

SEXTA EDICIÓN. HISTORIA DE LA CIUDAD

PROYECTO Y COMPLEJIDAD

VALENCIA MARÍTIMA. DE CIUDAD SOÑADA A REALIDAD CONQUISTADA

D. JOSÉ MARÍA TOMÁS LLAVADOR, Arquitecto, Profesor de Urbanística de la Universidad Politécnica de Valencia, Director de la revista “Lars, Cultura y Ciudad”

D^a. REMEDIOS VICENS SALORT, Arquitecta, Profesora de Urbanística de la Universidad Politécnica de Valencia

ANÁLISIS HISTÓRICO

La ciudad de Valencia se encuentra situada en el valle del río Turia sobre una gran planicie con unas características muy particulares, una huerta vistosa y fértil compuesta de pequeñas parcelas agrícolas regadas por una compleja red de tupidas acequias, y fincas de mayor tamaño a medida que nos desplazamos hacia el interior en la zona de secano.

El medio físico sobre el que se asienta tiene unas características fundadas en un espacio armónico y orgánico, surcado por las citadas acequias que recuerdan las arterias de un ser vivo con vasos principales y secundarios, formando un complejo sistema de riego central y periférico que estructuran el territorio confiriéndole una identidad especial.

Por el centro de este espacio discurre el río Turia creando gran cantidad de meandros debido a la poca pendiente del terreno.

Las características físicas, topológicas, geográficas y paisajísticas configuran dicho espacio sobre el cual se desarrolla una estructura urbana. Esta estructura tiene unas componentes temporales de planificación y edificación elaborada por el hombre tratando de mantener el equilibrio y la armonía de sus partes.

El viejo cauce del río Turia configuraba una isla sobre la cual se generó un asentamiento antiguo. El primer asentamiento de Valencia, junto al río Turia a unos 4 km de la costa, data de la época del imperio romano, del año 138 a.C. Sobre el mismo territorio se estableció la ciudad medieval de la cual persisten las trazas viarias que caracterizan la morfología de la ciudad antigua. Asimismo es aún reconocible la traza de la vieja muralla medieval.

Cada una de las áreas que configuran el núcleo urbano tiene morfologías propias que van reconociéndose a lo largo del tiempo.

Valencia ha sido históricamente una ciudad fluvial que mantenía una importante relación a través del río Turia con su puerto marítimo. Hoy se configura como una ciudad marítima puesto que ha crecido conformando un espacio único morfológicamente compacto.

El núcleo urbano de Valencia contaba en el siglo XIV con una comunicación fluvial con el mar. Las aguas del río Turia eran en cierto modo navegables hasta las murallas de Valencia, como lo prueba la orden dictada por la Bailía en 1377, por la que se prohibía a las embarcaciones descargar en los márgenes del río, con el fin de que no pudieran eludir el pago de los derechos para sufragar el embarcadero del Grao

En los siglos XV y XVI Valencia fue una de las principales capitales del Mediterráneo y su puerto era bien conocido alrededor del mundo. Asociada al río Turia y a su puerto, la ciudad ha generado importantes desarrollos y oportunidades urbanas a lo largo de los años debido a diferentes factores: pérdida de industrialización, globalización y mayores demandas de calidad de vida de los ciudadanos.

La época de las grandes reformas urbanas en Valencia tiene su punto de partida en la demolición de las murallas en 1865. Hasta entonces se habían ido produciendo asentamientos extramuros. Fue con la desaparición de las murallas que se plantea la ampliación de la ciudad con los ensanches, que posteriormente se extenderán al otro lado del río Turia.

Anteriormente a este derribo, en 1858, Monleón, Sancho y Calvo diseñaron una propuesta de Extensión fundada en el crecimiento por yuxtaposición a la trama urbana existente, con un criterio más académico que higienista, y en la conexión con los barrios extramuros. Las características morfológicas de esta propuesta no cambiaron el modelo cerrado de ciudad vigente hasta entonces.

En 1884 se convocó un concurso para redactar otro proyecto de ensanche que ganaron José Calvo, Luis Ferreres y Joaquín María Arnau bajo un concepto higienista más sólido en concordancia con las influencias de Madrid y Barcelona.

También en esta época se efectúan reformas en el Casco Antiguo de la ciudad. La muralla de la ciudad tenía dos puertas al sur, una era la Russafa y la otra la de San Agustín que daba acceso al Camino Real de Madrid. La confluencia de estas dos vías se producía cerca de la Plaza de la Reina, donde surge el “centro cívico de la ciudad” y que irá evolucionando a medida que se realicen las grandes reformas urbanas. El Centro cívico actuará como centro de gravedad de la ciudad y se desplazará progresivamente a medida que esta se amplía o cambia de carácter en función de las nuevas actividades productivas.

