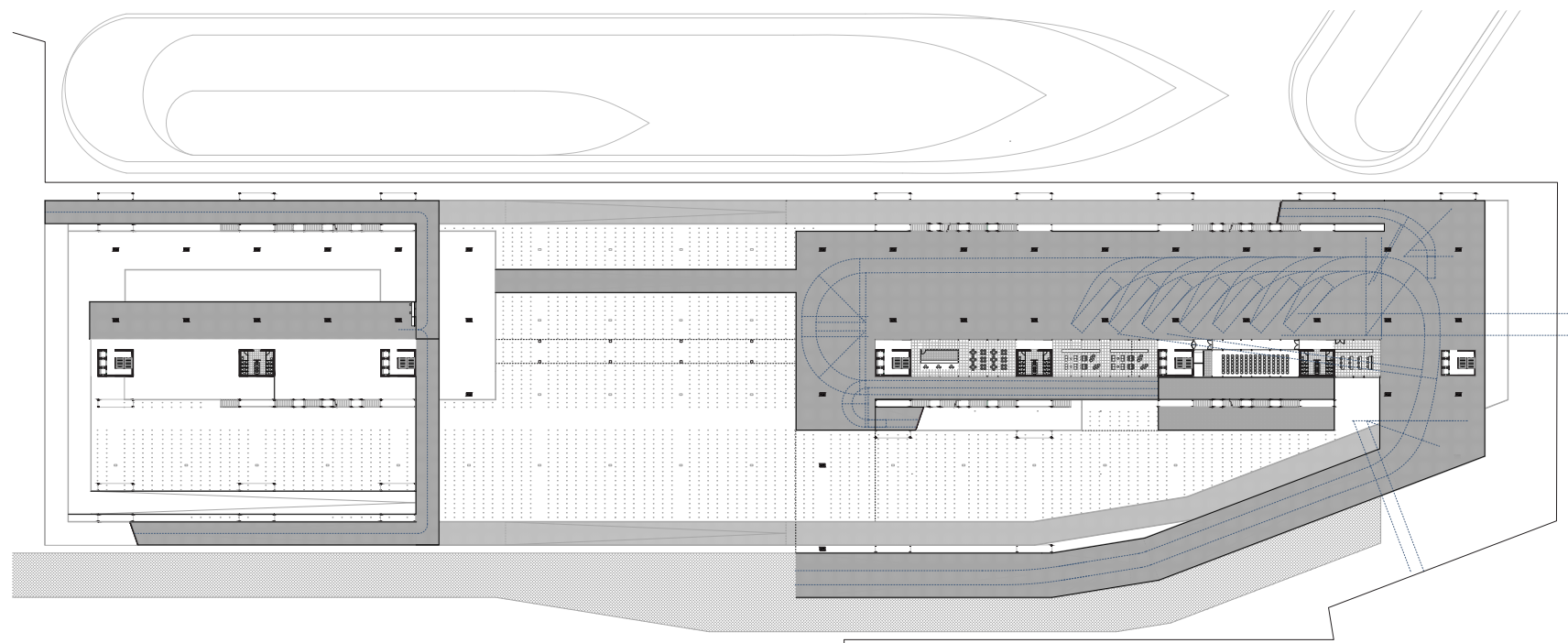
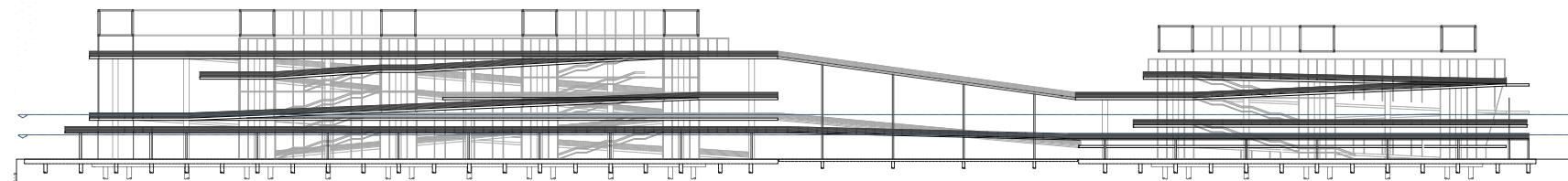
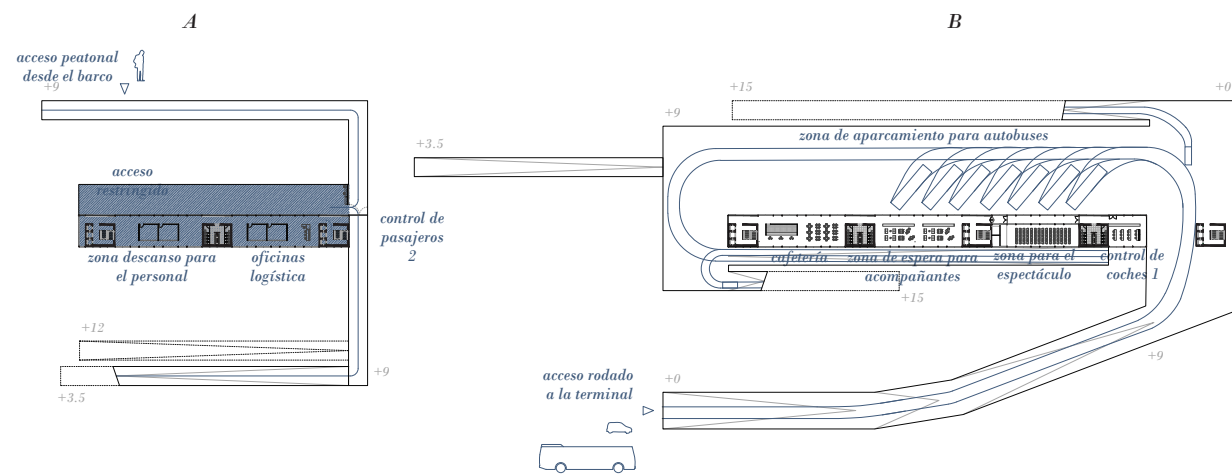
Corte +5.5 (escala 1/1500)

La **Plataforma Peatonal A+9** es donde se encuentra la **Plataforma de Embarque o Acceso Peatonal a la Terminal desde el barco**. En cada amarre de un crucero, al brazo que se sitúa paralelamente al barco se descuelgan dos fingers desde la embarcación a través de los cuales pasan los visitantes por uno y el equipaje por el otro.

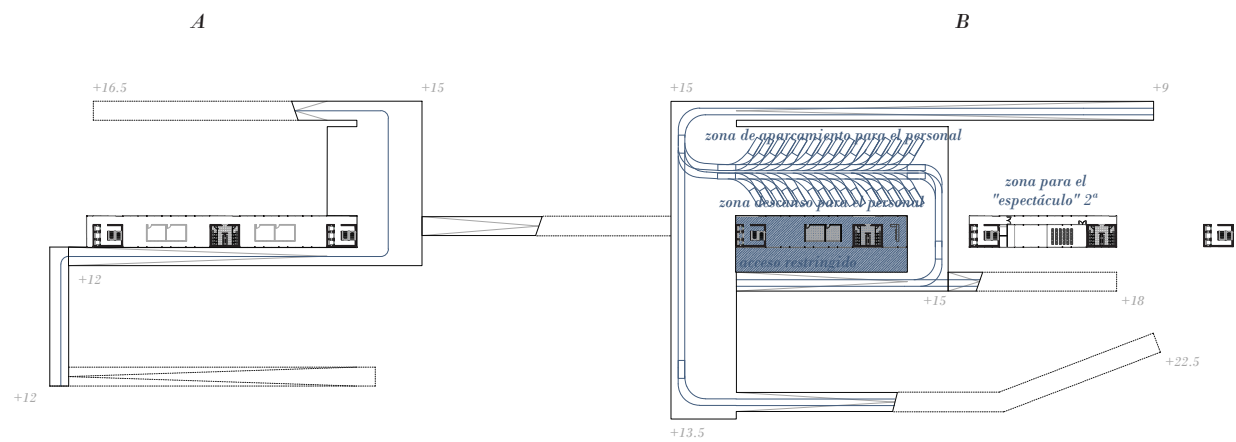
Los visitantes discurrirán por la pasarela y descenderán a la plataforma A+3.5 para recoger sus equipajes, dirigirse al estacionamiento de autobuses o salir de la terminal hacia la ciudad andando. El equipaje se desplaza por una cinta transportadora bajo la pasarela para entrar independientemente al barco. Junto a la zona de oficinas de logística se encuentra un área de descanso, ambas de acceso restringido solamente a personal autorizado.

En caso de que el flujo de personas se dirija hacia el barco para embarcar hacia otra ciudad, en el punto de control se comprobará la documentación pertinente. Así mismo, el equipaje se deposita en cinta transportadora de la cota A+3.5 donde se desplaza hasta el brazo que conecta con el barco.

En la **Plataforma de Estacionamiento de Autobuses B+9**, tras la rampa de acceso se sitúa un punto de control de vehículos que organiza los estacionamientos por tiempo y lugar. La plataforma está directamente conectada con la otra plataforma de Estacionamiento Corto y cuenta también con una cafetería y una zona de espera vinculada más bien a los acompañantes que esperan la llegada de los visitantes. También cuenta con una zona de espectáculos para amenizar la espera. Desde esta plataforma los coches pueden acceder plataformas superiores, así mismo llega una rampa proveniente de niveles superiores.



Corte +10.5 (escala 1/1500)

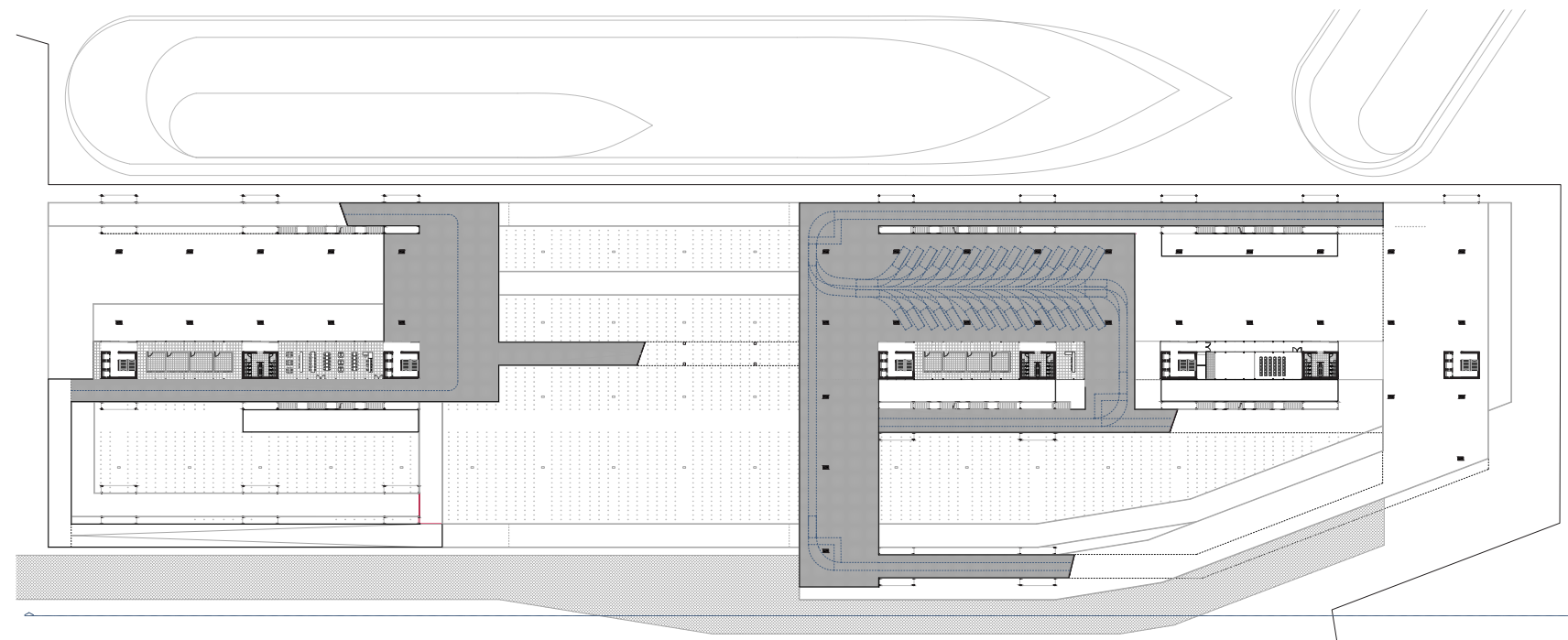
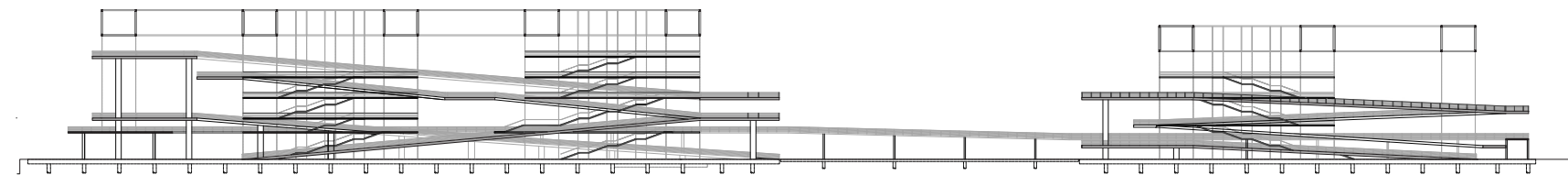


En este corte, las bandejas del sector A no cuentan con nuevo programa, simplemente se ve proyectado, lo referente a la plataforma A+9.

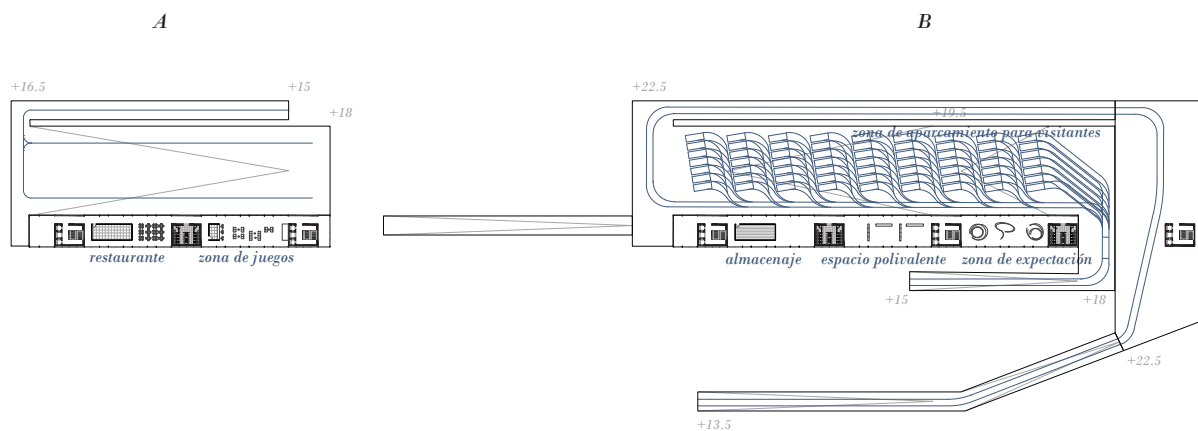
En el otro lado, el siguiente nivel de la plataforma B es el dedicado al **Estacionamiento Medio +13.5**, donde se sitúa un aparcamiento vinculado al personal de la terminal y a las actividades que alrededor de ella se realizan. La plataforma está comunicada con una rampa exterior que llega de la plataforma superior +18 y conecta a ésta con el nivel inferior +9 hacia el que se desciende para, posteriormente llegar a la cota 0.

La banda programática, en este caso, es una zona de acceso restringido únicamente al personal de la terminal, con una zona de descanso y de oficina. Independientemente se sitúa la planta segunda de la zona para el espectáculo de la cota inferior.

Los vehículos que no sean de trabajadores de la infraestructura no accederán a esta zona de parking y seguirán su recorrido transversalmente a ésta para llegar a un plano inclinado por el que se asciende al estadio más alto de la plataforma +22.5.



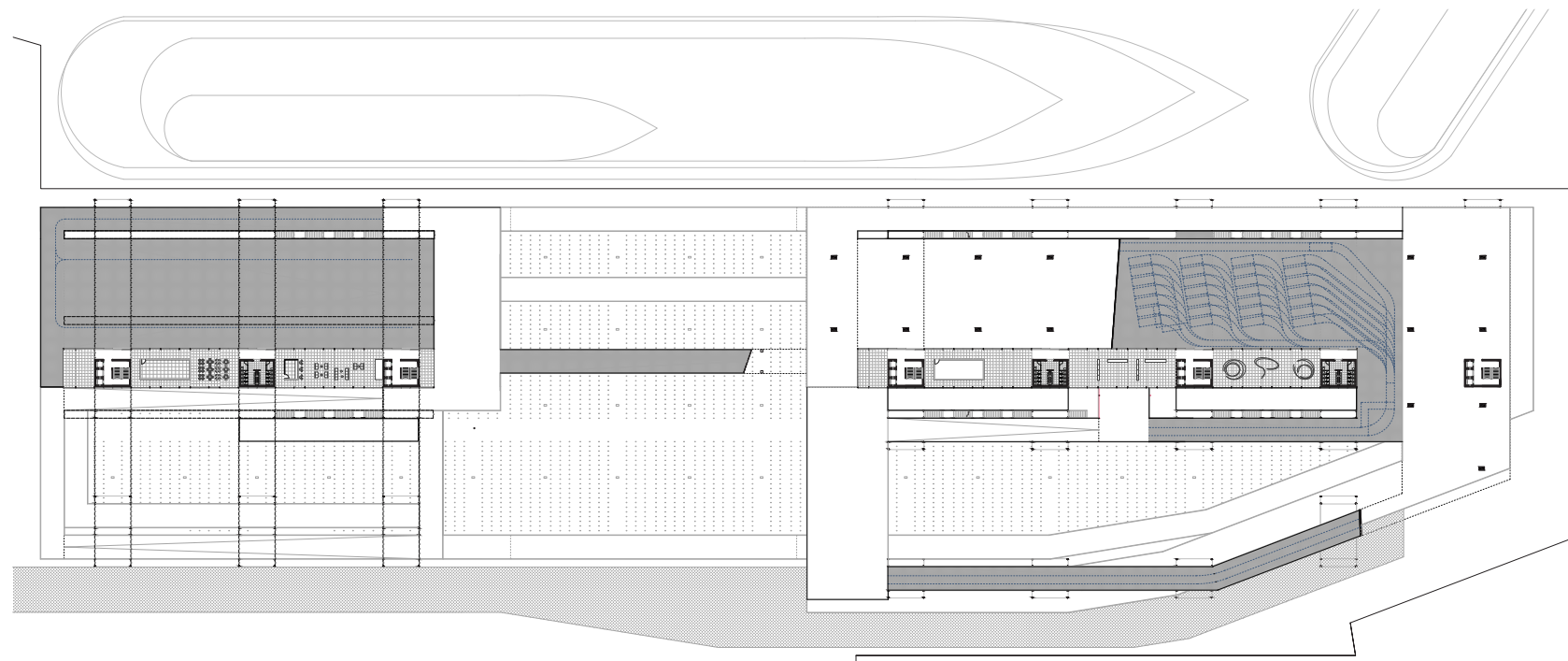
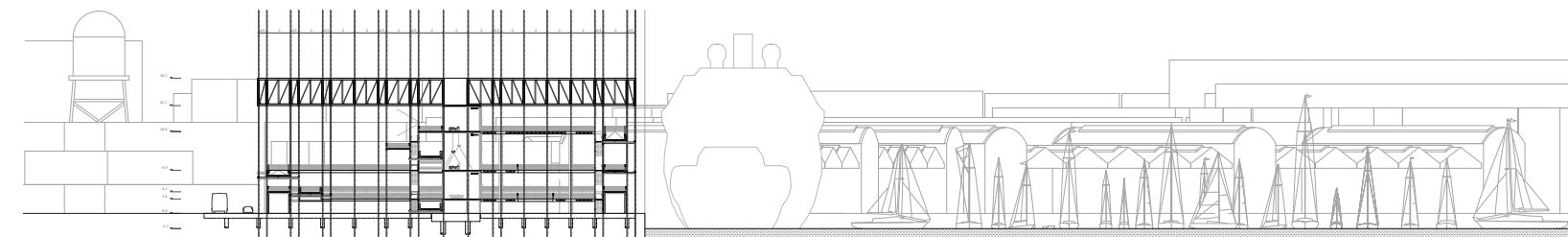
Planta +15.5 (escala 1/1500)



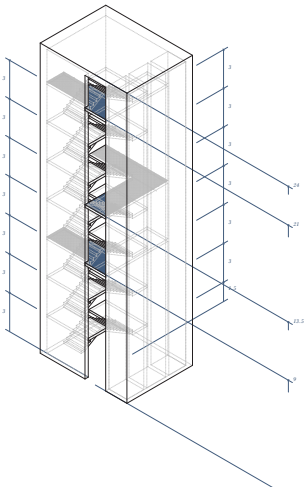
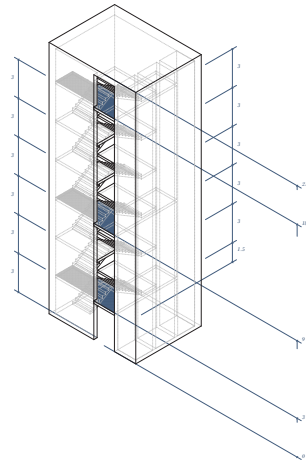
La última plataforma +16.5 ; +18 tiene un carácter puramente de estancia-mirador. El estadio de Estacionamiento Medio se entiende un espacio donde personas o grupos de personas pueden pasar un rato sin realizar ninguna actividad concreta, como el estado del viajero-flaneur, cuya misión no es poco más que mirar. Con una suave inclinación ascendente, la última plataforma es un espacio completamente abierto y donde el único programa que hay se articula para que se pueda dar una estancia algo prolongada; un restaurante y una zona de ocio cubierta.

En el espacio del sector B, el flujo de vehículos llega hasta una cota de +22.5 recorriendo perimetralmente toda la última lámina del hojaldre hasta llegar a una plataforma final dedicada al estacionamiento previo al embarque o meramente de ocio, un espacio donde esperar el flujo mientras se puede observar de forma panorámica el paisaje circundante. Para permitir esta vista a todos los vehículos la plataforma tiene una inclinación descendente, pasando de una cota +22.5 a 18. Una vez la espera llegue a su fin, los coches van saliendo ordenadamente por la rampa de bajada que conecta con los niveles inferiores hasta llegar a la cota 0.

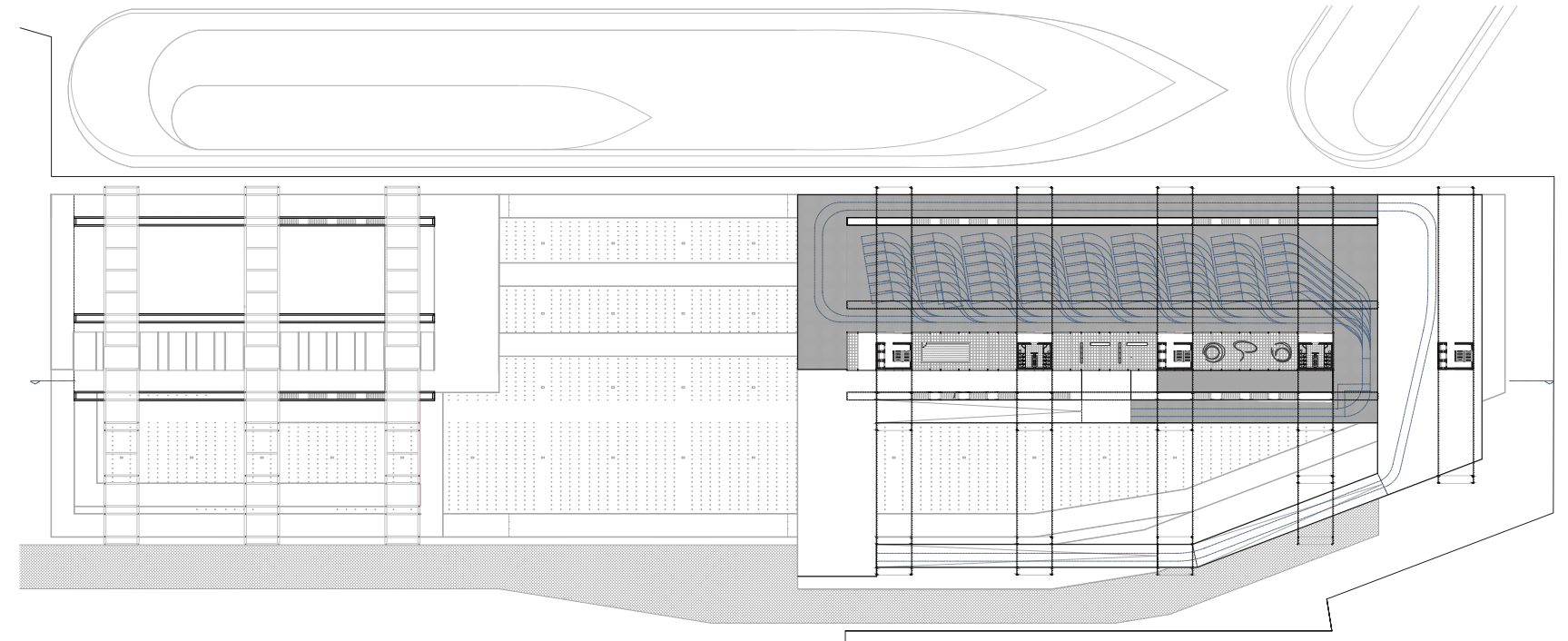
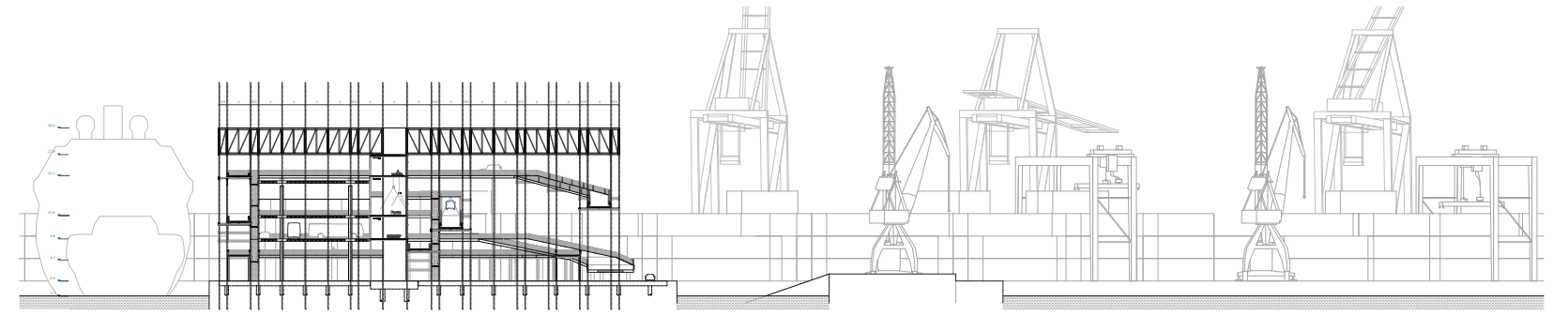
El programa que apoya la última plataforma trata de no interferir en esta espera contemplativa y se proyectan espacios de exposición o actividades cubiertas sin definir.



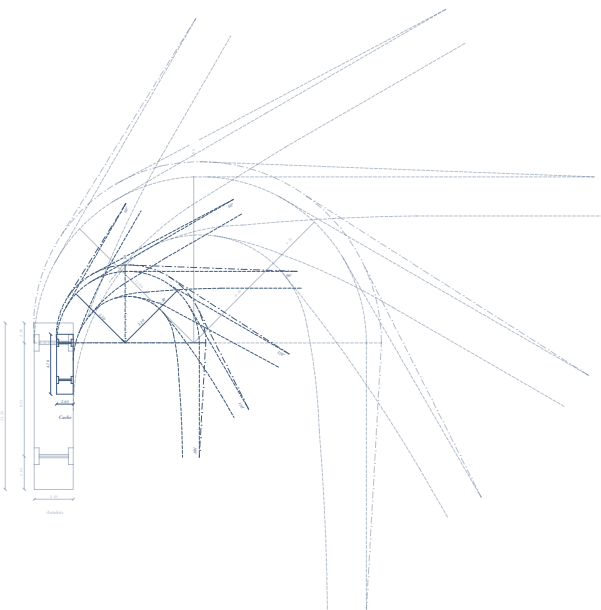
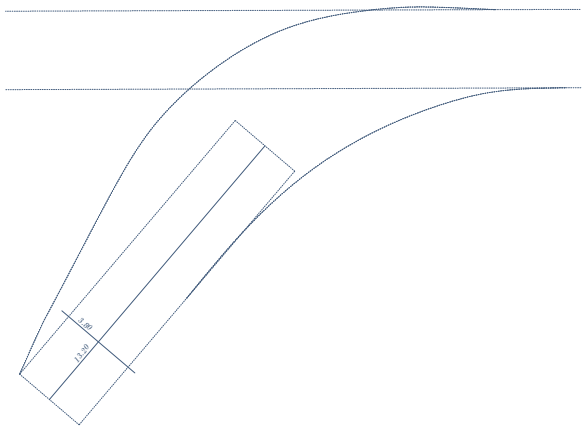
Planta +20.5 (escala 1/1500)



Las cotas de los diferentes niveles de las pasarelas están modulados en base a 1.5m. De este modo, es ésta la altura que se asciende por cada tramo de escaleras exteriores e interiores. Los núcleos estructurales, al mismo tiempo que son los núcleos de comunicación interiores, también actúan como sectorizadores de las bandas programáticas, consiguiendo independizar y articular los diferentes espacios propuestos en la distribución. Se cumplen las medidas mínimas de accesibilidad en accesos a ascensores y aseos.



Planta +20.5 (escala 1/1500)



Las pendientes máximas en aparcamientos y accesos no superan en turismos el 16% y en camiones y autobuses del 7%. Siendo la pendiente más pronunciada en el proyecto la rampa que conecta las plataformas +15 con +9 y siendo ésta del 13%.

La Ordenanza Reguladora de las Condiciones Funcionales de Aparcamientos de las ordenanzas municipales de Valencia, correspondientes a las Normas Urbanísticas del vigente Plan General de Ordenación Urbana (P.G.O.U.) establece que "se entiende por aparcamiento la actividad de guarda o custodia de vehículos en lugares o locales fuera de la vía pública o en el subsuelo de la misma (...).

En función del uso de sus plazas, los aparcamientos se considerarán como: Estacionamientos. -Cuando exista una rotación por períodos de tiempo inferiores al mes-". Nuestro caso.

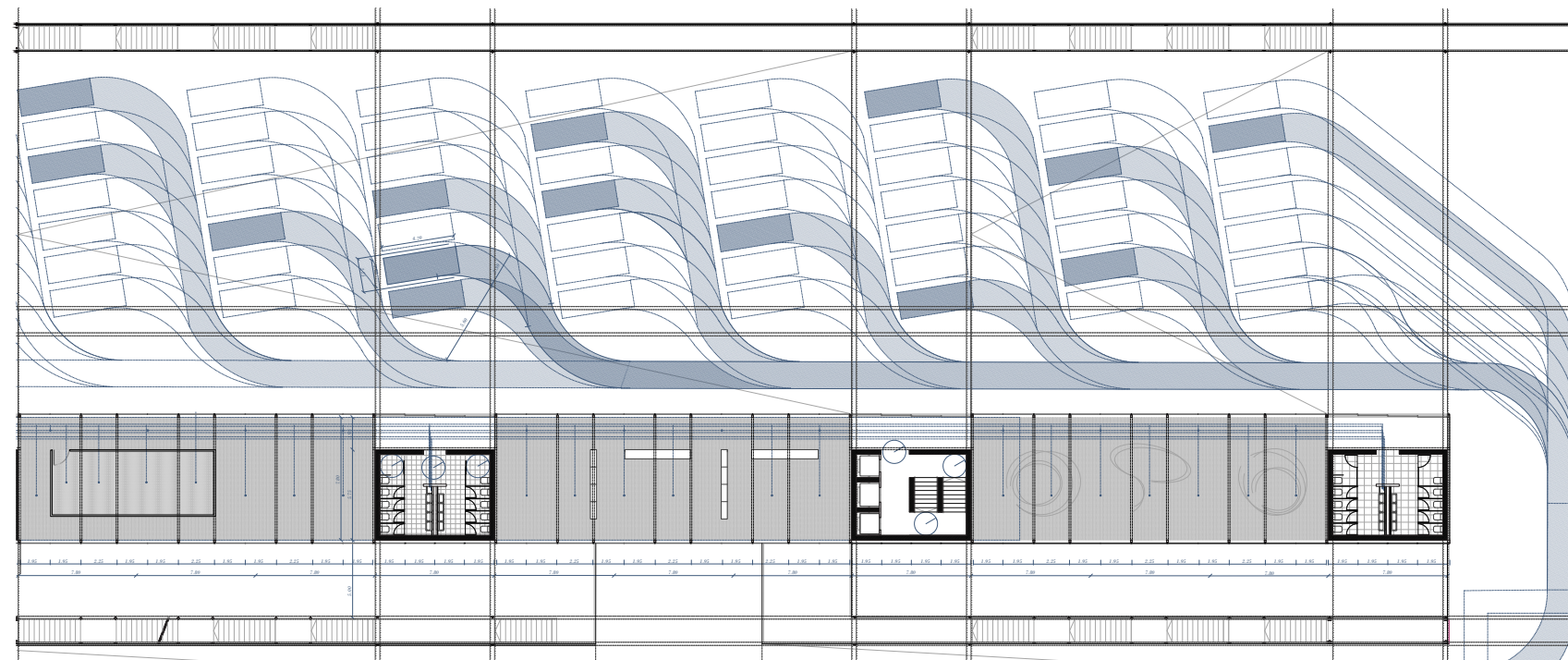
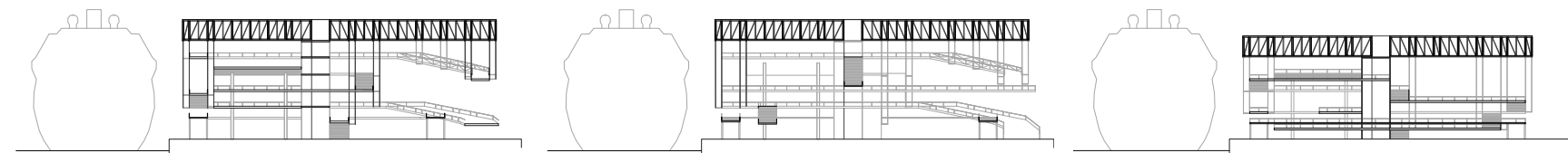
El **galibo mínimo** en la terminal es 5.4 m, superior al exigido para camiones y autobuses de 4.6m y en accesos a rampa, que será de 4,75m según el artículo 3º (página 93).

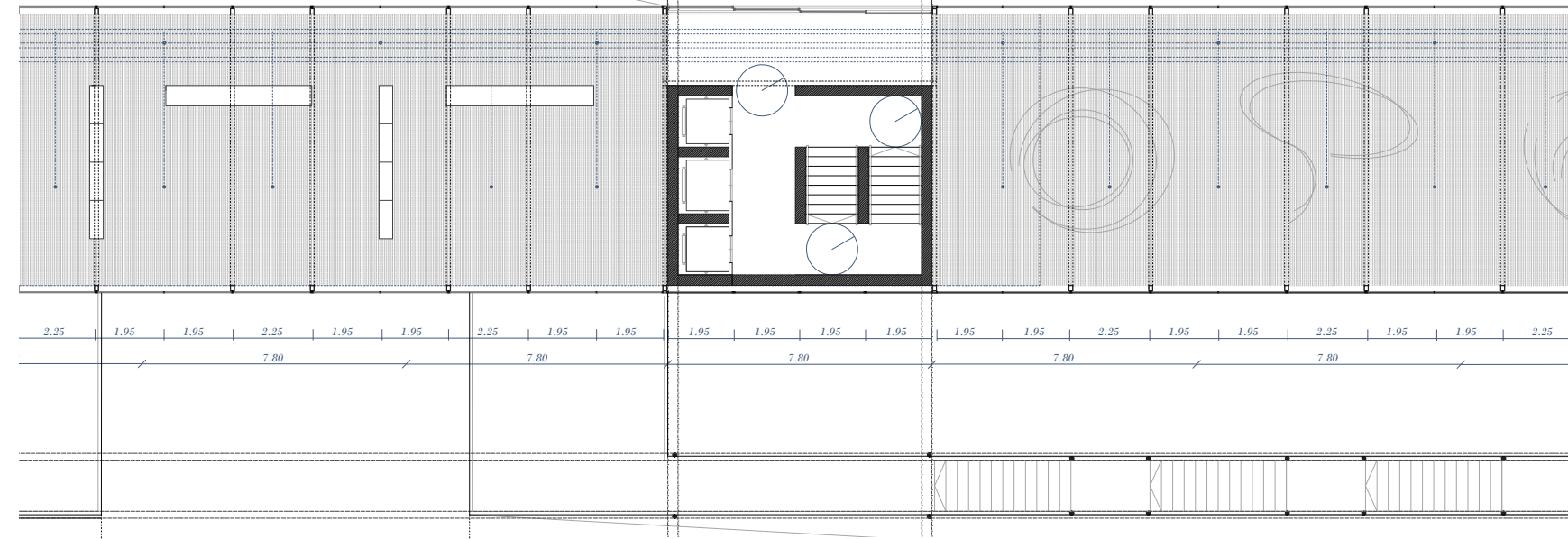
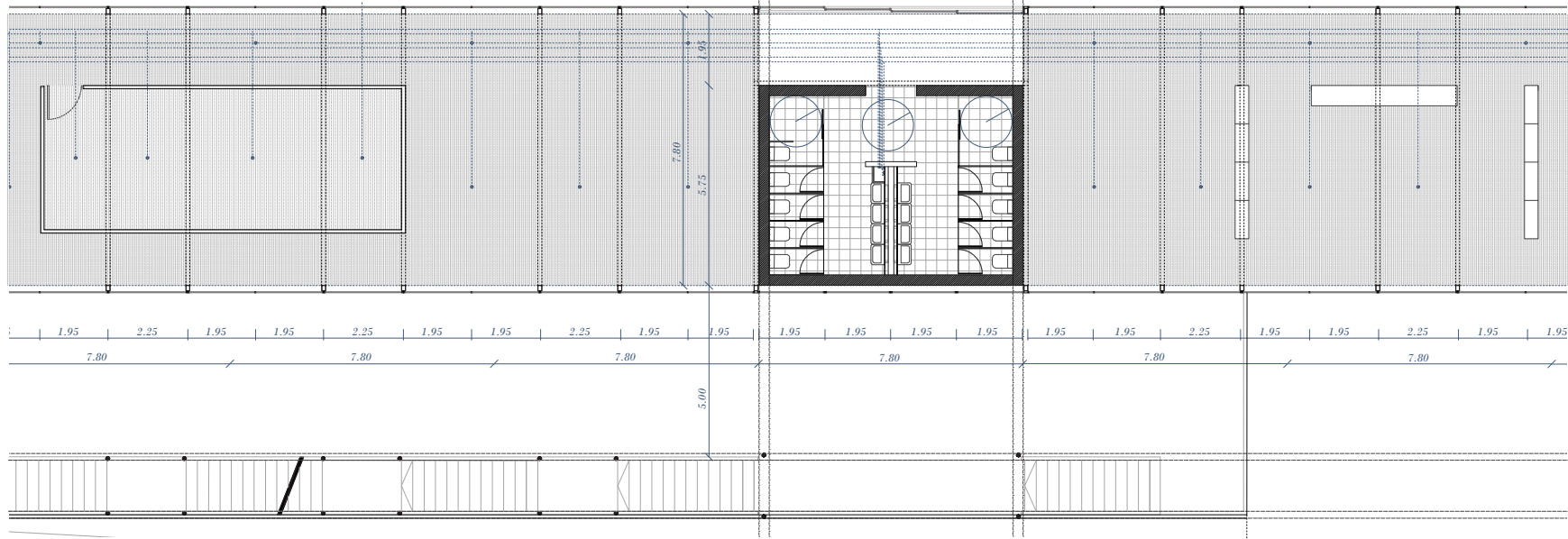
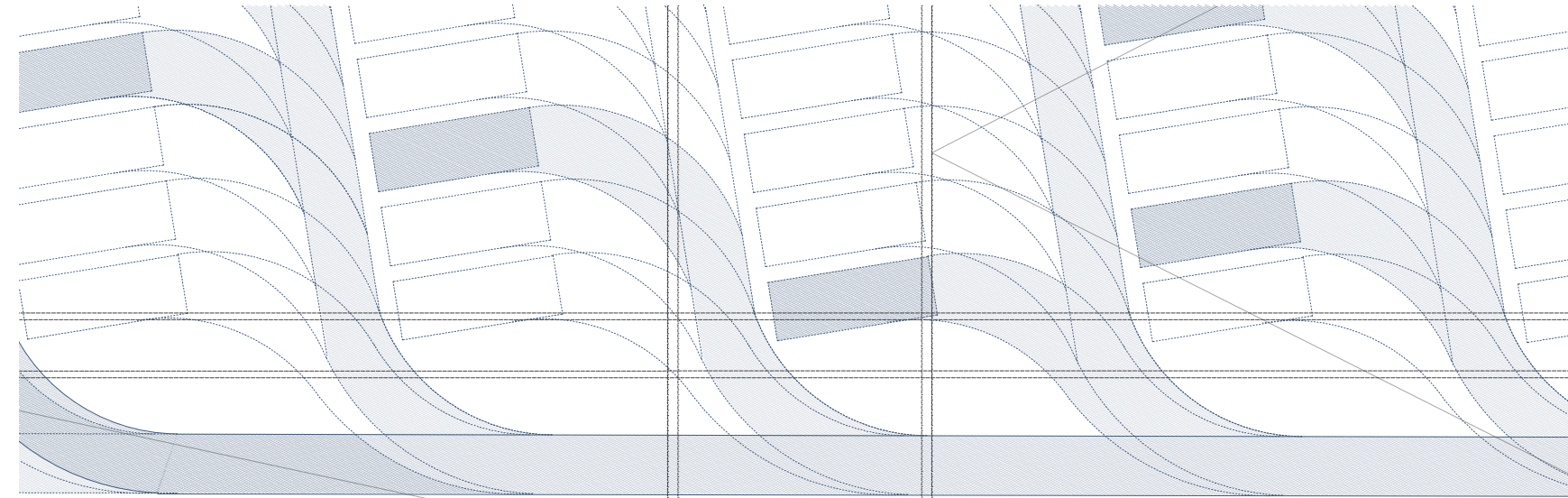
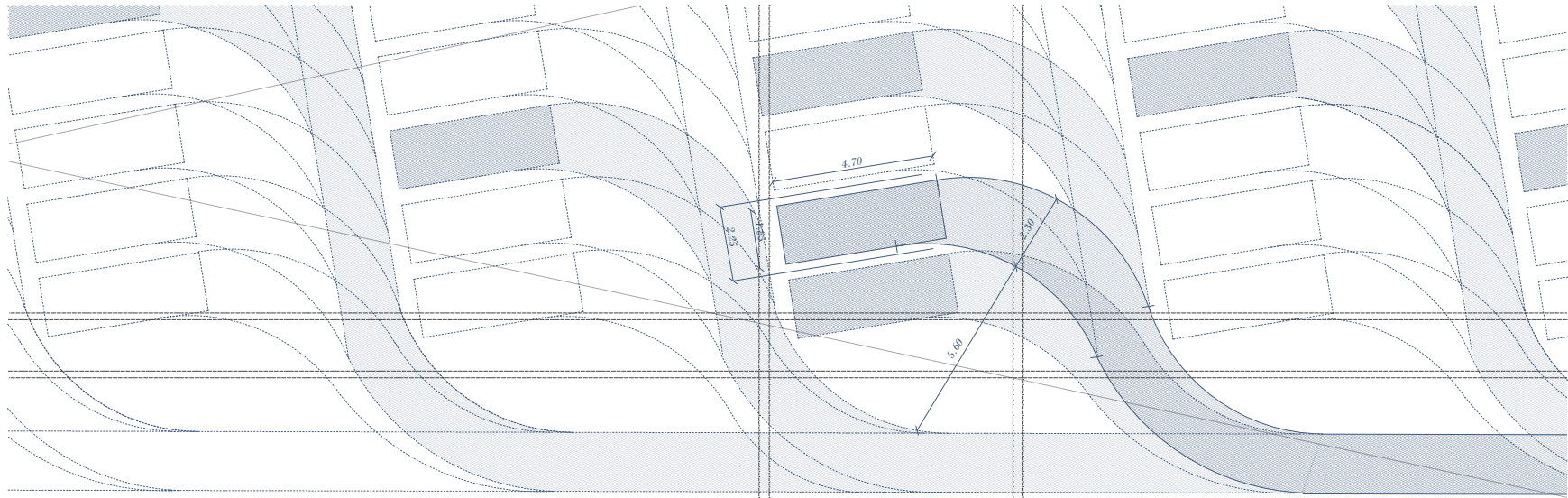
Las **dimensiones de las plazas de aparcamiento** son ampliamente superiores a los 2.20x4.50m para vehículos exigidas en el artículo 4º. También superior al mínimo para autobuses de 3.50x12.0m