El crecimiento de la ciudad de Valencia en ese momento se desarrolla mediante los proyectos de Reforma Interior, los proyectos de Ensanche o el enlace de la ciudad con los municipios limítrofes y se estructura apoyándose en el sistema de infraestructuras que conectan con núcleos urbanos existentes en la periferia, y que siguen un esquema radial.

Con este criterio de incorporación o anexión de municipios y barrios colindantes, se conciben también el citado proyecto de Ensanche de 1884 de Calvo, Ferreres y Arnau o la propuesta de Valencia al Mar de Casimiro Meseguer aprobado en 1883 que, como alternativa a la Avenida del Puerto, conectaría con el

Poblado Nuevo del Mar y el Grao. En este último se aprecia ya una decidida intención de crecimiento de la ciudad hacia el litoral a través de un modelo lineal de crecimiento. Estos proyectos van configurando una estructura de comunicación de mercancías y personas.

El Paseo de Valencia al Mar se planteó como un paseo que respondiendo a la importancia de la ciudad actual conectara con las playas aunque quedaba interrumpido por las construcciones del Cabanyal. Se trazó paralelo a la Avenida de los Aliados (la actual Avenida del Puerto). Asimismo discurría paralelo a éstos el trazado del ferrocarril de vía estrecha que enlazaba Valencia con el Cabanyal, situado al norte del Paseo al Mar.

En octubre de 1891 se aprueba el proyecto del “Camino de Tránsitos” de Casimiro Meseguer que envolvía la ciudad trazando viales paralelos a las Grandes Vías. Tres años después se presentaría el trazado complementario al otro lado del río definiendo una envolvente anular. Este hecho, junto con la radialidad de las infraestructuras de base ya citada, va a conformar la estructura radiocéntrica de la ciudad.

Imagen 1_ Valencia 1899

(Pie) Plano histórico de Valencia y su zona litoral en 1899. Recoge las redes de Infraestructuras viarias y ferroviarias existentes y las propuestas del Paseo de Valencia al Cabanyal y de cierre del Camino de Tránsitos por el norte.

El proyecto del ensanche del ingeniero Vicente Pichó y el arquitecto Francisco Mora, aprobado definitivamente en 1912, integra el Paseo Valencia al Mar, el encuentro de la Avenida del Puerto con la Alameda y el Puente del Mar, respetando el trazado del ferrocarril al Grao (actual Avenida Antic Regne de Valencia), lo que añade una diagonal a su trazado. Subyace en la concepción de este proyecto una gran carga estructural de infraestructuras de transporte.

En el planteamiento de 1931, Valencia va abriéndose hacia el mar, encontrando problemas de conexión entre su trama urbana y la de los poblados marítimos. El plano de José Padrós presenta una propuesta de resolución del encuentro mediante un elemento en forma de Herradura

PRIMERA ETAPA. CREACIÓN DE LOS NÚCLEOS HISTÓRICOS DEL LITORAL

Los poblados marítimos constituyen un núcleo histórico que surgió simultáneamente al de Valencia aunque a diferencia de lo que ocurrió con ésta, el crecimiento de estos poblados se produjo más lentamente.

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

Por otro lado, hay que hablar de la evolución del puerto, que no tendrá carácter de infraestructura portuaria hasta el siglo XIX cuando se inicia la construcción moderna del puerto de Valencia y que se desarrollará,

sobre todo, a principios del siglo XX. El puerto en los últimos tiempos ha pasado a ser uno de los grandes puertos del Mediterráneo y Valencia a recuperar el papel de puerta al mar que tuvo en los siglos XV y XVI.

Imagen2_ PLANO GÜELDA 1686

(Pie) Plano del Puerto de Valencia de Thomas Güelda de 1686. Archivo propio

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

Jaime I, un rey que significó la importancia del mar como vehículo de comunicación y de progreso, fundó con carta puebla dada el 27 de mayo de 1247, la *Vila Nova Maris Valentiae* - Villanueva del Mar de Valencia -, origen del Grau y de los barrios marítimos, con la finalidad de que residieran los pescadores y algunos comerciantes. A partir de aquí, el modelo dual ciudad-núcleo urbano litoral se consumó formando parte de un modelo habitual tanto en el litoral valenciano como en otros lugares del Mediterráneo occidental (litoral del Languedoc-Rosselló).