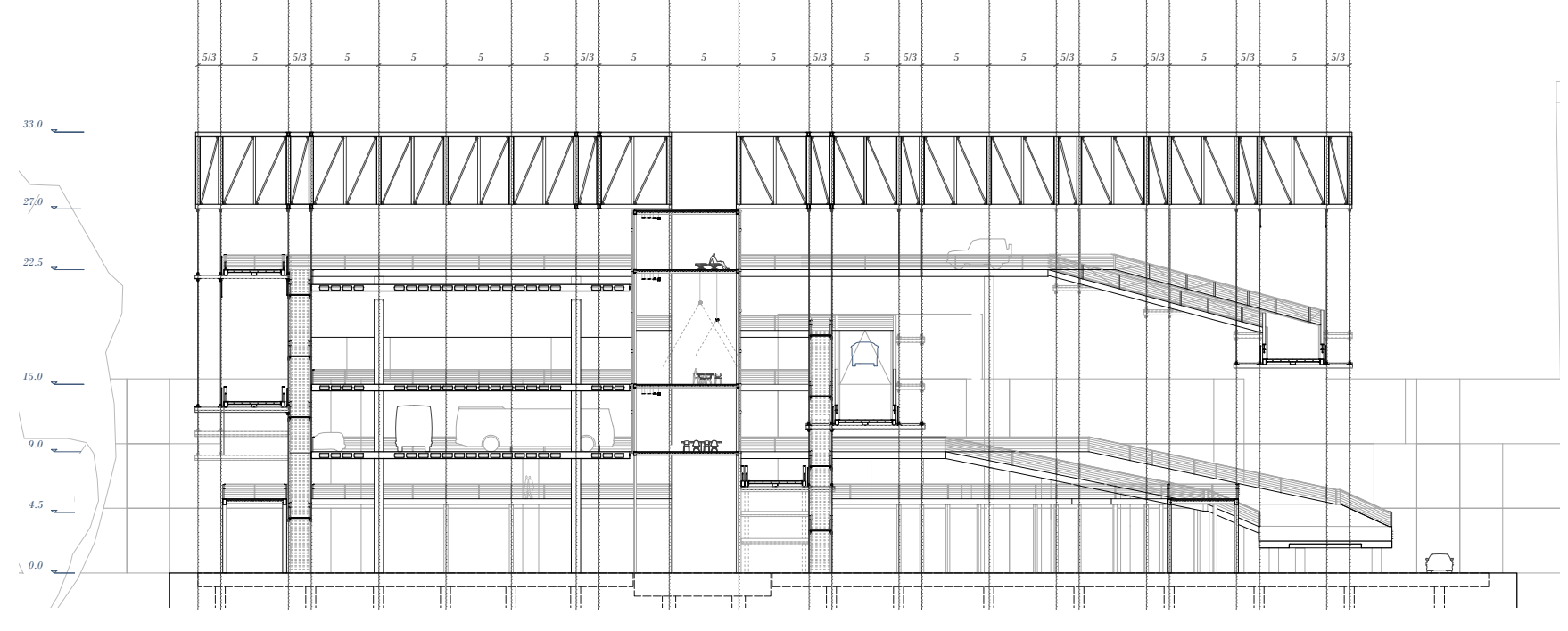
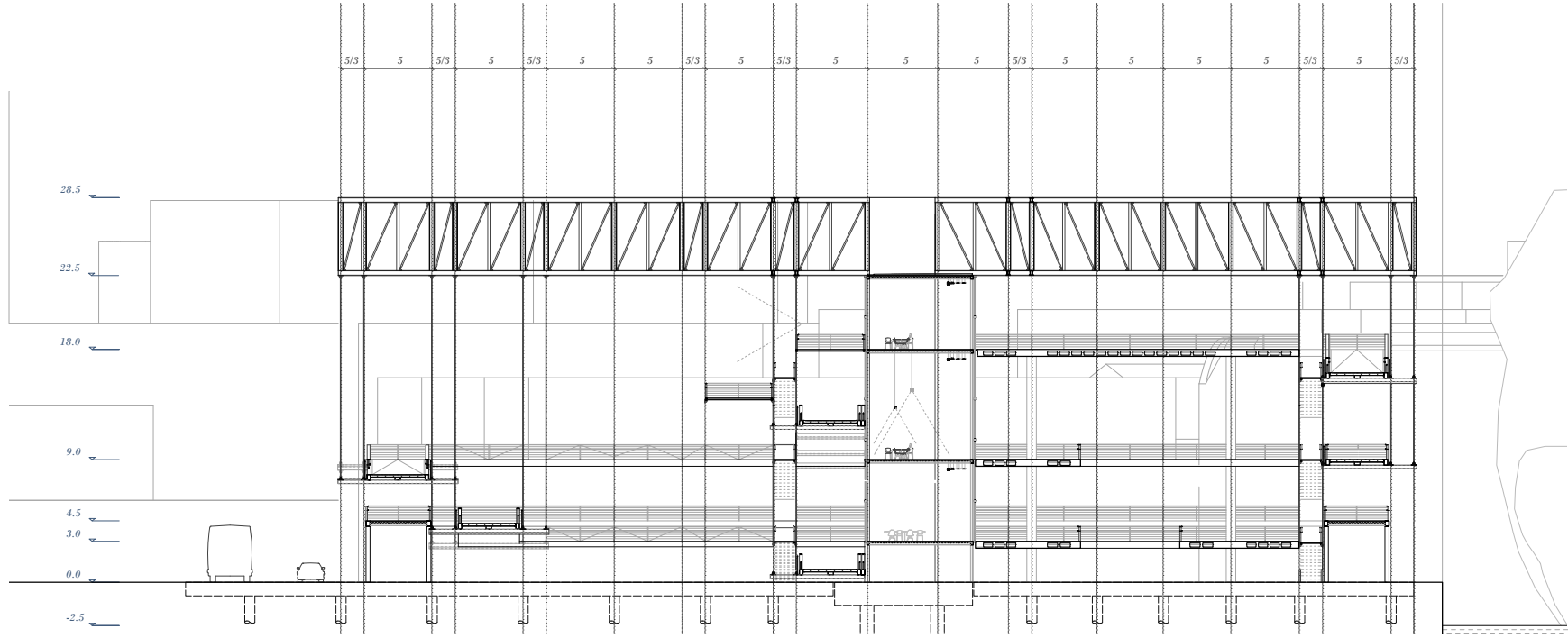
Entre 51 y 300 plazas, ambas inclusive se dispondrá, como mínimo uno de entrada y otro de salida. El **acceso**(...) con un ancho mínimo de 3.0m

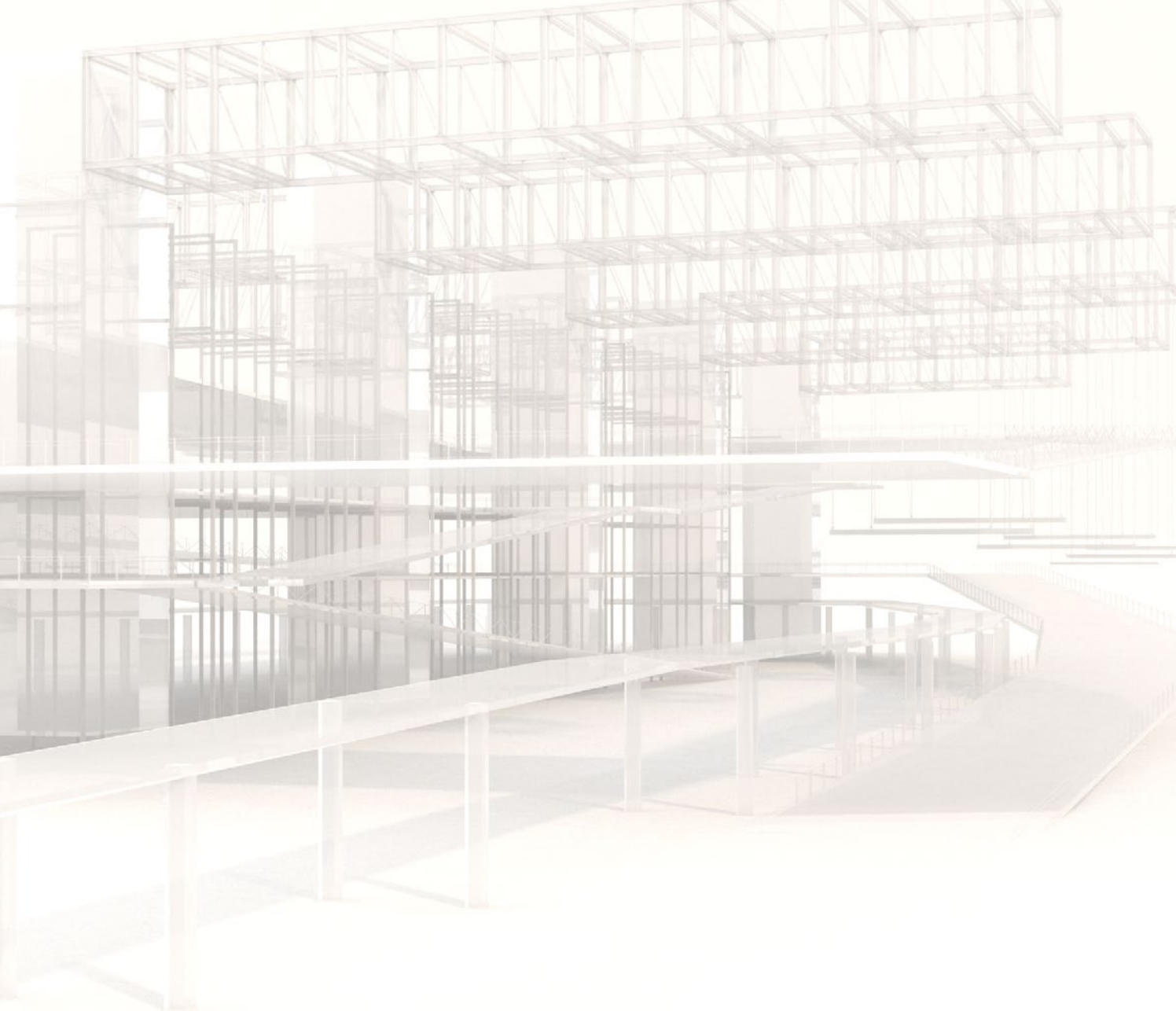
Las **calles de circulación interior** en el aparcamiento cumplen con el artículo 8º, siendo mayor su dimensión a 5.0m, el valor más restrictivo para todos los ángulos de aparcamiento respecto al eje de circulación.

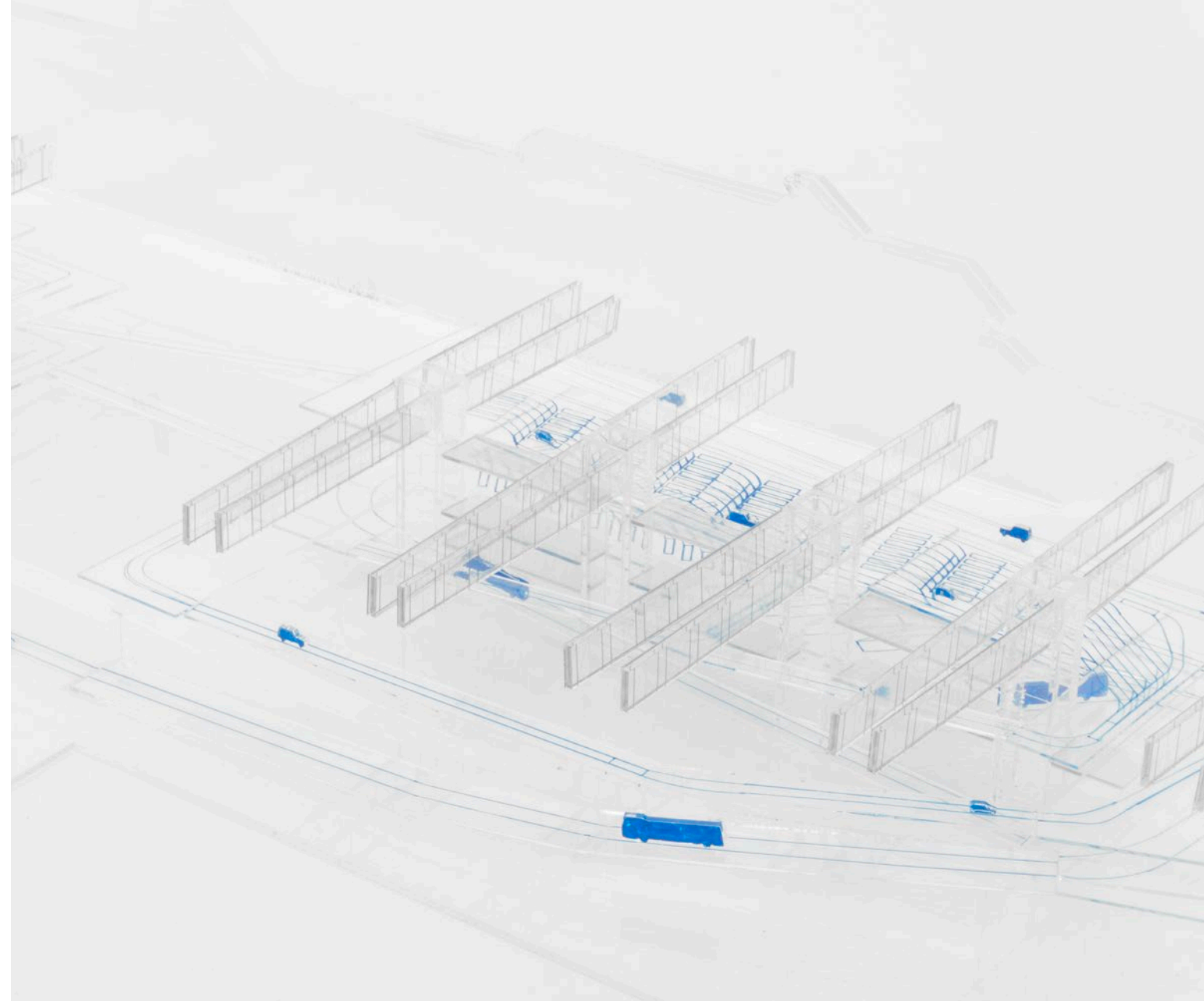
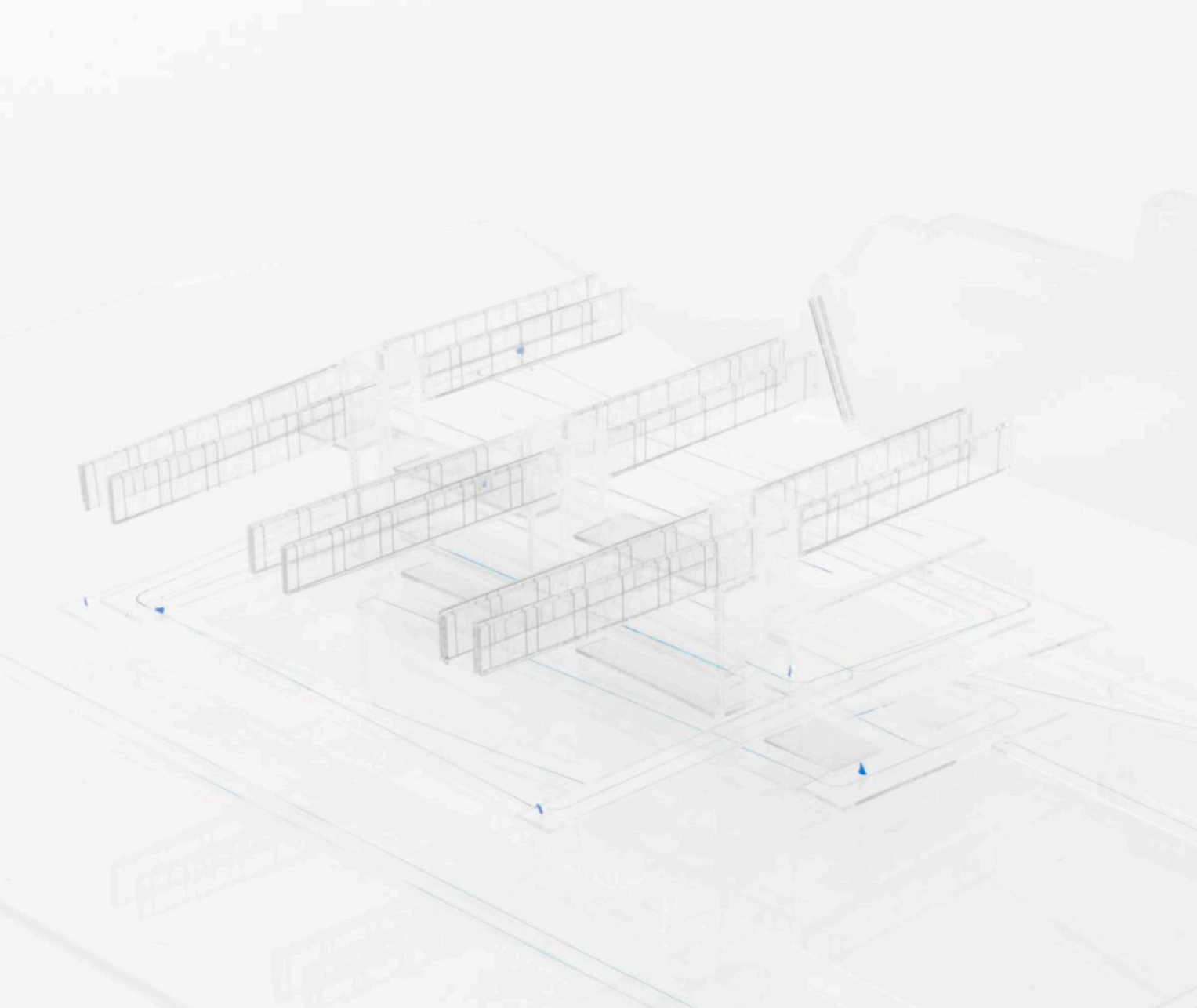
La **circulación en curva** supera los valores del Radio Interior R1:2.5m, R2:4.62m y R3:6.75m para un ancho del carril superior a 4,25m.