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

La historia del **Grau** ha estado siempre vinculada con la historia de Valencia, al ser la salida natural de la ciudad por el mar. A través del Grau la ciudad ha propulsado su comercio, transmitido culturas y administrado nuevos territorios.

Originariamente el Grao fue creciendo junto al mar como una población separada físicamente del núcleo principal de Valencia pero no así social, económica y culturalmente.

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

La vida de este barrio ha girado tradicionalmente en torno a las actividades del puerto y las Reales Atarazanas (drassanes) construidas en el siglo XIV y ampliadas en el XV. Asimismo se creó un baluarte defensivo para proteger la ciudad de Valencia de desembarcos o ataques rivales en tiempos de guerra.

El **Poble Nou de la Mar** (actual barrio del Cabanyal-Canyamelar) incluía tres enclaves: Cabanyal, Canyamelar y Cap de França, aunque dos son los grandes bloques en los que se subdividía: el más

próximo a Vilanova del Grau (Grau) es el Banyamellar, y se extendía desde el Riuet hasta la acequia de d'En Gasch o del Gas, actual Avenida del Mediterraneo. El Cabanyal se situaba a continuación desde la acequia del Gas hasta la acequia de la Cadena, lo que actualmente es la Malvarrosa.

El Cabanyal fue durante ocho siglos un pueblo pescador. Nacido a la sombra de las murallas del Grau cuando su puerto no tenía la importancia de ahora, fue creciendo gracias a la pesca, que fue la ocupación principal de la mayoría de sus habitantes.

La primera alusión al Cabanyal es de 1422. El conjunto del Cabanyal, Banyamellar y Cap de França adquirió autonomía municipal diez años después del Grau, y desde 1836 a 1897 fue municipio independiente con el nombre de Poble Nou de la Mar.

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

A partir del siglo XVIII el Cabanyal fue aumentando de tamaño. Hasta entonces la playa llegaba a la calle José Benlliure, donde estaba la antigua casa dels bous que actualmente se encuentra en Eugenia Viñes. Pero a partir de las obras del puerto emprendidas en 1792, avanzó la playa y retrocedió el mar, dando origen a casi un kilómetro de terreno, desde José Benlliure (Antigua calle Mayor) hasta Eugenia Viñes donde se situarán las nuevas intervenciones. Una vez aposentada la nueva tierra, la calle Mayor pasó en la práctica a ser la calle de la Reina

Durante los años de su existencia el caserío del Cabañal fue asolado por diversos incendios y periódicas inundaciones del río Turia. Las características de dichas edificaciones, barracas de adobe, favorecieron su deterioro y con el tiempo los solares fueron adquiridos por la burguesía valenciana. Los incendios más famosos fueron los de 1796 y 1875. Ambos dieron lugar a remodelaciones urbanísticas que todavía hoy perduran en la característica trama reticular de la población.

Tras el incendio de 1796 se redactó un plan que trataba de sustituir las barracas por casas de construcción más sólida y fijaba un nuevo trazado del barrio. El crecimiento se ordenó en ejes paralelos a la costa configurando largas manzanas de 25 m de profundidad. La propuesta se configuraba en tres calles paralelas y sus correspondientes calles transversales. Las manzanas se conformaban mediante dos hileras de viviendas enfrentadas con patio interior. Este plan nunca se llevó a término, simplemente se obligó a mantener las alineaciones tomando como base la parcelación existente.

Dentro de la corriente higienista, los ciudadanos buscan aire fresco en áreas alrededor de los núcleos marinos existentes y cerca del mar, huyendo de las condiciones poco saludables y la presencia de diferentes epidemias que se originan en las ciudades. Se produce una demanda de este tipo de áreas urbanas para el descanso y el ocio, entre las que la playa de la Malvarrosa se constituye como un lugar privilegiado y hacia 1850 la burguesía empieza a adquirir segundas residencias junto a la playa.

Imagen 3_Valencia Mariscal Moncey_1808

(Pie) Plano de la ciudad de Valencia al ser atacada por el Mariscal Moncey en 1808.

En esta tesitura, se redactó un plan urbanístico para la zona, que en los siguientes 20 años sufrirá muchas modificaciones, motivadas sobre todo por la llegada del tren al Grau en 1852 y el consiguiente aumento de la demanda para segunda residencia de descanso. Esta primera línea de ferrocarril Valencia-Grao aumentó la accesibilidad al mar contribuyendo al crecimiento de la Malvarrosa y el desarrollo de los equipamientos. A partir de ese momento se inicia una fase en la que las líneas de ferrocarril, que constituían infraestructuras modernas y de progreso, comenzaron a condicionar su crecimiento junto a la línea de costa.

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

El 23 de marzo de 1900 el tranvía eléctrico sustituyó al de vapor mejorando la accesibilidad a la zona litoral.

Aprovechando la oleada generada por las Exposiciones Regional y Nacional de 1909 y 1910, el Cabanyal empieza a promocionarse y pronto se convertirá en una zona de interés como lugar de descanso y ocio.

La gran riada de 1957 afectó considerablemente a los poblados marítimos. Las calles en dirección al mar se convirtieron en auténticos torrentes y el agua cubrió las plantas bajas de las casas del Cabañal.

Los desarrollos de las dos grandes áreas de los poblados del litoral obedecían a razones distintas. Así, mientras el desarrollo del Cabanyal se realizó como ámbito residencial, el del Grao atendía a razones económicas relacionadas sobre todo con las infraestructuras del Puerto.

SEGUNDA ETAPA. CREACIÓN INFRAESTRUCTURAS NATURALES, INDUSTRIALIZACIÓN Y FERROCARRIL

Las Infraestructuras naturales como factor de desarrollo

El Puente del Mar fue durante siglos el camino natural que unía a la ciudad con el puerto. El puente originario fue destruido por una riada y sobre sus ruinas se construyó en el año 1591 el nuevo puente. Será mucho más tarde, en el año 1933, cuando se convierte en peatonal, edificándose unas señoriales escalinatas de acceso, obra de Javier Goerlich.

El puente del Mar y el propio cauce del río Turia fueron durante siglos la única conexión de la ciudad antigua con el mar. El crecimiento del puerto y por tanto también de las actividades relacionadas con él, así como la ocupación del espacio pre-portuario como superficie productiva aumentó la problemática de la comunicación

de la ciudad con el mar. El puente del Mar, estrecho y congestionado, demandaba urgentemente un nuevo paso que lo aliviara del intenso tráfico.

Historia de la llegada del ferrocarril a Valencia y su incidencia en la planificación

Valencia como otras tantas ciudades españolas se encontraba rodeada por una muralla desde el siglo XI. No sería hasta el año 1847 cuando esta ciudad empezase a oír los primeros comentarios de la puesta en marcha de un futuro ferrocarril pero su implantación era complicada por esta situación de intramuros.

Antes de la estación del Norte de Valencia, tal y como la conocemos hoy en día, existía otra estación (también llamada Estación del Norte), somera y funcional situada en el centro valenciano y que nace principalmente por el enorme problema de comunicación que existía entre Valencia Capital y la zona portuaria del Grao.

El primer proyecto de la línea de ferrocarril de Almansa a Valencia y a Tarragona fue redactado en 1847 por los ingenieros Beatty y Shepherd, pertenecientes a la sociedad de los Ferrocarriles de Madrid-Valencia, de capital inglés y concesionaria de todas las obras incluyendo los edificios de las estaciones. En 1850, el Marqués de Campo compró los derechos de la línea de ferrocarril del Mar a Xàtiva y dos años después constituyó la Sociedad de Ferrocarriles del Grao a Játiva, el primer ferrocarril valenciano.

A partir de este año es cuando la ciudad del Turia experimenta las primeras reformas urbanísticas de gran calado, que culminarían con la expansión urbana e industrial que inexorablemente toparían en poco tiempo con el puerto.

Una única estación en el interior del recinto amurallado de Valencia (junto al Ayuntamiento) resultaba totalmente insuficiente.

Para facilitar la conexión de los usuarios de la línea, estaba previsto construir una estación en el Grao, ya que hasta entonces se obligaba a los viajeros (por entonces carruajes de tracción animal) a dejar el ferrocarril y utilizar los medios propios de transporte del momento para finalizar su viaje hasta el Grao o puerto. Este problema se agravaba con el transporte de mercancías. Pocos eran los que se planteaban el transporte por ferrocarril dada la relativa distancia que separaba la ciudad del puerto y la gran actividad comercial que generaba. Era pues indispensable la colocación del embarcadero dentro de la Ciudad y la construcción de la línea férrea Valencia-el Grao.