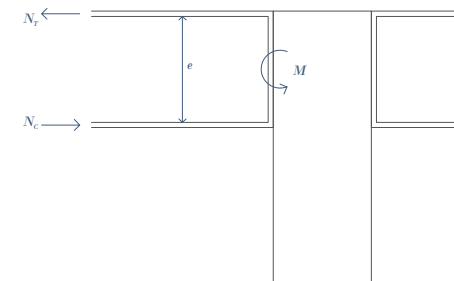


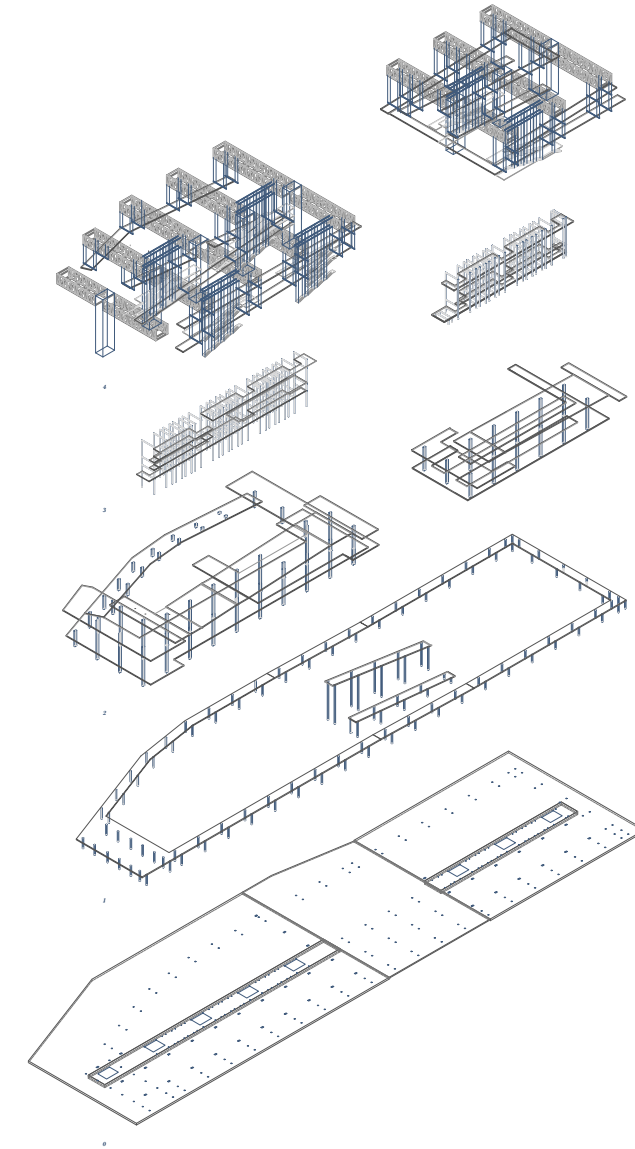




La infraestructura está compuesta por una serie de diferentes órdenes estructurales que forman parte de los criterios compositivos e ideas del proyecto.

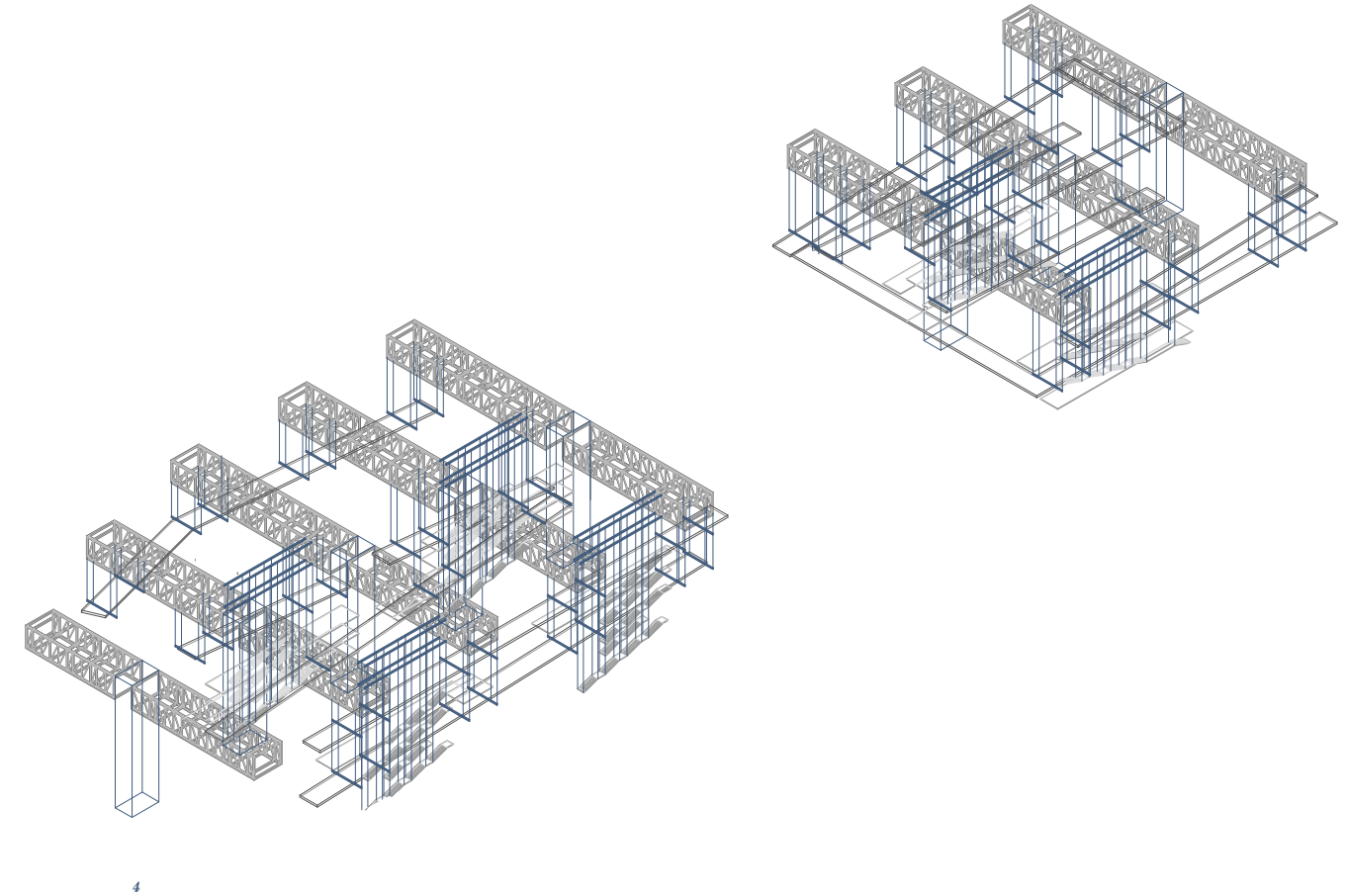
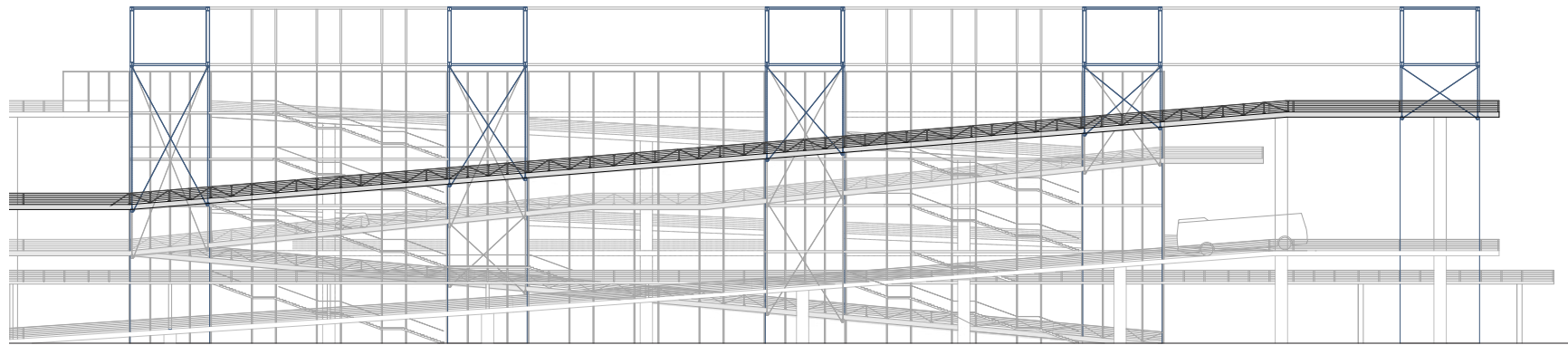
Pese a que no trabajan independientemente entre ellos, para simplificar, podríamos dividirlo en cuatro órdenes estructurales más la cimentación. En una división de mayor a menor identidad de sus elementos contaríamos en primer lugar con los grandes núcleos de hormigón colaborando con las cerchas metálicas que sustentan las rampas y las escaleras exteriores. En segundo lugar se encontrarían las grandes plataformas de hormigón exteriores sobre las que descansan los vehículos principalmente. A continuación se encuentran las bandas programáticas que trabajan independientemente con una estructura de mucha menor entidad y que modula las carpinterías de las únicas zonas cerradas al exterior. En último lugar se encontraría la plataforma independiente y las pasarelas que conectan ambos sectores, que cuentan con una estructura de pilares de grandes luces pero esbeltos por la poca entidad de las cargas.





4. Rampas y escaleras exteriores

- 4.1. Núcleo de comunicación vertical HA
- 4.2. Cercha unidireccional con cordones inferiores y superiores HEB-350, montantes metálicos #175.150.8 y diagonales metálicas #100.75.5
- 4.3. Cables estructurales acero ø 45
- 4.4. Apoyo para rampa con perfil metálico #200.250.12
- 4.5. Cercha estructural con cordón superior continuo y nudos articulados
- 4.6. Cruz de San Andrés para cargas horizontales. Cables metálicos ø 25
- 4.7. Rampa HA encofrado perdido
- 4.8. Viga perimetral metálica #200.300.12
- 4.9. Viga metálica en cajón 2 IPE-350
- 4.10. Escalera metálica suspendida



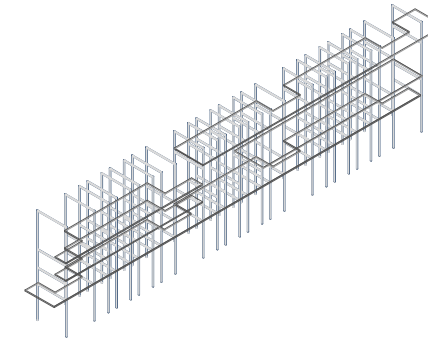
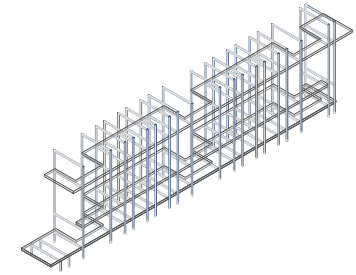
3. Bandas programáticas

3.1. Soporte perfil metálico #200.150.10

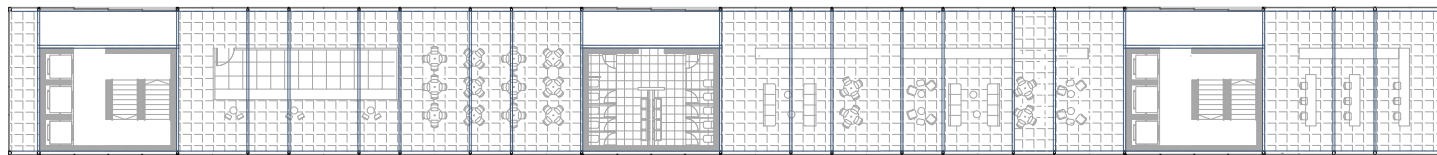
3.2. Viga metálica #150.125.10

3.3. Zuncho perimetral metálico #200.250.8

3.4. Forjado chapa colaborante



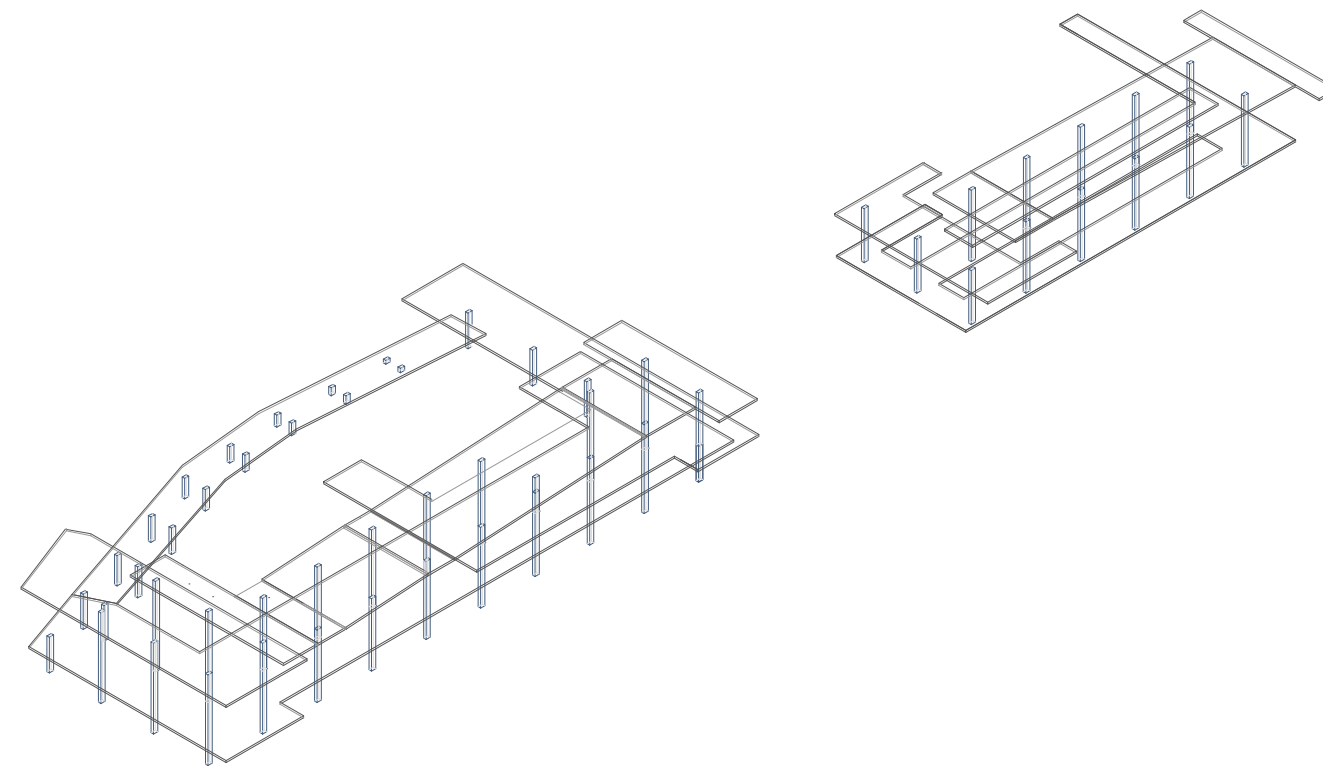
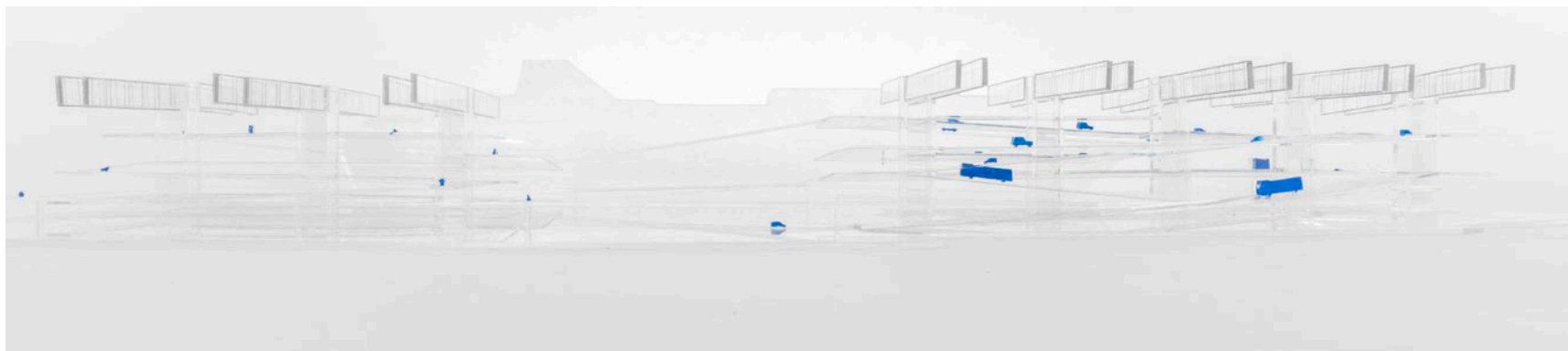
3