Este planteamiento supuso una gran amenaza para comerciantes y transportistas que realizaban esta ruta ya que temían una inminente ruina para su negocio con la llegada del ferrocarril. De hecho en el proceso de construcción de la línea existieron varios boicots y altercados para impedir el avance de las obras, pero finalmente, el nacimiento de este nuevo medio de transporte no impidió la continuidad de los demás, por criterios puramente logísticos, de racionalización y de demanda de mercado.

Otro problema derivado, de la propia situación intramuros de la antigua estación del Norte en Valencia, era precisamente el de la apertura de la cerca para permitir el paso del tren. Aquélla solía estar en manos militares, los cuáles eran reticentes a su rotura. Finalmente se derribó una parte del lienzo situada entre las puertas de Ruzafa y de San Vicente, cerrándose el vano con un grueso portalón de madera. Esta situación se mantuvo hasta que el gobernador Cirilo Amorós ordenó el derribo de las murallas en 1865, quedando en su lugar una amplia avenida que, en esta parte de la ciudad, tomó el nombre de calle de Játiva, lugar dónde se emplazaría la actual estación del Norte de Valencia.

De nuevo la conjunción de las corrientes higienistas, con la mejora de las condiciones urbanas y tipológicas y la implantación de las nuevas redes de ferrocarril, son los motores del progreso urbano.

El inexorable crecimiento industrial y del proletariado que se iba instalando en los márgenes de la línea, requería ampliaciones que influirían también en aspectos urbanísticos.

Por otro lado, la Junta de Obras del Puerto construyó una vía de ferrocarril destinada al transporte de piedras de rodeno de las canteras del Puig para la construcción de escolleras. Esta línea discurría frente a las casas del Cabañal y paralelo al mar.

Ante las dificultades que iba encontrando la compañía del Marqués de Campo, a finales de 1859 propuso a MZA la fusión de ambas líneas. MZA rechazó dicha propuesta alegando insuficiencias de infraestructura de esta sociedad y un excesivo coste en su mejora.

Campo funda entonces la Sociedad de los ferrocarriles de Almansa-Valencia-Tarragona (AVT), entrando en funcionamiento la línea de Barcelona a Valencia en 1868. Finalmente la antigua estación de Valencia se construyó asumiendo sus insuficientes dimensiones y con la perspectiva de una futura ampliación.

Sin embargo, lo que realmente se percibía y empezaba a calar, era el hecho de una estación que se iba saturando cada vez más dada su limitados espacios y dimensiones que impedían un servicio de calidad y competitivo.

Después de un largo debate de más de 20 años, estudios e incluso pleitos motivados por las propuestas de expropiaciones para la nueva ubicación de la estación, se concluyó con una sentencia favorable para la compañía A.V.T, hecho que la colocó en situación ventajosa de cara a sus planes expansionistas, pero muy en contra de la vecindad del antiguo pueblo de Ruzafa y de la también afectada plaza de toros que, por su singularidad, aún quedando afectada, debían de respetar.

Otros problemas que hacían necesario un nuevo emplazamiento, eran las interferencias que el tráfico ferroviario provocaba en la circulación por la calle Játiva, debido a los incesantes cortes y el gran peligro que suponía para los viandantes el que estuvieran de forma permanente cruzando las vías.

Entretanto, ocurrieron dos circunstancias, el fallecimiento del Marqués de Campo y la anexión de todas las líneas pertenecientes a la A.V.T a la Compañía del Norte en 1891. Las competencias de la ciudad se veían

bloqueadas y sus posibilidades de reforma y expansión urbana recaerían en el ministerio de Fomento en Madrid.

Hubo diferentes propuestas de emplazamiento. El ingeniero Vicente Sala, propuso el alejamiento de la estación a unos 800 metros al suroeste. Era una opción razonable ya que su ubicación se alejaba lo suficiente para que a medio plazo no pudiera ser absorbida por la urbe. Esto provocó divisiones y manifestaciones en la población, incluso ante el propio ministro, por lo que se decidió devolver el proyecto para su nuevo estudio de emplazamiento.

Algunos opositores consideraban que el nuevo emplazamiento se alejaba bastante de la ciudad, por lo que se optó por una solución intermedia de la mano del ingeniero Javier Sanz en 1904. Esta solución evitaría el paso de la calle Játiva, ya que la estación quedaría ubicada en los extramuros de esta calle, dándole fachada aunque al otro lado de la misma. Esta solución se haría oficial por Real Orden de 15 de mayo de 1905.

El hueco que dejaría la antigua estación tras su demolición sería la nueva plaza de Emilio Castelar, naciendo en su entorno un foco de fuertes especulaciones a la sombra del Ayuntamiento y del Banco de España, aprovechándose espacios nuevos que se dedicarían principalmente a usos administrativos y comerciales y naciendo así un nuevo corazón céntrico para la ciudad.

La Sociedad Valenciana de Tranvías se constituyó el 16 de enero de 1885 en Valencia siendo impulsada por Juan Navarro Reverter, recibiendo el apoyo del Ateneo Mercantil de Valencia. Fue concesionaria de varias líneas de tranvías urbanos dentro de la ciudad de Valencia. Sin embargo su obra más importante fue la creación de gran parte de la red del Trenet de Valencia.

El 3 de agosto de 1887 se iniciaron las obras de la vía que uniría la estación del Puente de Madera, en el centro de Valencia (enfrente de las Torres de Serranos) con la localidad de Liria, siendo finalizadas el 18 de julio de 1888.

Debido al éxito de la línea recién creada, la SVT inició la construcción de la línea denominada *Del Grao de Valencia a Bétera con ramal a Rafelbunyol*.

Las obras de esta línea se dividieron en tres fases:

En la primera se construyó el ramal que conectaba la estación del Empalme en Burjasot con Bétera que contaba con una longitud de catorce kilómetros y setecientos metros, siendo inaugurado el 21 de noviembre de 1891.

En la segunda fase se construyó el ramal que conectaba la estación del Puente de Madera con El Grao con una longitud de cinco kilómetros y ochocientos metros siendo inaugurado el 7 de julio de 1892.

Finalmente, en la tercera fase se construyó el ramal entre la estación del Puente de Madera y la localidad de Rafelbuñol de trece kilómetros y trescientos metros. Este tramo se inauguró por fases llegando el tren a

Alboraya el 17 de marzo de 1893, a Museros el 27 de julio y a Rafelbuñol el 18 de noviembre de ese mismo año. En estudio quedó la ampliación de esa línea hasta las localidades de Puzol y Sagunto que nunca se llegó a ejecutar.

Como nota negativa hay que destacar que a consecuencia de los gravísimos daños producidos por la Gran riada de Valencia del 14 de octubre de 1957 se cerró definitivamente a la circulación el ramal entre la estación de Jesús y el barrio de Nazaret. La construcción de la línea T2 del tranvía, actualmente en ejecución, devolverá al Barrio de Nazaret esta comunicación con el centro histórico de Valencia.

Imagen4_Valencia_1934

(Pie) Planos de Valencia del Ingeniero Jefe Municipal Vicente Pichó de 1934 que recoge las obras de infraestructura ferroviaria previstas en Valencia y su área litoral.

Creación de un nuevo Centro Cívico en Valencia.

El proyecto de la Estación del Norte se planteará como un elemento conformador de la imagen del centro cívico de Valencia, es decir, como un monumento.

La Casa de la Ciutat, derribada en 1859, se encontraba en el que durante muchos años fue el centro cívico de la ciudad: la plaza de la Virgen y que ahora se desplazaba lentamente y se situaba en la actual Plaza del Ayuntamiento.

En 1891 se produce la demolición del convento de Sant Francesc (constituyendo el Parque de Castelar, de planta triangular, la actual Plaza del Ayuntamiento). Al este se encontraba el barrio de pescadores, demolido en 1910. La estación de ferrocarril en ese momento se encuentra ya en la zona, al sur de la Plaza de Castelar, lo cual será decisivo en la ubicación de la nueva estación de Demetrio Ribes.

Faltaba la última operación urbanística, la apertura de la calle de las Barcas que comunicará la Puerta del Mar con la nueva Plaza de Castelar, quedando así la zona preparada como foco de atracción del fenómeno especulativo.

El ferrocarril como medio de transporte de la Revolución Industrial.

El ferrocarril es uno de los inventos más transformadores sobre el territorio del s. XIX y de la historia urbana. Se presenta ligado a la ciudad industrial. Es una creación típicamente liberal y burguesa y si bien en aquel momento no tenía aún una utilización masiva, no por eso se encontraba exento de una cierta voluntad representativa y de progreso. Hay que mirar el tren con este significado que le confería la mentalidad de la época y sólo así comprenderemos como, en lugar de alejar la estación del centro de la ciudad para evitar

molestias de ruido, humo y degradación del entorno inherentes al ferrocarril; la ubicación de la estación se decide finalmente en el mismo centro de la ciudad.

Esta situación cortó las arterias naturales de la ciudad de Valencia y crearon una separación infranqueable entre distintos segmentos urbanos. Además, introduce en el corazón de la ciudad el ruido y el humo, las instalaciones industriales y también las viviendas degradadas.