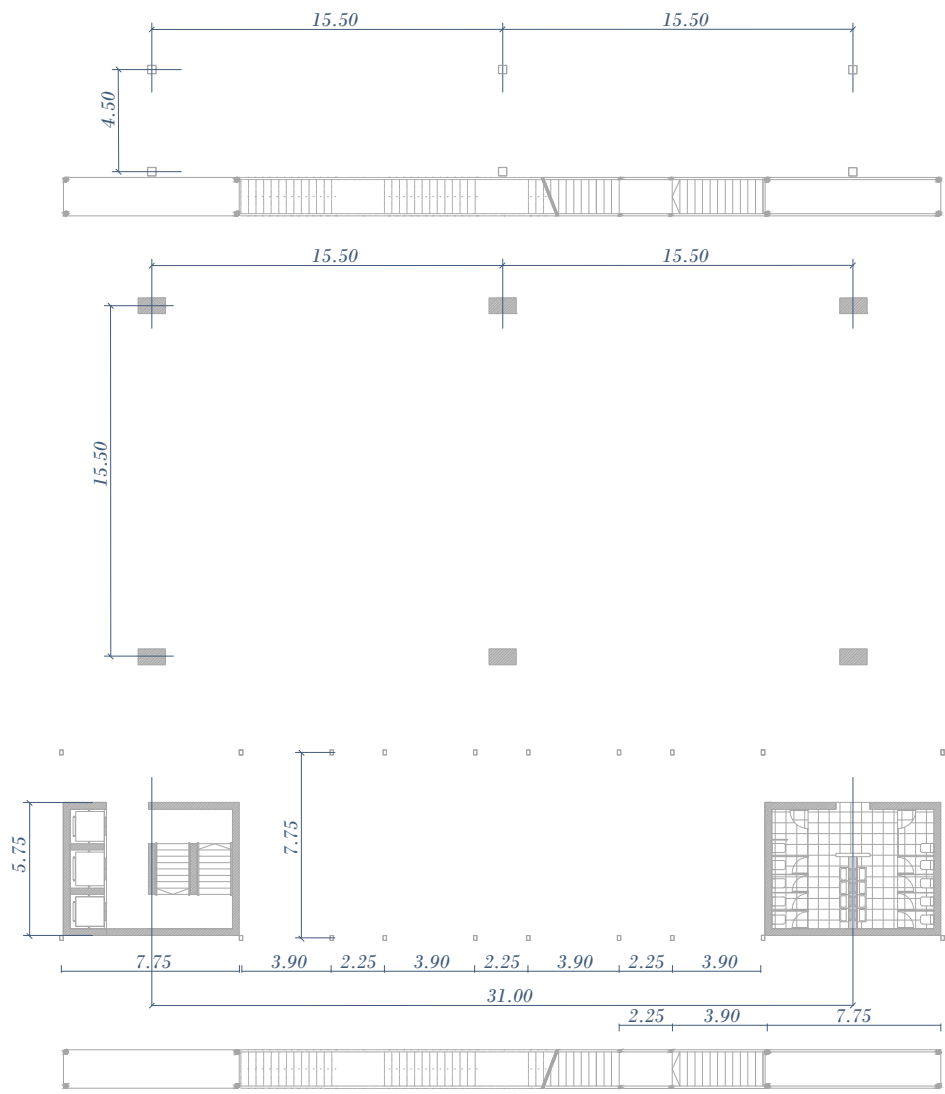
2. Plataformas

2.1. Soporte HA 120x70

2.2. Forjado losa aligerada bidireccional plana por ambas caras

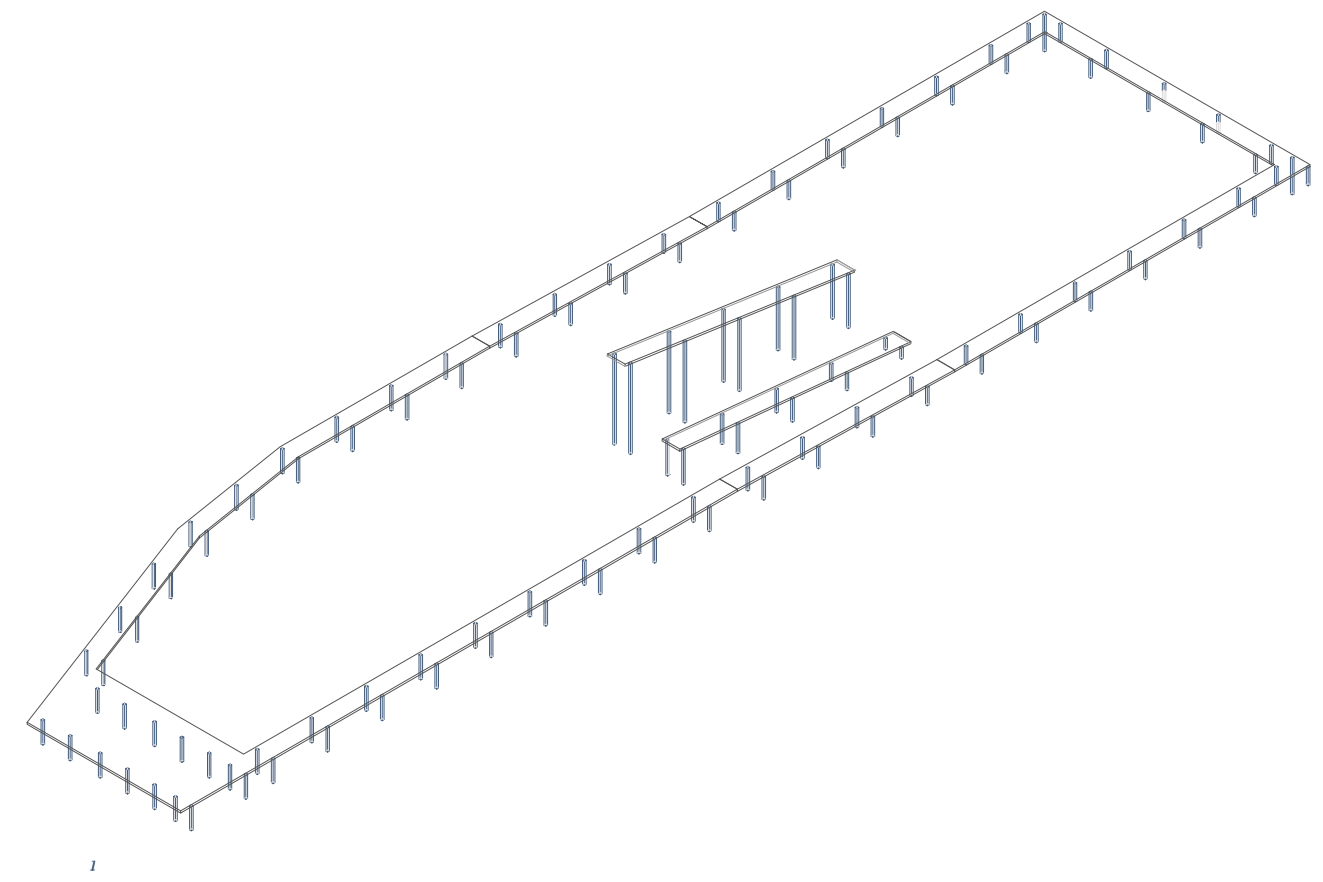


2

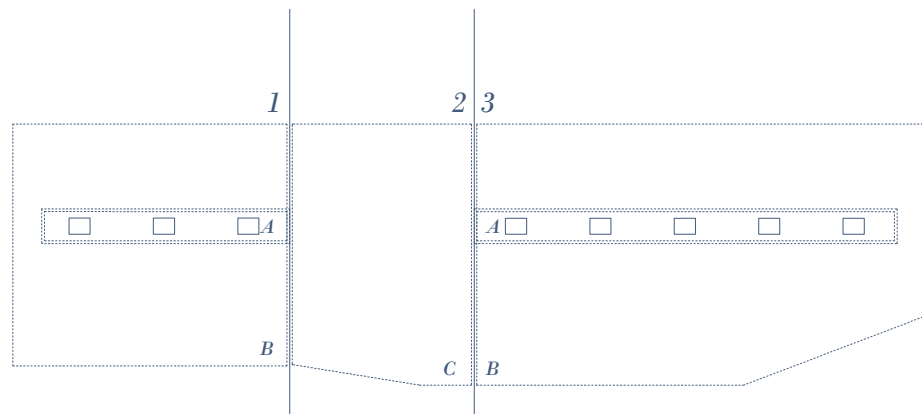


1. Plataforma independiente

- 1.1. Soporte perfil metálico
- 1.2. Viga perimetral metálica #200.300.8
- 1.3. Forjado chapa colaborante

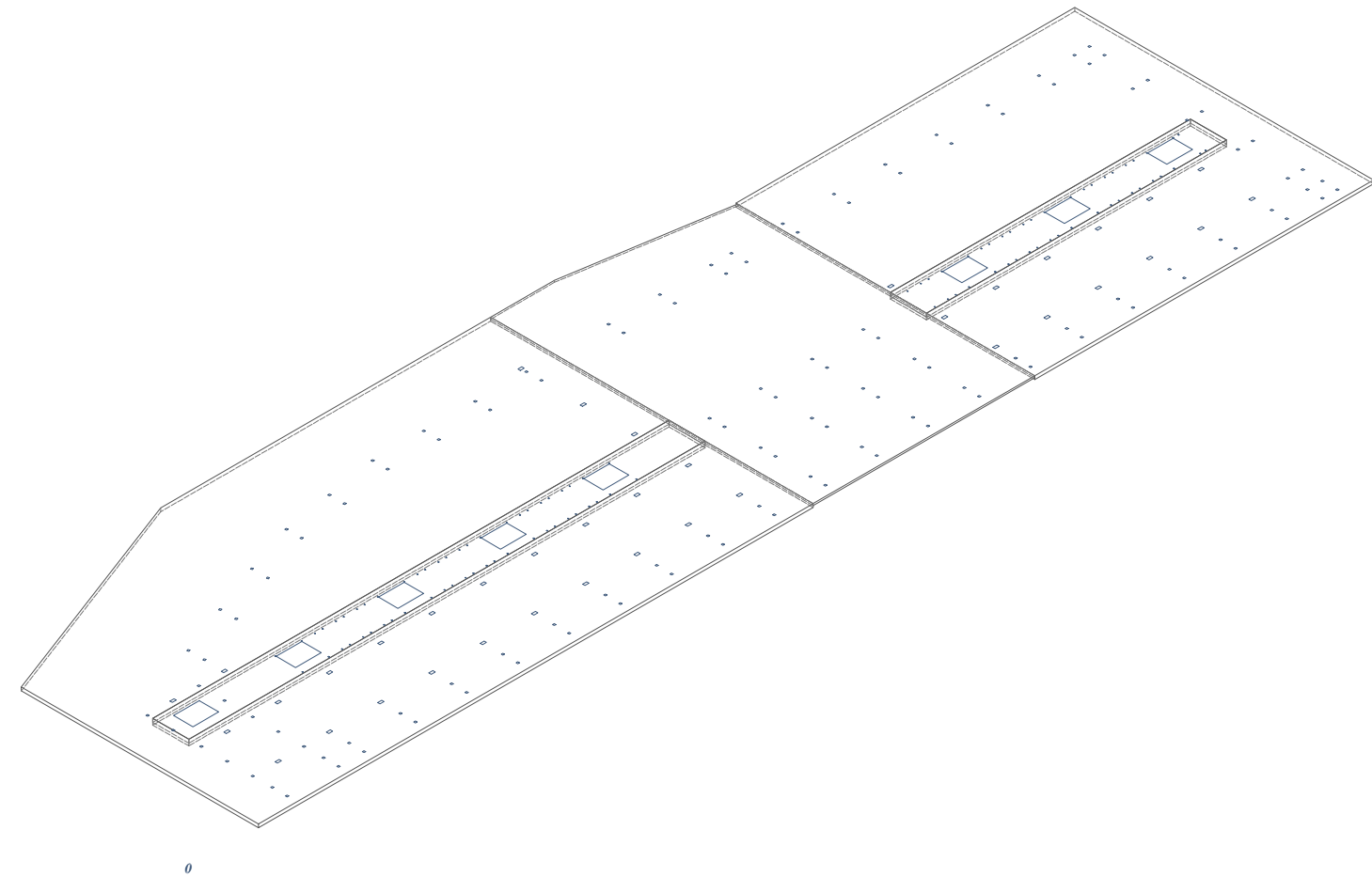


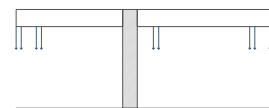
Principales luces de los diferentes órdenes estructurales (escala 1/650)



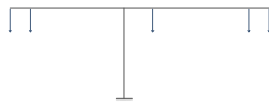
0. Cimentación

- 0.1. Pilotes de dos diámetros según cargas
- 0.2. Encepado para estructura de 1er Orden
- 0.3. Encepado para estructura de 2º Orden

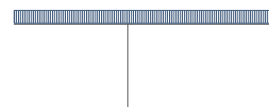




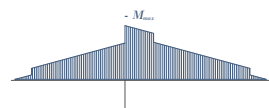
Simplificación 1



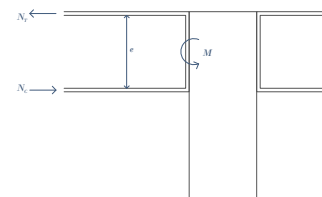
Simplificación 2



Corrientes



Momentos



0. Cimentación

- 0.1. Pilotes de dos diámetros según cargas
- 0.2. Encepado para estructura de 1er Orden
- 0.3. Encepado para estructura de 2º Orden

1. Plataforma independiente

- 1.1. Soporte perfil metálico
- 1.2. Viga perimetral metálica #200.300.8
- 1.3. Forjado chapa colaborante

2. Plataformas

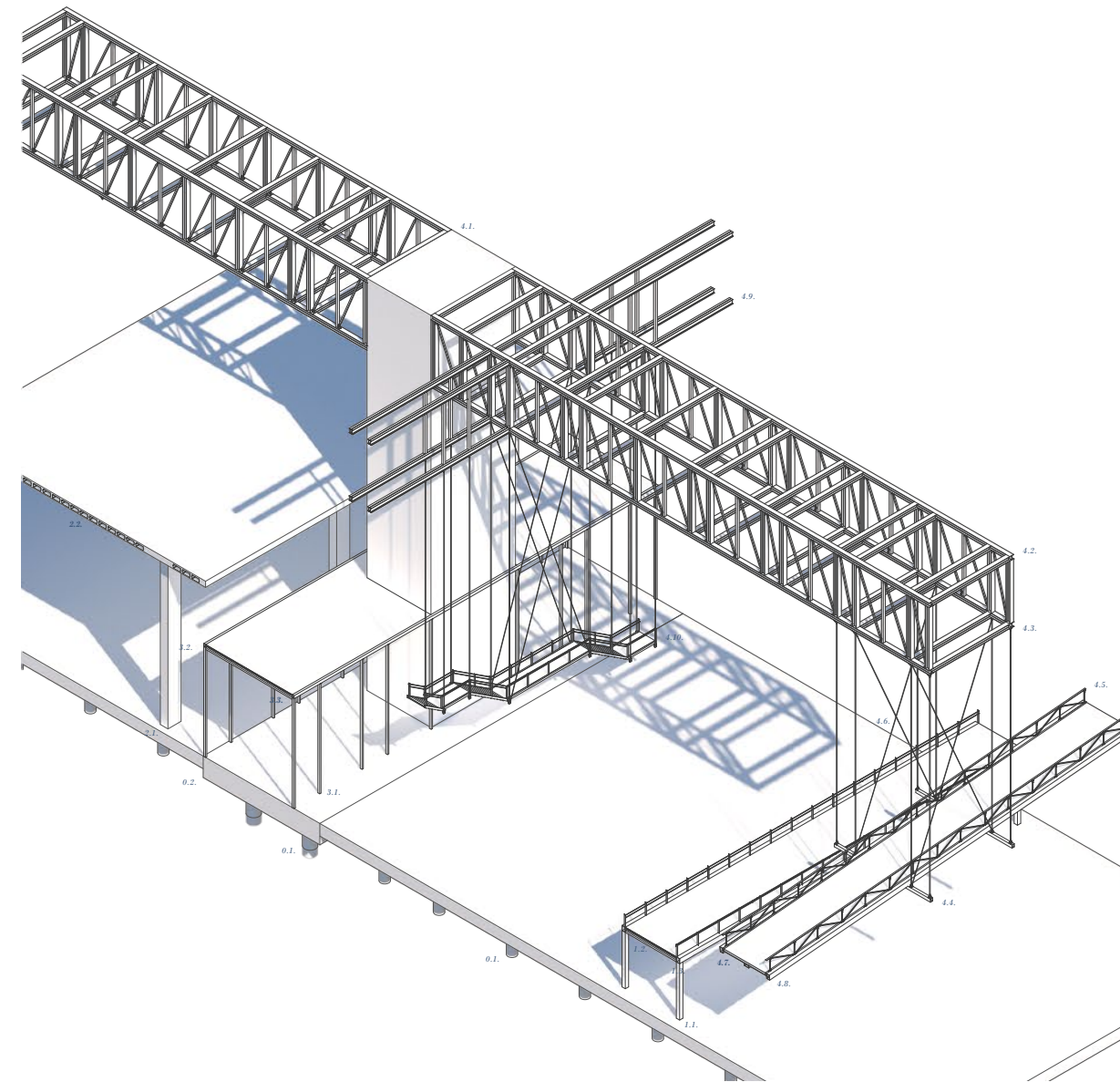
- 2.1. Soporte HA 120x70
- 2.2. Forjado losa aligerada bidireccional plana por ambas caras

3. Bandas programáticas

- 3.1. Soporte perfil metálico #200.150.10
- 3.2. Viga metálica #150.125.10
- 3.3. Zuncho perimetral metálico #200.250.8
- 3.4. Forjado chapa colaborante

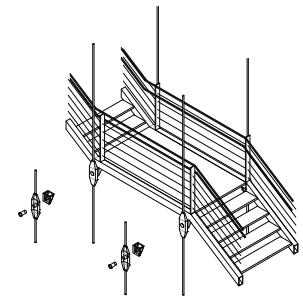
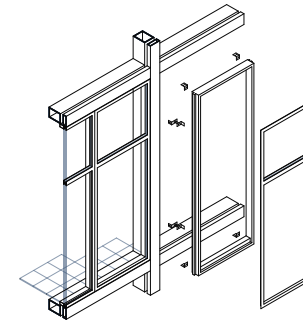
4. Rampas y escaleras exteriores

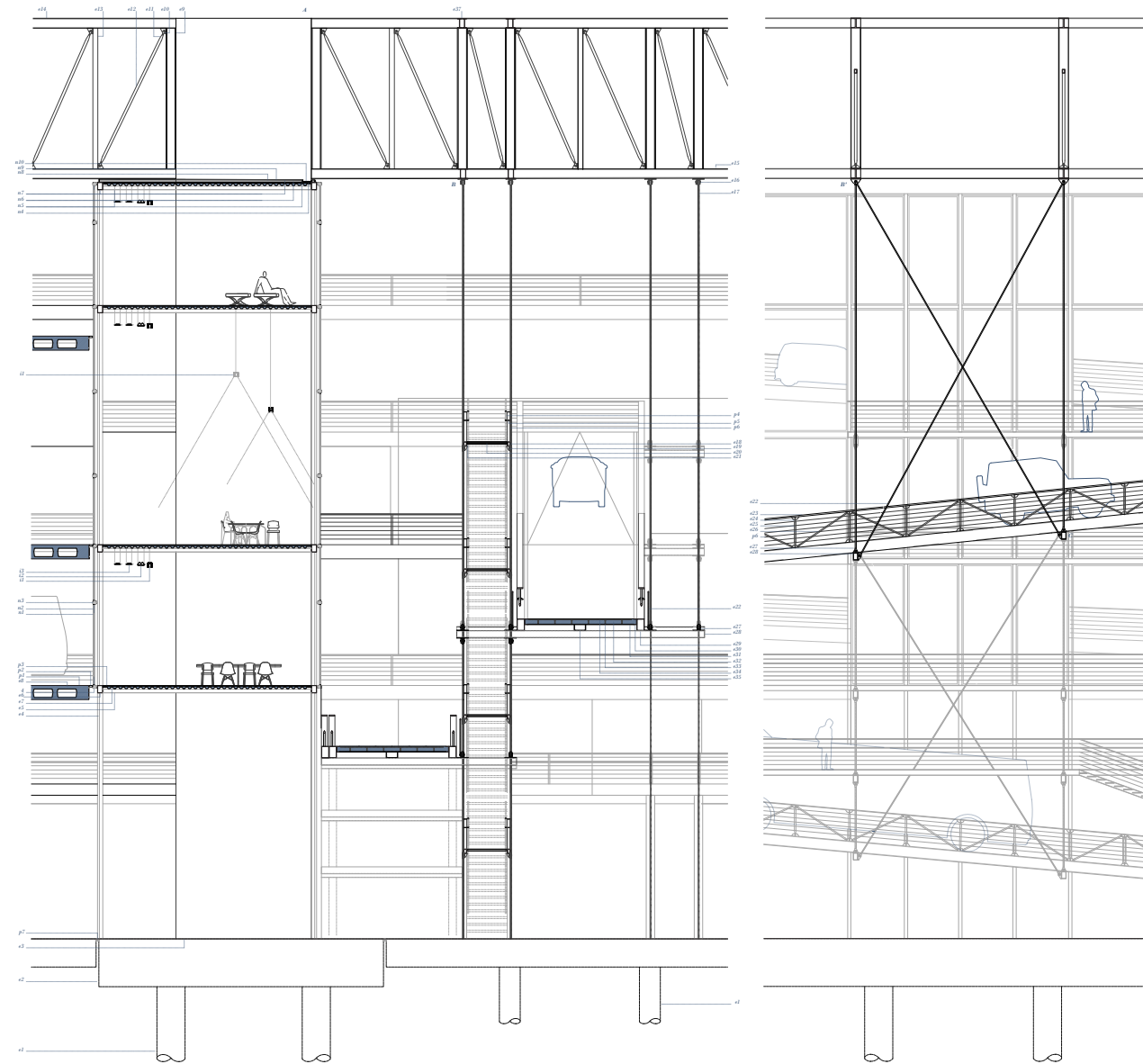
- 4.1. Núcleo de comunicación vertical HA
- 4.2. Cercha unidireccional con cordones inferiores y superiores HEB-350, montantes metálicos #175.150.8 y diagonales metálicas #100.75.5
- 4.3. Cables estructurales acero ϕ 45
- 4.4. Apoyo para rampa con perfil metálico #200.250.12
- 4.5. Cercha estructural con cordón superior continuo y nudos articulados
- 4.6. Cruz de San Andrés para cargas horizontales. Cables metálicos ϕ 25
- 4.7. Rampa HA encofrado perdido
- 4.8. Viga perimetral metálica #200.300.12
- 4.9. Viga metálica en cajón 2 IPE-350
- 4.10. Escalera metálica suspendida

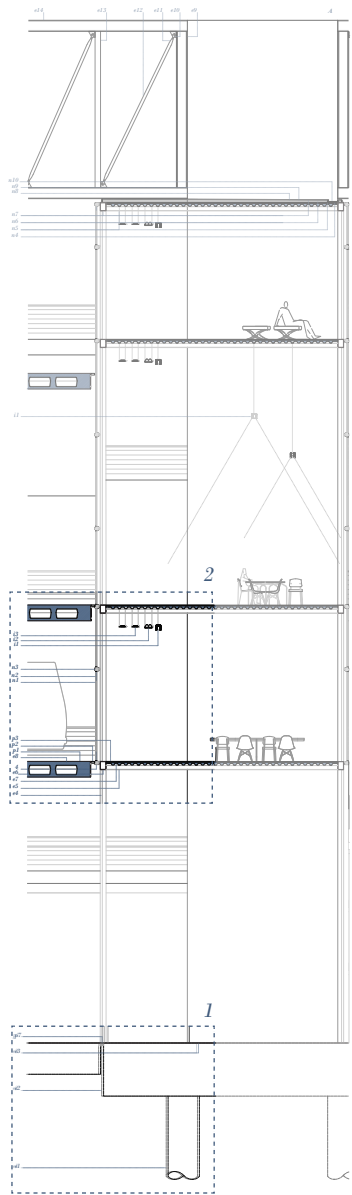


El desarrollo del diseño constructivo de la terminal ha tenido en cuenta principalmente las diferentes soluciones en los anclajes de los elementos colgantes. También es de vital importancia los encuentros entre los diferentes órdenes estructurales y la materialidad en los espacios dedicados al programa.

Para la ligereza y transparencia buscada en los criterios paisajísticos, se ha ido a buscar grandes luces con elementos muy puntuales y mayor seriación en la modulación de elementos más esbeltos.