La ampliación progresiva de líneas y la creciente actividad del mercado de exportación así como un aumento rápido de la población de la ciudad, hicieron que ante la imposibilidad de ampliación de la estación se planteara la necesidad de una nueva. Los primeros comentarios sobre la necesidad de este traslado se encuentran en 1894.

La nueva estación habría de cumplir dos funciones: por un lado, dejar a los viajeros lo más próximo posible al centro, junto al eje comercial de la ciudad y por otro debía asumir una función simbólica, claramente favorecida por la proximidad del centro cívico. Estos dos aspectos configuran la nueva estación y también su entorno en aquel momento de plena remodelación. Otra condición será la insistencia en la diferenciación entre espacios de viajeros y espacios de mercancías.

Tras el traslado, la actuación sobre el solar de la antigua estación se fundamentaba en un intento de unir ésta con la Estación del Norte y la plaza de toros, dando al conjunto un claro valor simbólico y representativo que además lo cualifica como elemento singular configurador de la ciudad. Desde la Plaza de Castelar se presenta la Estación del Norte como visión de fondo.

TERCERA ETAPA. LA CULMINACIÓN DE UN PROCESO DE PLANIFICACIÓN. EL PLAN GENERAL Y SUS MODIFICACIONES

En 1946 Valentín Gamazo redacta el PGOU de Valencia y su cintura en un momento en que la ciudad se masifica por la emigración de la población de la huerta a la ciudad. Dicho plan se justifica desde el radiocentrismo, la descentralización y satelización de la ciudad. En lo que se refiere a las actuaciones en la zona litoral este plan propone reducir la sección del Paseo de Valencia al Mar de 100 m a 40 m en su encuentro con el Cabanyal, opción que fue desestimada por el Ayuntamiento.

Este planeamiento se basaba en la técnica de la zonificación, vigente desde finales del siglo XIX en otros países. En 1.893, el Congreso de las asociaciones alemanas para la Higiene y Salud Pública, celebrado en Würzburg, plantea la posibilidad de introducir distintas prescripciones para las diferentes zonas de la ciudad. El urbanista Reinhard Baumeister y el alcalde de Frankfurt, Franz Adickes elaboraron el informe que, en resumen establecía lo siguiente: se considera necesario dividir la ciudad en zonas y adoptar una regulación en la edificación que asigne a cada parte distintas densidades de edificación y específicas asignaciones de uso. Ha nacido la herramienta del *zoning*.

Si bien la invención de la técnica fue una experiencia alemana, pronto se exportó a otros países, consolidándose el modelo e imponiéndose por su eficacia e intrínseca racionalidad. Podemos encontrar multitud de ejemplos de planificación según la citada técnica de la zonificación.

En esta línea de intervención encontramos, además del citado *Plan General de Ordenación de Valencia de 1946*, el *Plan de Londres de Abercrombie*. Abercrombie fue el director de dos proyectos de reconstrucción para Londres, el Country of London Plan, en colaboración con J.H. Forshaw y el Greater London Plan de 1943. La salvaguarda de un “cinturón verde” alrededor de la capital y la creación de nuevas ciudades en la periferia, junto a la introducción de la técnica del *zoning* para la definición de áreas, son las opciones estratégicas fundamentales de estos proyectos que son puestos en práctica tras la guerra.

Imagen5_ Plan Ordenación Valencia y su cintura_1946

(Pie) El Plan General de Ordenación de Valencia y su cintura de 1946 redactado por Valentín Gamazo según la técnica del zoning.

El método de ampliación de la mayoría de las ciudades españolas en los años 60 ha sido asimismo la Zonificación, pero este instrumento ha sido incapaz de estructurar correctamente la ciudad. Como añadidura, las tradicionales áreas industriales que eran soporte de actividades productivas, han evolucionado hacia áreas de actividad económica en donde utilizan el espacio ordenado junto con actividades claramente terciarias y de servicios. El abandono de esos suelos obsoletos en la función para la que fueron creados, ha dado lugar a grandes espacios vacantes que van a permitir ser reutilizados con criterios diferentes y a los que hemos convenido en llamar espacios de oportunidad.

En 1966 el PGOU de Valencia y su comarca se planteó como finalidad obtener mayor cantidad de suelo aprovechable, lo que provocó focos de marginalidad.