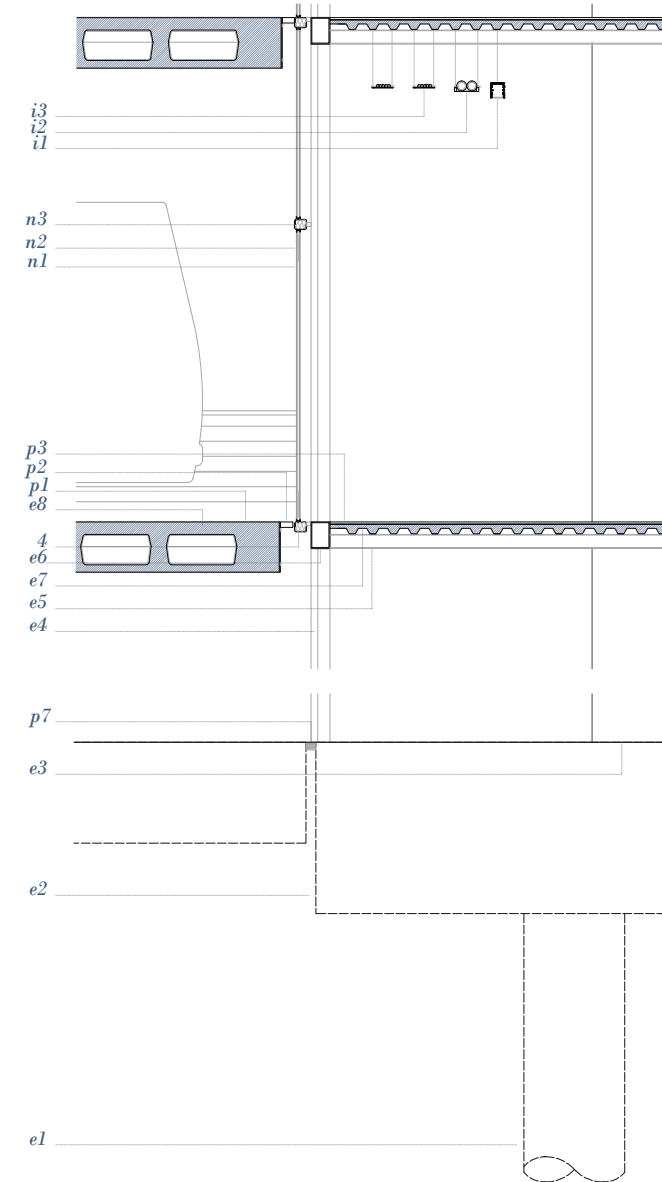


- n1. Carpintería CorVision Plus corredera RPT de dos hojas practicable
- n2. Vidrio climalit plus 25mm. Doble acristalamiento con beneficio de control solar aislamiento térmico reformado. Saint Gobain
- n3. Subestructura cerramiento. Perfil tubular #75.50.5

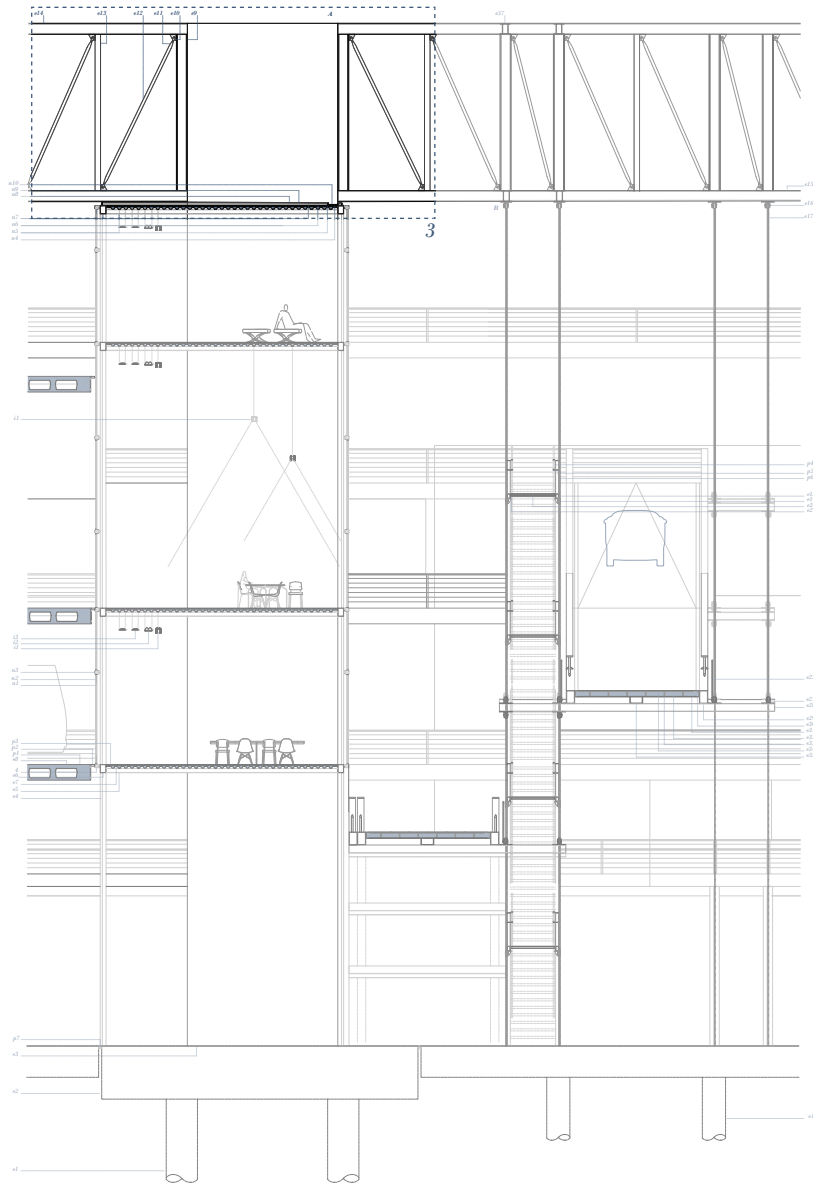
- i1. Luminaria lineal suspendida
- i2. Conducto de aire con aislamiento ø10cm y toberas para expulsión
- i3. Bandeja suspendida para distribución de instalación eléctrica

- p1. Capa de hormigón pulido con bras antiretracción para exterior
- p2. Capa de hormigón pulido con bras antiretracción
- p3. Trames 15x60 ø5mm

- e1. Pilote de HA con aditivo hidrófugo hasta alcanzar sustrato resistente
- e2. Encepado de HA con aditivo hidrófugo para cimentación por pilotaje
- e3. Núcleo de comunicación vertical HA
- e4. Soporte perfil metálico #200.150.10
- e5. Viga metálica #150.125.10
- e6. Zuncho perimetral metálico #200.250.8
- e7. Chapa colaborante con capa de compresión 5 cm con mallazo 15 x 15 cm O 6mm B500T
- e8. Forjado losa aligerada bidireccional plana por ambas caras

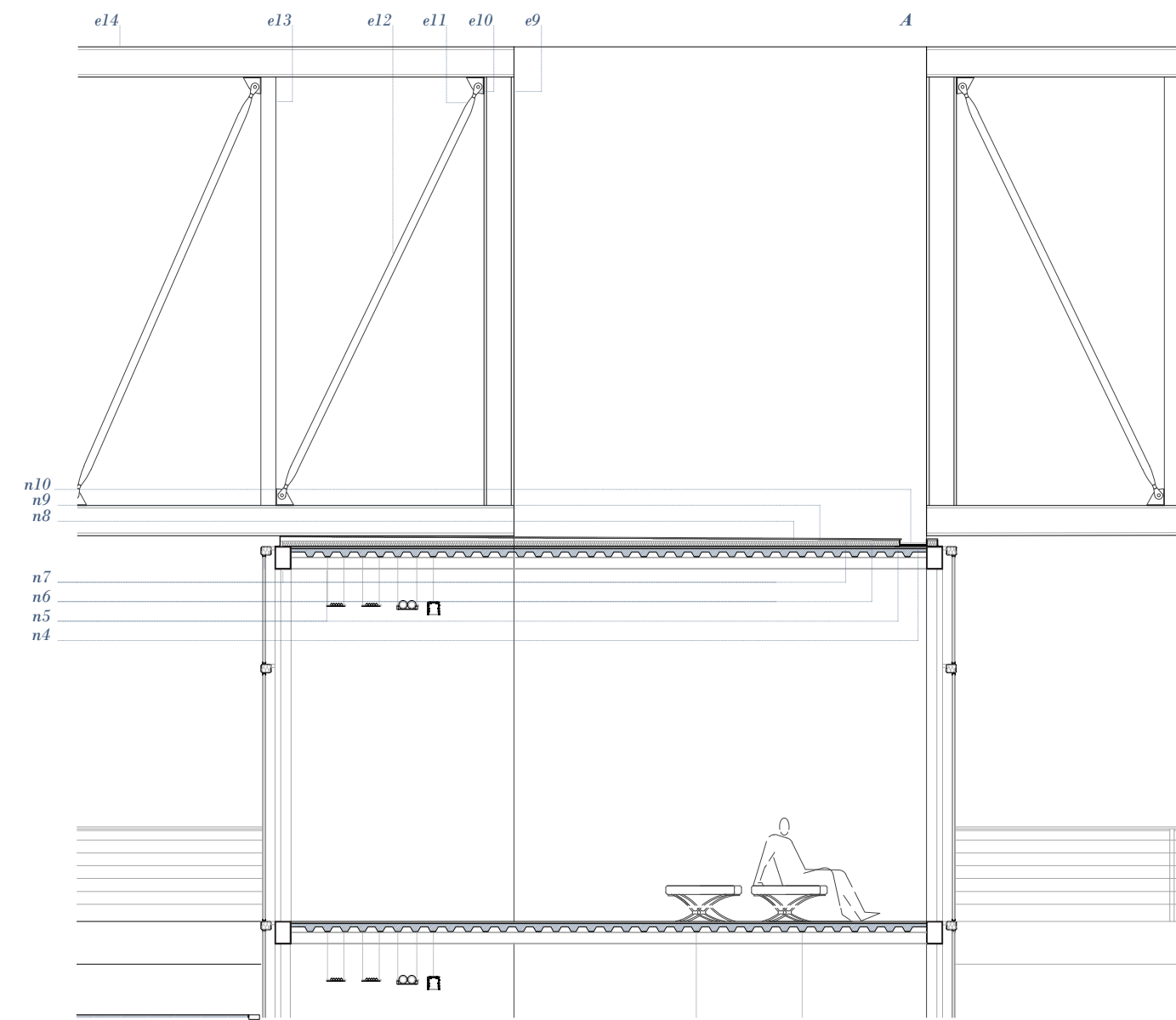


Detalles 1 y 2 (escala 1/75)

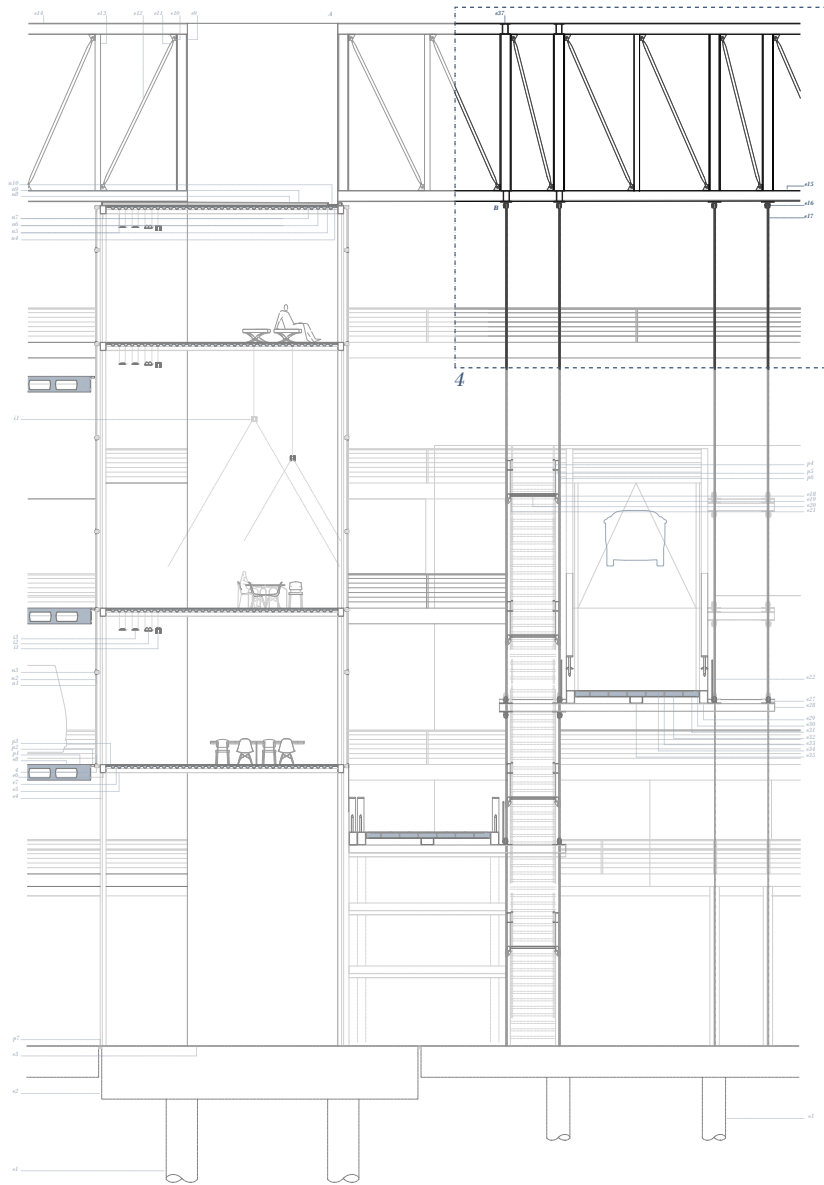


- e9. Montante metálico HEB-350
- e10. Anclaje Tipo 1
- e11. Adaptación soldada al montante tubular
- e12. Montantes tubular metálico #175.150.8
- e13. Diagonal tubular metálico #100.75.5
- e14. Cordon Superior HEB-350

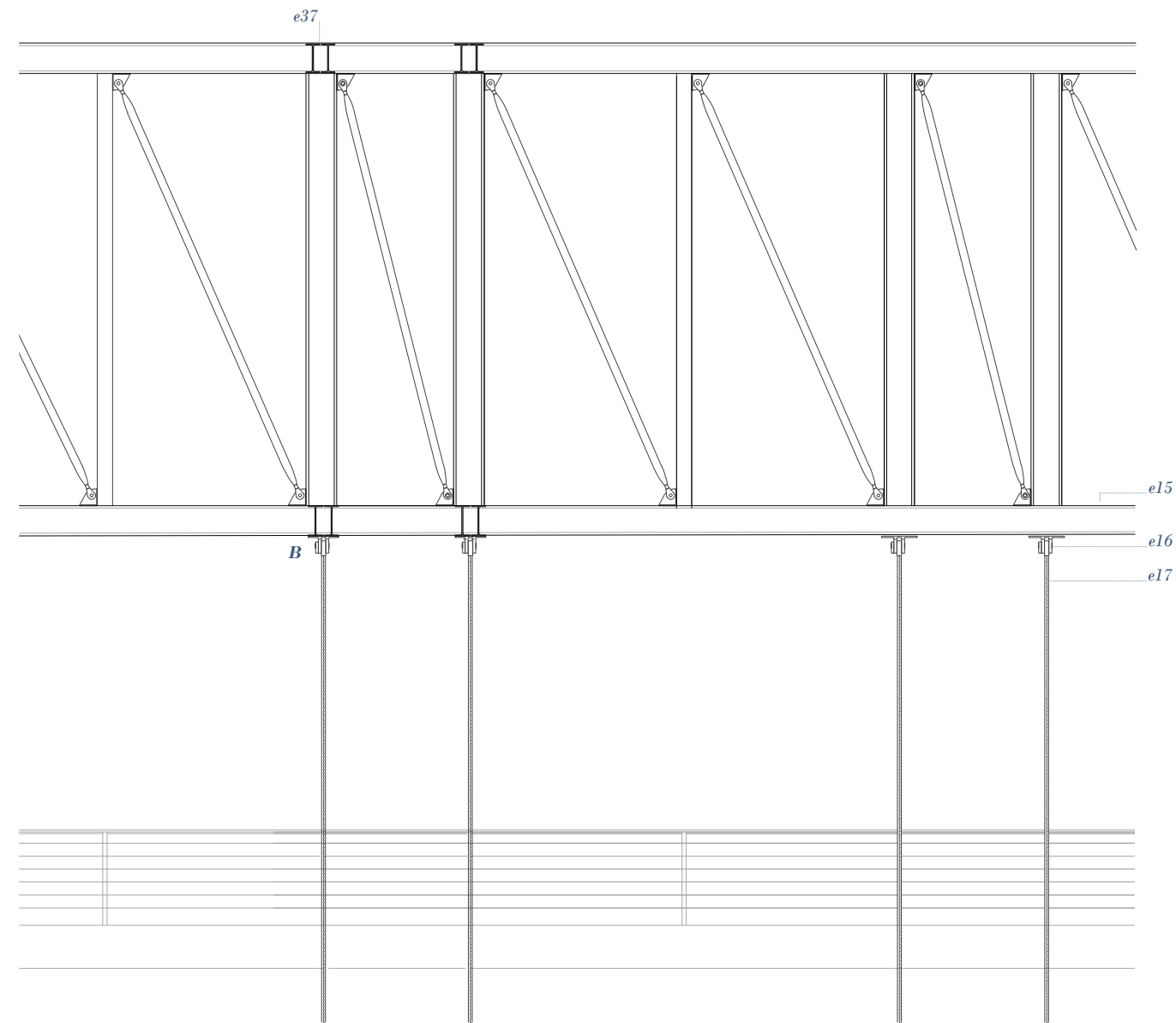
- n4. Lámina aislante acústica de polietileno expandido
- n5. Aislamiento térmico manta de lana de roca para cubiertas densidad 150 e=80mm
- n6. Rastreles de madera fijados mecánicamente
- n7. Lámina impermeable asfáltica autoadhesiva
- n8. Chapa colaborante con capa de compresión 5 cm con mallazo 15 x 15 cm O 6mm B500T
- n9. Chapa grecada para cubierta color gris
- n10. Chapa metálica plegada de e=6mm para formación de canalón fijada mecánicamente a forjado



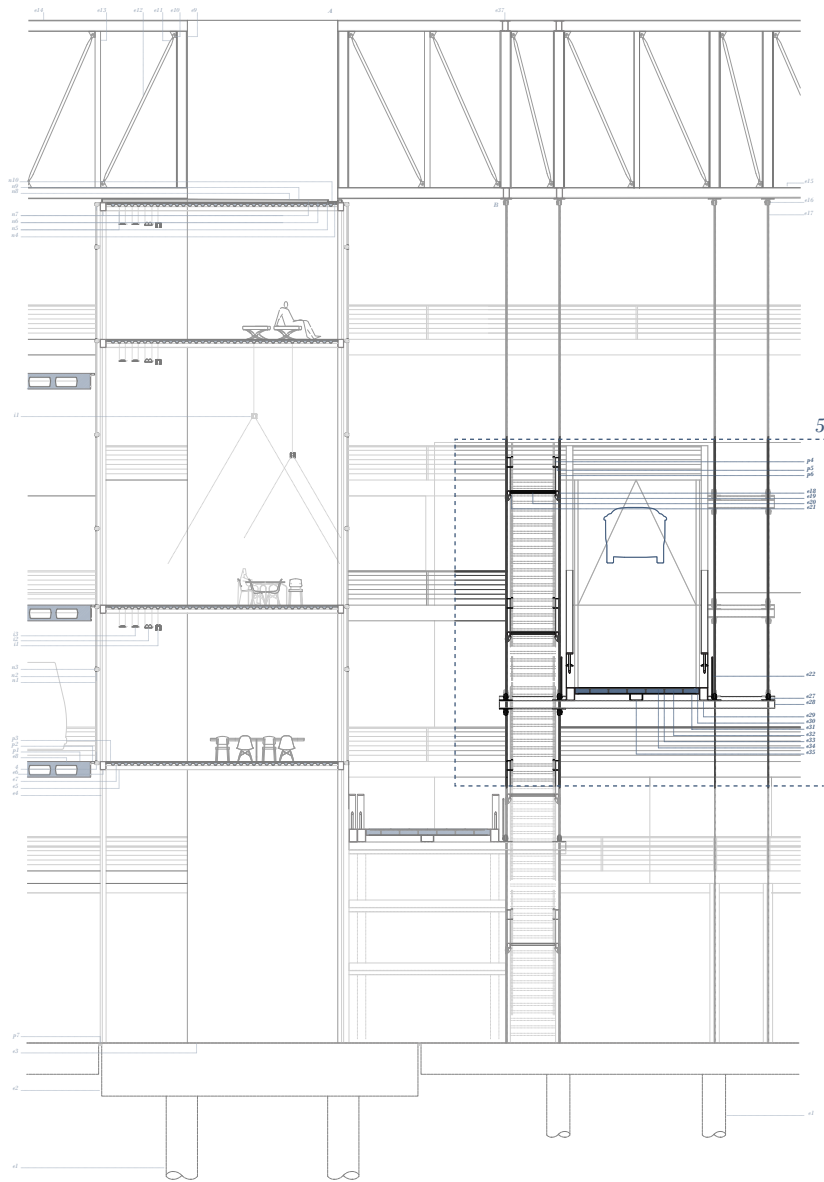
Detalles 3 (escala 1/75)



- e14. Cordón Inferior HEB-350
- e15. Anclaje Tipo 2
- e16. Cable estructural acero ø 45 Viga metálica en cajón 2 IPE-350
- e37. Viga metálica en cajón 2 IPE-350



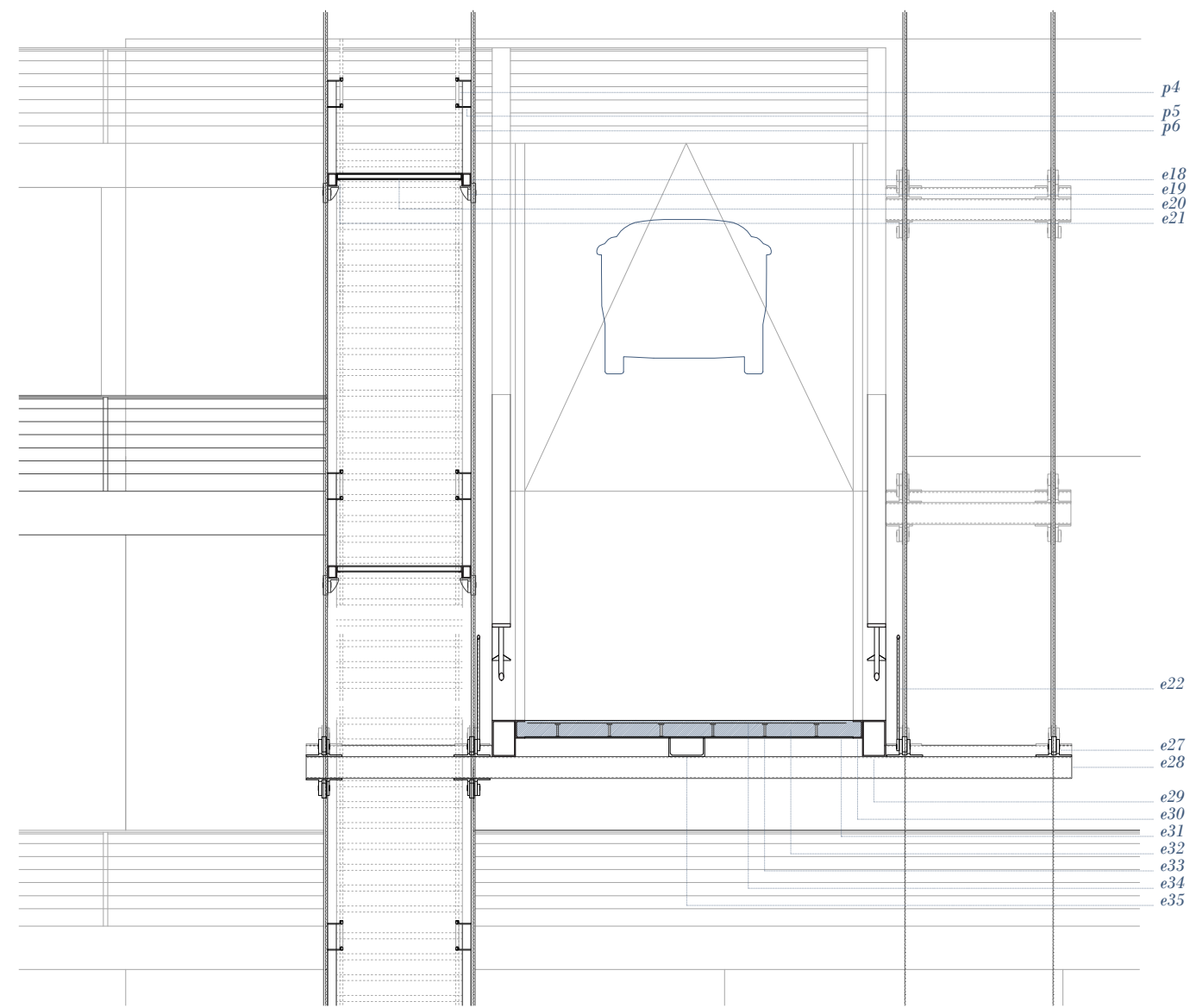
Detalles 4 (escala 1/75)



- p4. Barandilla metálica con montantes $\neq 10.150$
- p5. Pasamanos tubular metálico $\#50.50.5$
- p6. Balaustrada cable metálico $\phi 5mm$

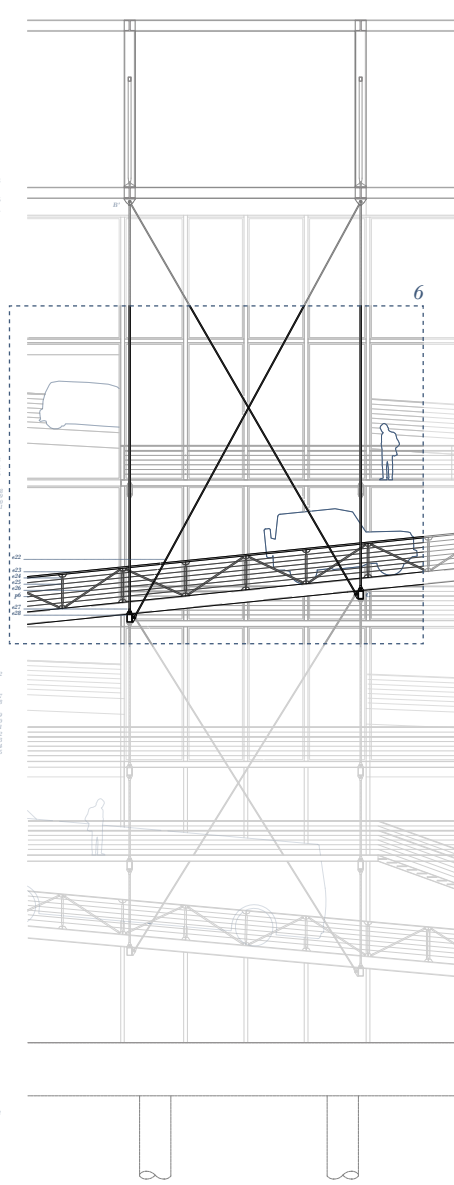
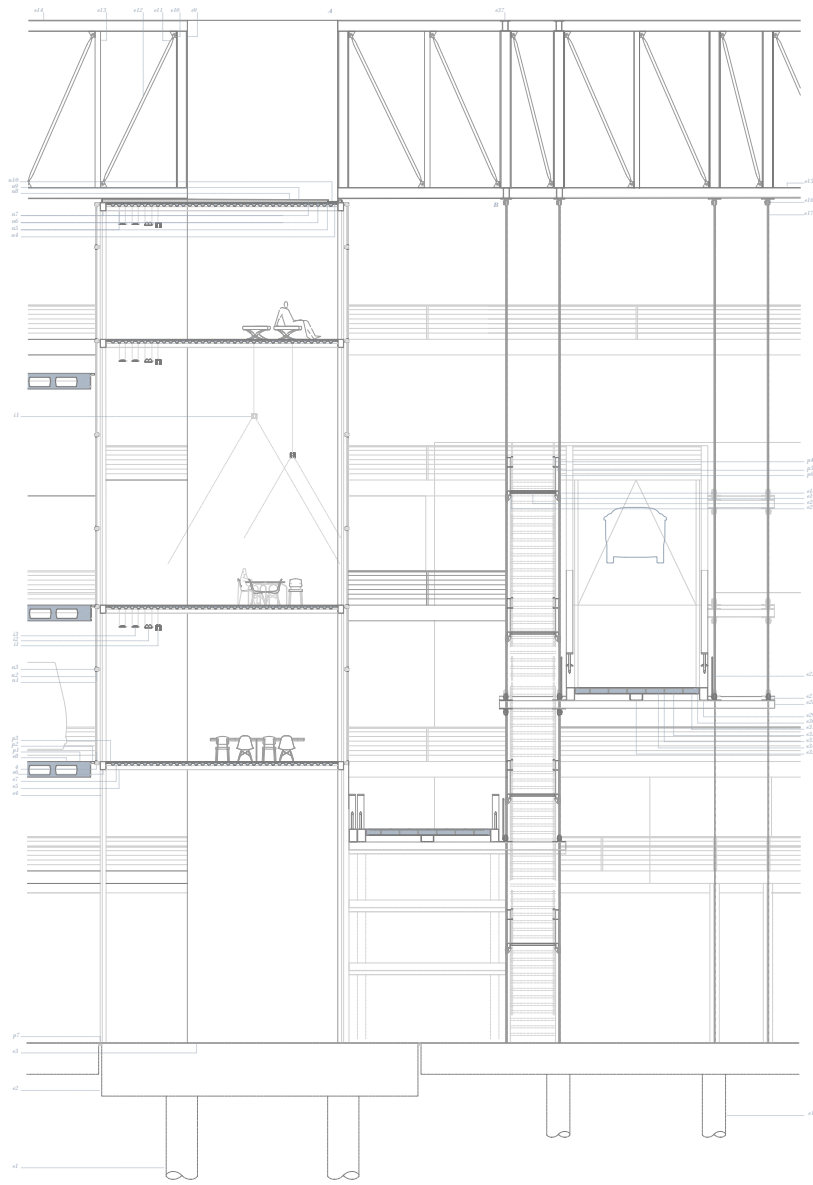
- e32. Hormigón
- e33. Conectores
- e34. Armaduras
- e35. Soporte encofrado perdido. UPN

- e18. Perfil tubular metálico $\#150.75.10$
- e19. Anclaje Tipo 3
- e20. Huella
- e21. Anclaje huella. Perfil L 70.70.7
- e22. Cruz de San Andrés para cargas horizontales. Cables metálicos $\phi 25$ Anclaje Tipo 5
- e27. Apoyo para rampa con perfil metálico $\#200.250.12$
- e28. Viga perimetral tubular metálico
- e29. $\#200.300.12$
- e30. Tope encofrado UPN ----
- e31. Encofrado perdido. Chapa metálica



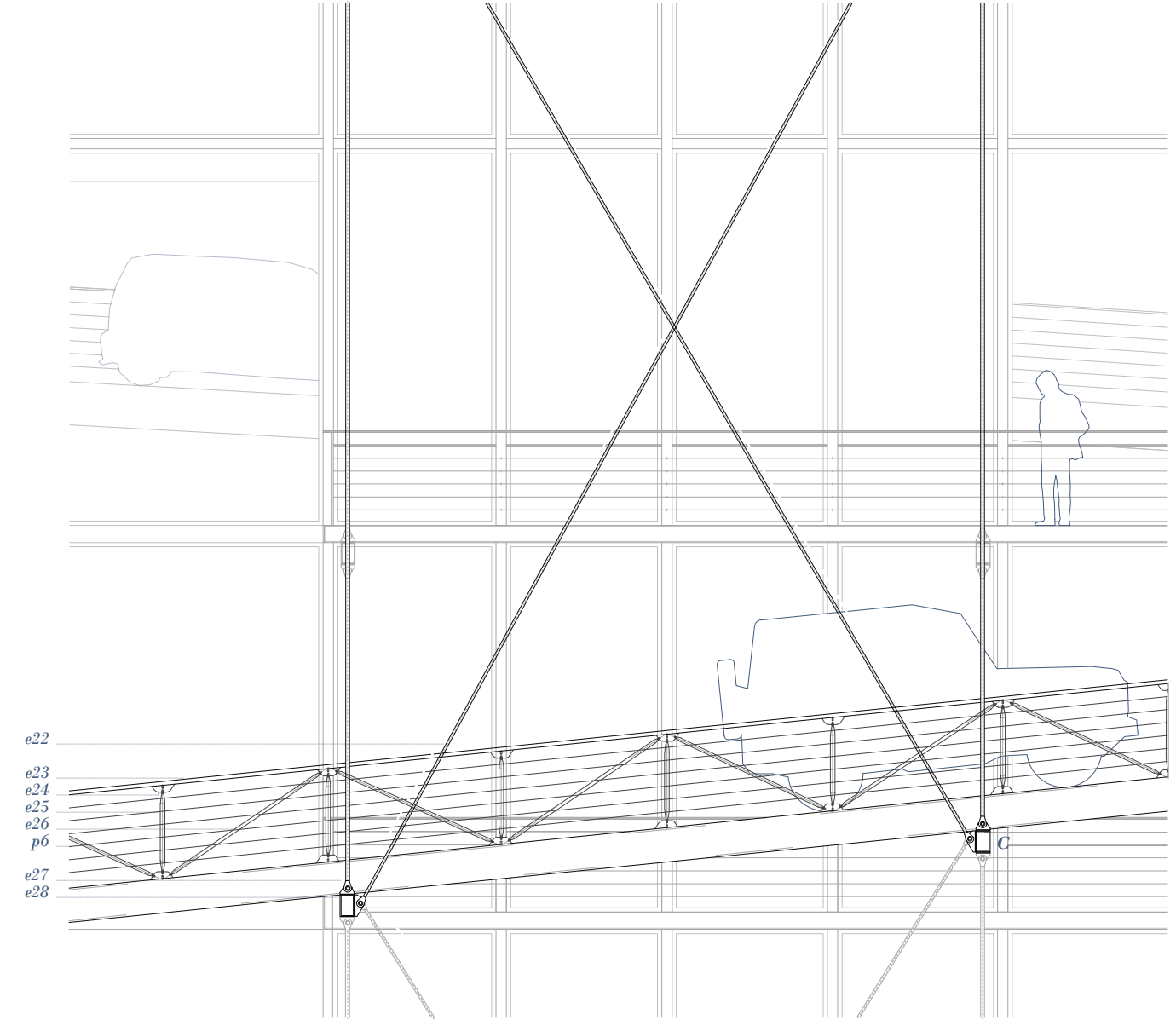
- p4
- p5
- p6
- e18
- e19
- e20
- e21
- e22
- e27
- e28
- e29
- e30
- e31
- e32
- e33
- e34
- e35

Detalles 5 (escala 1/75)

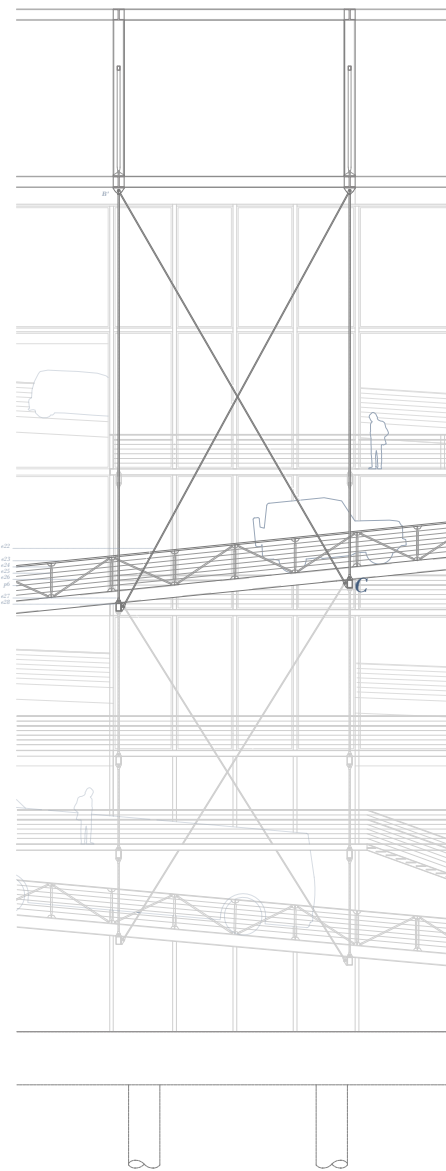
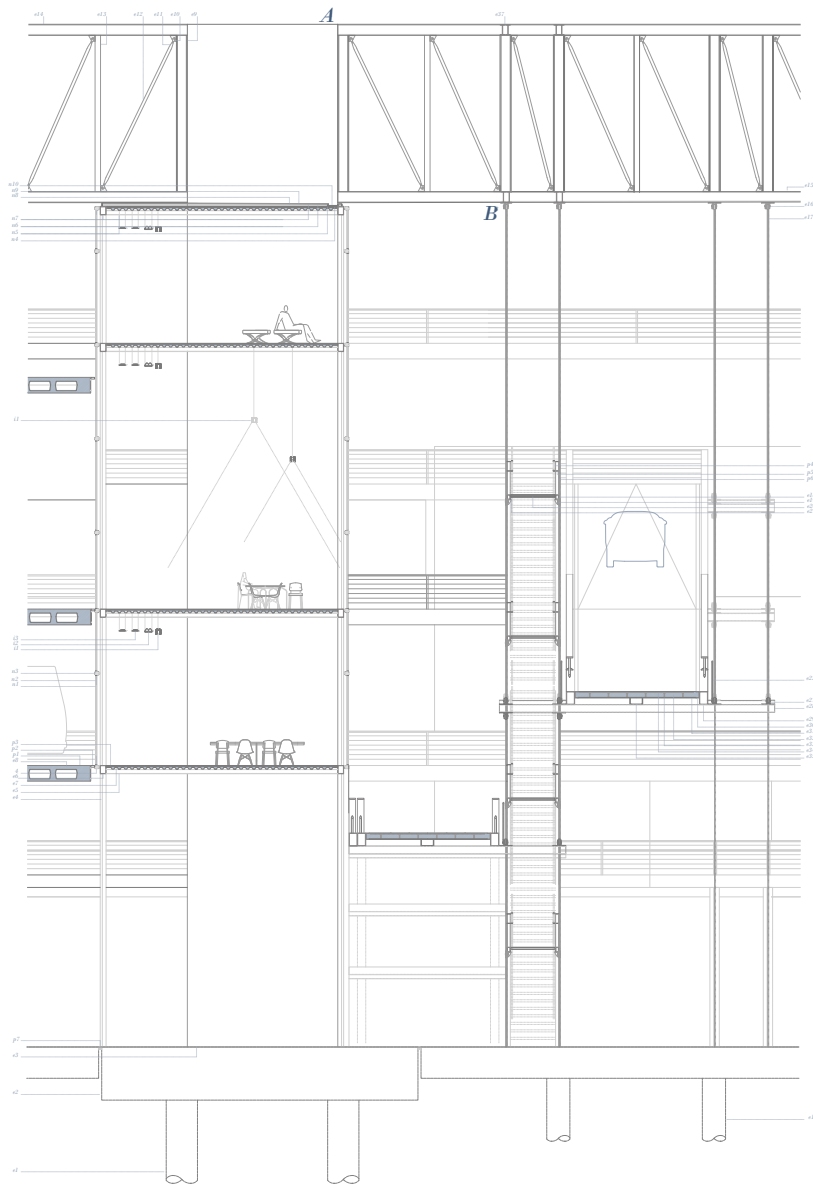


- e22. Cruz de San Andrés para cargas horizontales. Cables metálicos ϕ 25 Anclaje Tipo 5
- e23. Cordón superior continuo $\#10.150$
- e24. Anclaje Tipo 4
- e25. Montante vertical tubular metálico $\#75.75.5$
- e26. Montante diagonal tubular metálico $\#75.75.5$
- e27. Anclaje Tipo 5
- e28. Apoyo para rampa con perfil metálico $\#200.250.12$

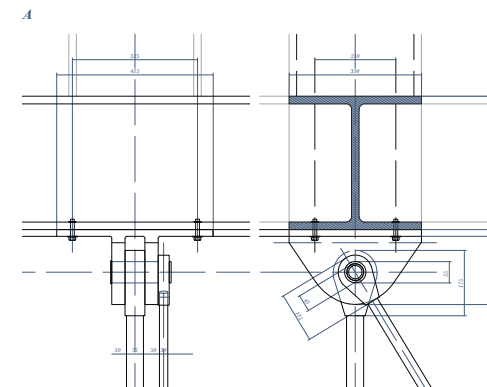
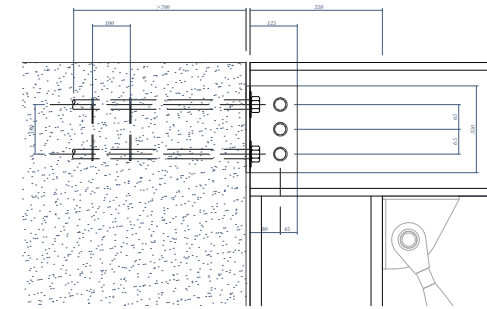
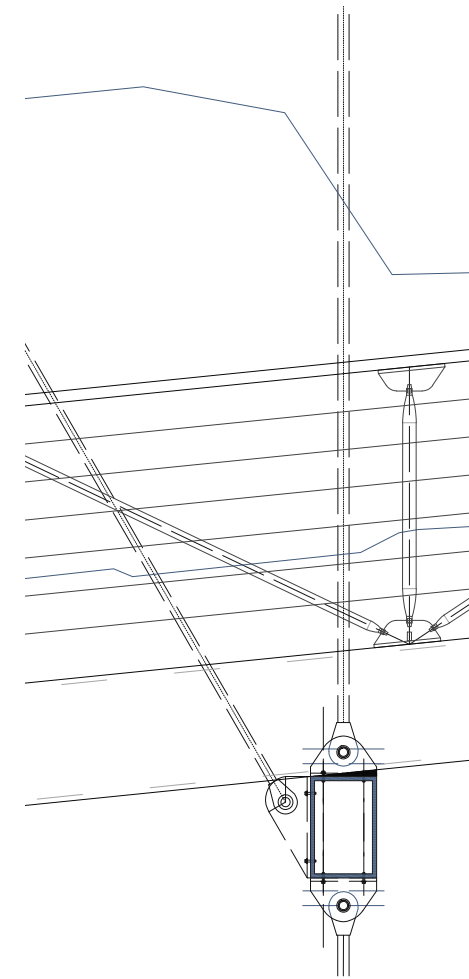
p6. Balastrada cable metálico $\phi 5mm$

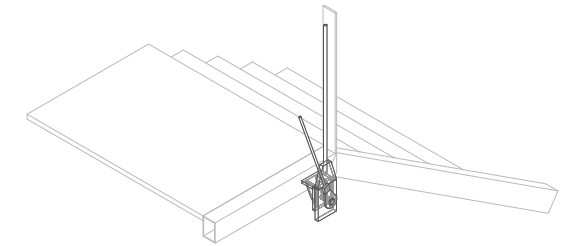
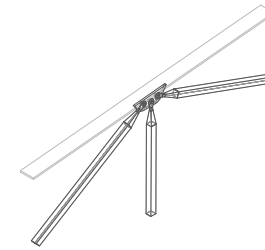
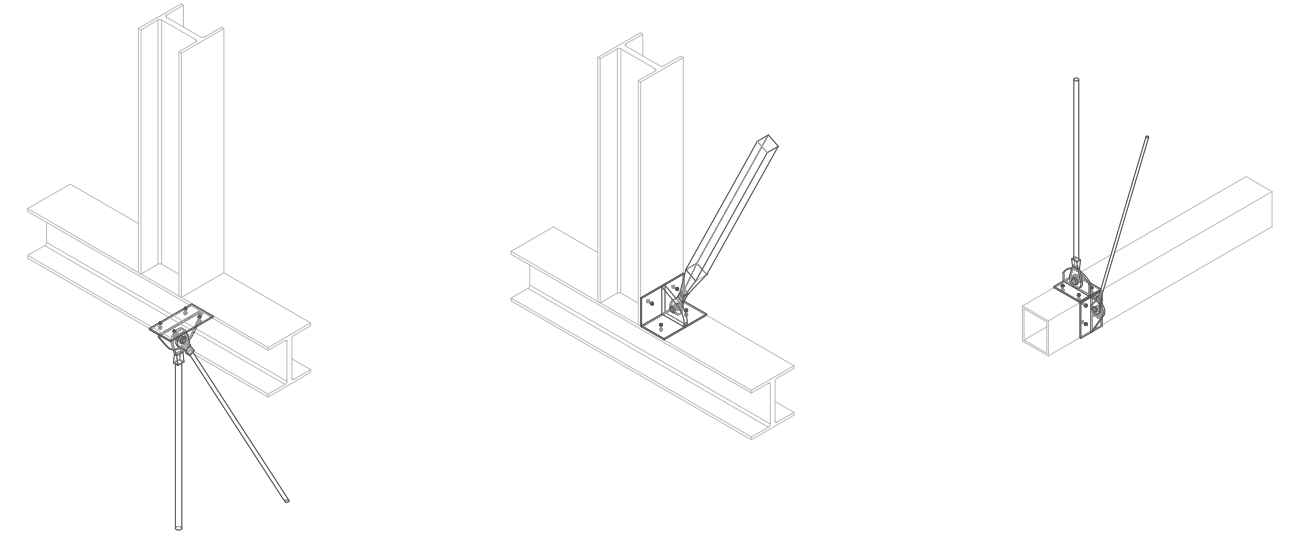


Detalles 6 (escala 1/75)

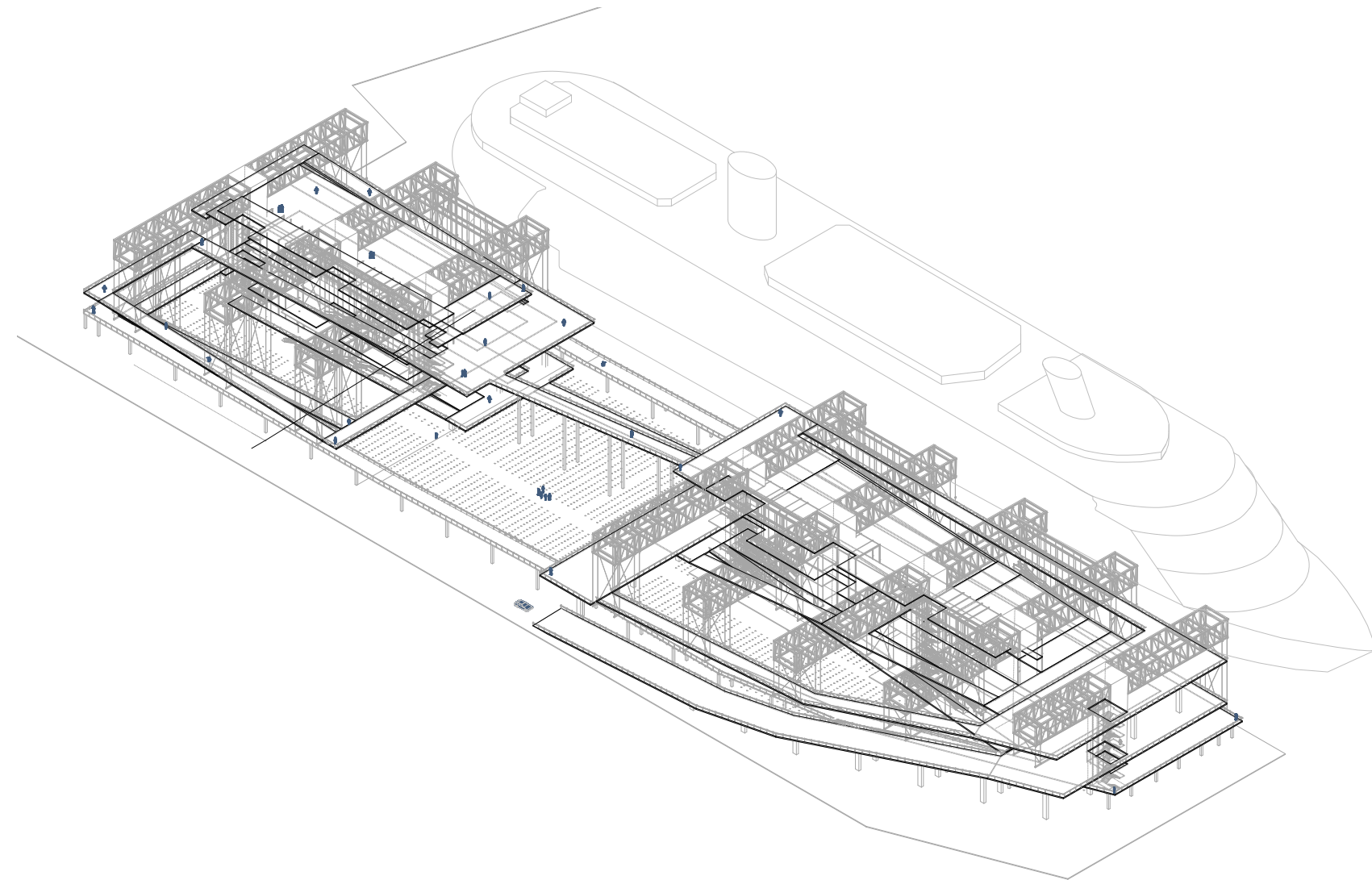


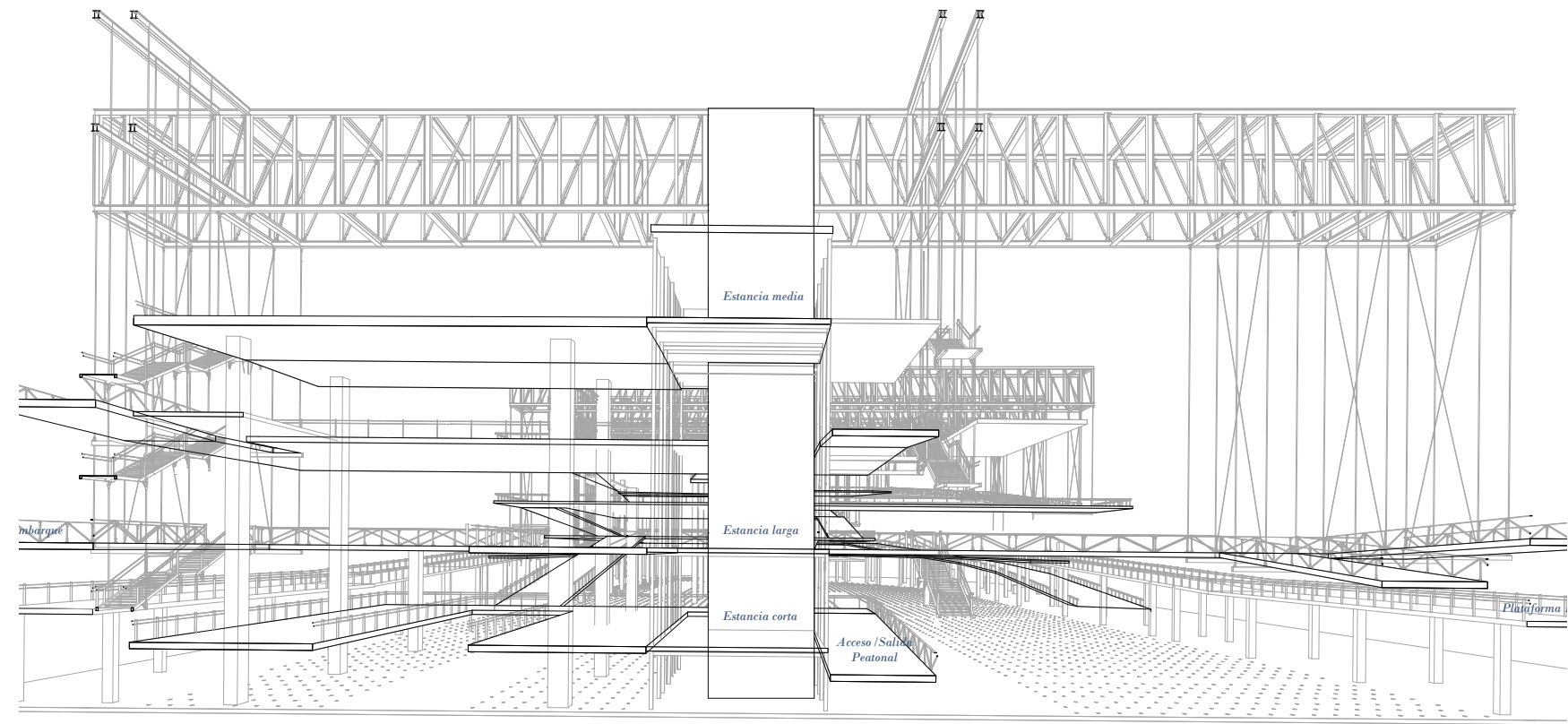
Encuentro cercha-núcleo A (escala 1/20)
 Encuentro tensores-cercha B-B' (escala 1/20)
 Encuentro tensores-rampa (escala 1/30)



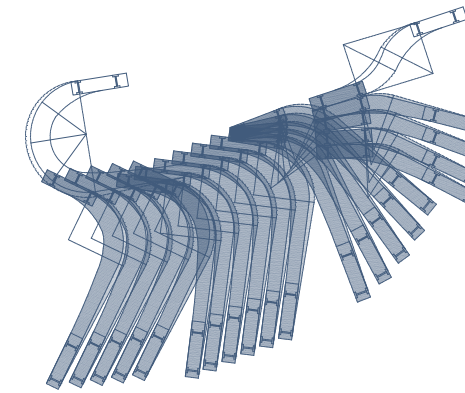


- Anclaje Tipo 1*
- Anclaje Tipo 2*
- Anclaje Tipo 3*
- Anclaje Tipo 4*
- Anclaje Tipo 5*





- Área de Competitividad Turística y Ministerio de Trabajo y SS (2018). *Balance Turístico de la Comunidad Valenciana 2018*.
- Belmonte, María (2015): *Peregrinos de la belleza. Viajeros por Italia y Grecia*
- Boira i Maiques, Josep Vicent. (1996): *Port i espai urbà. Canvisi transformacions a la façanaportuària de Gènova i València. Treballs de la Societat Catalana de Geografia N° 44*
- Burton, Richard Francis(1863). *Vagabundeos por el Oeste de África. I. Madeira y Tenerife Richard*
- Cabrera, Quintín. *Las ciudades son libros*
- Caminar en Madrid: *la carrera cotidiana de obstáculos. Revista Alfoz, Monografía “Espacio cotidiano”*
- Careri, Francesco (2002). *Walkscapes*
- Charbonneau, Bernard. (2009): *Le Feu Vert, autocritique du mouvement écologique*
- Christine, Rodolphe(2018). *Mundo en Venta: crítica de la sinrazón política. Madrid. Ediciones El Salmón*
- ClimateCare. “Is cruising any greener than flying?” publicado el 20/12/2006 en *TheGuardian*
- Cobo, Salvador (2018). *Presentación del libro “Mundo en Venta: crítica de la sinrazón política”. Rodolphe Christine.*
- Cul de Sac 1, *Revista (2010). Progreso y subjetividad moderna. Apuntes para una crítica de la idea de progreso.*
- Delgado, Manuel (2006). *Prólogo del libro de Anna Juan Cantavella “Del trànsit a l’espera. Una etnografia de l’estació de trens de Castellò”*
- Delgado, Manuel (2018). *Salvemos a nuestros turistas. El cor de les aparances*
- Delgado, Manuel (2016). *Sobre el turista como flâneur y el valor eterno de lo efímero*
- Dunn, Nick (2016): *Dark Matters. A Manifesto for the nocturnal city”*
- Eu Energy and Transport in Figures (2018)
- García Torra, Dolors. *La disposición del cuerpo sin vida en la instancia ritual del velatorio.*
- Giménez, Enrique. “Posición” publicado el 16/09/2018 en *Levante-EMV*
- Groupe K. *Concurso Forum Butagaz. Lyon*
- Koolhas, Rem. *Extracto sobre las Bibliotecas Jussieu. Fisuras 3*



Left Hand Rotation(2009). *Stay grounded*
Montale, Eugenio. Tempo di distruzione
Montaner, Josep María. “Vénecia, Barcelona y los cruceros” publicado el 14/09/2014 en El País
Montiel Márquez, Antonio. “Puerto o ciudad” publicado el 2/5/2004 en Levante - EMV
Muñoz, Francesc. (2004). Paisajes banales: bienvenidos a la sociedad del espectáculo. Metrópolis
Murado, Clara y Juan, Elvira. Formatos espaciales. Fisuras 3
Murray, Iván. Entrevista publicada el 25/08/2018 en InfoLibre
Olmos, Joan. “El movimiento se demuestra andando: algunos tópicos sobre el tráfico y la ciudad” publicado el 30/09/2001 en Levante-EMV.
Olmos, Joan. “València: el Puerto contra la ciudad” publicado el 25/01/2019 en eldiariocv.es
Ordenanza Reguladora de las Condiciones Funcionales de Aparcamientos. Capítulo V, sección 3ª de las Normas Urbanísticas del vigente Plan General de Ordenación Urbana (1988)
Piqueras, Joan (2006): El puerto de Valencia. Un paisaje funcional al servicio de comercio y la especialización productiva regional
Preciado, Paul B. “Notre Dame de las Ruinas” publicado el 22/04/2019 en El País
Preciado, Paul B. “Ser “trans” es cruzar una frontera política” publicado el 10/04/2019 en El País
Price, Cedric. Extracto de una entrevista con por B.J. Archer
Revista Diagonal 43. Introducción
Rocci Boccaleri, Sandro (1988). Trayectorias de giro de vehículos a baja velocidad. Mopu
Román, Marta. (2010): Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil.
Santamaría Campos, Beatriz. (2014): Revista online PASOS “La Ciudad suplantada. Percepciones sobre los imaginarios (turísticos) de la ciudad de Valencia”
Solà-Morales, Ignasi (2001). Las ciudades capitales de Walter Benjamin
Sosa, Jose Antonio. María Luisa González. Vacío: deriva y captura. Fisuras 11
Tapia Gómez, Maricarmen. (2014): Control y transformación urbana. Estudio comparado en cuatro puertos de España. Revista Electrónica de

Geografía y Ciencias Sociales
Tortosa, Paco. Entrevista publicada el 29/09/2017 en Levante-EMV
Valcarcel, Isidoro. Sinecdoque Casera. Fisuras 4
Virilo, Paul (2001). La estética de la desaparición. Revista Utopía y Praxis Latinoamericana
Watson, David G. (2018). En el camino a ninguna parte. Civilización, tecnología y barbarie

Manifiesto por una ciudad noctura

“A nuestro alrededor, el mundo urbano muta. Las rápidas transformaciones que se producen en grandes ciudades como Londres, París o Nueva York se van reproduciendo después, como ecos y réplicas, por el tejido urbano del mundo. Quizás algún día miremos atrás hacia este período de desarrollo urbano y acción política, y lo veamos como uno de profunda pérdida, como el momento en que la lógica neoliberal tomó el control de nuestras ciudades, corrompiéndolas hasta los cimientos. Mientras tanto, las señales de la extinción parecen estar acumulándose a nuestro alrededor, y nos sentimos aislados, impotentes. Pero daría la sensación de que en ocasiones nos lamentamos por lo que se ha perdido sin haberlo experimentado. Que anhelamos una vida urbana más intensa y plena, sin saber exactamente a qué nos referimos. Hacer eso es reflexionar desde un recipiente vacío. Mucho mejor abrazar el mundo y sus contradicciones, sus dificultades y desorden, que invocar fantasmas hace tiempo desaparecidos. En esta lucha, reclamar la noche es importante, y quizás más urgente que nunca. Pues entre las sombras sigue habiendo rayos de promesa y optimismo.

El siglo XXI está todavía naciendo. A mediados de la segunda década del nuevo milenio, parece evidente que las velocidades dañinas de nuestra existencia han afectado muy profundamente cómo y quienes somos. Pero también, quizás de manera más importante, “cuándo somos”. Nuestra habilidad para resistirnos a la corriente se ve comprometida por un continuum de distracciones que demandan nuestra respuesta. Nos parece que hemos conseguido algo cuando hemos contestado a un puñado de mails, o actualizado nuestro estado en las redes sociales, cuando lo único que hemos hecho es decirle al mundo donde estamos, quienes somos y qué estamos haciendo. La compulsión de tomar parte en la amnesia colectiva, en el barullo de las identidades borrosas, es sutil, pero extremadamente seductora. Lo líquido del mercado se ha infiltrado en cada aspecto potencial del disfrute epicúreo de la vida. Nos encontramos programados, dentro de esta cultura contemporánea de la acción-reacción, para disfrutar, si no buscar activamente, todos los placeres dentro del Imperio del capitalismo tardío. Más todavía, dimensiones antes inimaginables de nuestras vidas han sido integradas sin esfuerzo en el mercado, y nuestra atención no ha sido la que menos. Sea cual sea el futuro que aguarde a las ciudades, nuestra relación con ellas parece que será más y más mediatizada, y por tanto, cada vez más diluida, más nebulosa, sin límites espacio-temporales. Para hacer frente a esta deriva, es vital que prestemos atención. Para entender nuestras ciudades no como inanes coliseos de entretenimiento, sino como el verdadero ecosistema de la humanidad en el mundo de hoy. Es aquí donde entra en juego nuestra experiencia de la ciudad nocturna.

Salir a la noche es un acto conclusivo. Marca el final del día y abre las puertas de un nuevo mundo que explorar. No sólo el del paisaje urbano, sino el de uno mismo: la oportunidad de encontrarnos y atender a nuestro sentido más profundo del ser. De noche, la ciudad está siempre “a pun-

to de”, nunca del todo completa ni por completo destruida. Está en flujo, cambia lentamente, fundiéndose y mutando. Siempre encontramos diferencias, incluso cuando en nuestro deambular nos cruzamos con el simulacro siniestro de paseos previos. Caminar por la ciudad de noche nos permite sentir, conectar y (re) pensar lo que nos rodea. Podemos poner en cada detalle nuestra total atención, un bienvenido respiro de la erosión y subdivisión continuas de nuestro tiempo y nuestra sensación de pertenencia al mundo. Salir deliberadamente del letargo de nuestras rutinas diarias, mediadas por el capital, y entrar en la valiosa oscuridad de la ciudad nocturna, puede ser una de las pocas prácticas verdaderamente bellas y sublimes que quedan a nuestra entera disposición. Lejos de ser horas muertas, para los despiertos la noche provee de posibilidades para la liberación. Un importante contrapunto a las responsabilidades que asumimos durante el día, una diversidad de formas de vida que apunta a la construcción de un mundo verdaderamente nuevo. A través de una compleja red de pensamientos, sensaciones y conexiones mentales, un paseo nocturno se convierte en una zambullida profunda en uno mismo. Ideologías, identidades y expresiones creativas entran en cuestión. Quedan atrás las ideas más prejuiciosas y tibias. Sabemos que es más fácil imaginar el fin del mundo que el fin del capitalismo. La inercia que nos ata a la actualidad se esconde bajo múltiples velos de “novedad” que son de todo menos nuevos. Residimos, acomodados, dentro de estos límites. Pero olvidemos por un momento la performance hipertrofiada del día a día; tened por seguro que estará ahí esperando a que volváis. El paisaje urbano de la noche ofrece otros reinos: llenos de sutiles resistencias y desafíos.

En química, la sublimación se define como un proceso por el cual una sustancia sólida cambia a vapor cuando se la calienta, formando un depósito sólido cuando se la vuelve a enfriar. Ese es el proceso de transformación que ofrece la noche urbana. Una circunvalación a la dureza del día, un rico paisaje para la exploración tanto física como mental, lleno de matices de luz y sombra, de oportunidades para probar, examinar y dilucidar. Un profundo lienzo en el que convive una mezcla de grises, amarillos, marrones, naranjas y negros, en cambio perpetuo. Caminar por la ciudad de noche es salirse del tiempo, construir una ciudad imaginaria a cada paso. Es la oportunidad de romper con la inquietante uniformidad diurna y celebrar las virtudes urbanas, la belleza de lo ordinario. Liberados de los vectores rígidos de la rutina, la riqueza del deambular nocturno se hace palpable cuando lo misterioso, lo callado, lo secreto y lo efímero nos salen al paso para explorarlos en toda su gloria. Más que un momento y un lugar para las vicisitudes espeluznantes y ásperas de la fortuna, caminar por la ciudad de noche es una exaltación del descubrimiento constante y de la alegría de estar vivo, sintonizados y atentos a lo que nos rodea. De qué manera estas prácticas os apelen, sea cual sea la ruta que encontréis antes de que el sol vuelva a salir, el sublime fluir de la ciudad nocturna os está esperando. *Id, y sed.*”

Texto adaptado a partir del libro “Dark Matters. A Manifiesto for the nocturnal city”, Nick Dunn (Zero Books, 2016)