El plan del 66 se concibió con un criterio que para el momento era conceptualmente claro y homogéneo basado en el desarrollismo propio de los años 60. El proceso de planificación urbana se fundamentaba en la zonificación, las infraestructuras viarias y las infraestructuras de transporte (ferrocarril) donde el tráfico fue un aspecto determinante en la configuración del plan. Es significativo que utilizara el propio cauce como eje de circulación, apoyado en el cual se establecían usos comerciales e industriales. Incluía también una propuesta radical del paso de la autopista por la Dársena Interior en la búsqueda de la conexión con la autopista del Mediterráneo, menospreciando la importancia de la imagen del litoral de Valencia.

Imagen6_ PGOU 1966

(Pie) Vista de la propuesta del Plan General de 1966 que incluía un paso de la autopista por la Dársena Interior de Valencia

Con el Plan General de Ordenación Urbana de 1989, actualmente en vigor, se intentó, mediante actuaciones parciales, complementar o modificar las determinaciones que no se consideraron en el Plan General del 66, el cual obvió la relación de Valencia con su costa y no resolvió su conexión con el mar, separándola de la ciudad.

A partir de los años 80 se inicia otro proceso apoyado en los Planes Especiales y el nuevo PGOU que cierra la etapa de infraestructuras y transporte y que son de una gran importancia para el futuro urbano de la ciudad, que han ido configurando su desarrollo y su imagen y generando escenarios nuevos en torno al espacio vacío, el espacio verde y los grandes equipamientos urbanos.

Las nuevas intervenciones a través de los Planes Parciales y Especiales (el Jardín del Turia, el Paseo Marítimo, la recuperación del Centro Histórico, la Ciudad de las Ciencias, el Grao o el Parque Central) se centran principalmente sobre esos espacios de oportunidad que se generan en suelo urbano a partir de terrenos ya existentes y que estaban destinados a otros usos, en generar terrenos portuarios o industriales de los años 40 a 60 producto de la planificación de las ciudades a través de la técnica del zoning.

El PGOU del 89 se redacta justo cuando se termina la fase de implantación prioritaria de infraestructuras; tranvía, ferrocarril y carreteras. La visión global de este plan supone el cierre de este proceso que en paralelo abre vacíos y nuevas necesidades, que demandan a la vez planteamientos distintos.

El germen de la transformación es una nueva manera de entender el planeamiento. El nuevo modelo, la nueva “manera de hacer”, lleva implícito un modo distinto de entender la ciudad, más humano, introduciendo conceptos de movilidad, de espacios verdes y de reducción de espacios para coches, donde el protagonista pasa a ser el peatón y donde el espacio vacío toma un protagonismo adicional junto a los nuevos usos que acompañan a estos espacios.

En el siglo XXI el problema no serán ya los equipamientos sino el espacio público, la movilidad y la recuperación del patrimonio residencial construido en los años 60 y el tejido urbano al que va asociado.

Los aspectos en los que se fundamenta el nuevo modelo de planes incluyen:

La transformación de los *espacios públicos* introduciendo grandes espacios verdes y equipamientos de ciudad, yendo más allá de las infraestructuras de transporte y circulación, como ha ocurrido en los siglos XIX y XX.

La *movilidad*, donde el protagonismo del coche desaparece, peatonalizando gran parte de los espacios públicos, introduciendo el tranvía y el metro como transportes públicos o incluyendo un plan de carril bici para la ciudad en el cual cabe profundizar hasta que sea completamente eficaz.

La *tecnología*, que aportará avances (como lo ha sido la telefonía móvil o como lo será probablemente la energía eléctrica sin cables), ventajas que permitirán depender menos del espacio público vacío como canales para las redes de servicio y proporcionará por tanto más libertad en su utilización.

Y la *mezcla de actividades* creando espacios donde se pueda vivir, trabajar y disfrutar.

Todo este proceso arranca con la aprobación en 1984 del *Plan Especial de Reforma Interior del Viejo Cauce del Turia*, impulsado por el alcalde de la ciudad Ricard Pérez Casado y diseñado por el arquitecto Ricardo Bofill.

Este plan transforma el antiguo cauce del río en un gran parque lineal con recorridos deportivos y peatonales y se configura como eje vertebrador de cultura y ocio de la ciudad de Valencia con vocación de seguir creciendo hacia el oeste siguiendo la huella del río Turia, integrando espacios vacíos y funcionando a la vez como elemento de unión y sutura del tejido urbano.

El eje transversal ajardinado que constituye el Jardín del Turia será el motor de la transformación de la ciudad y constituye un punto de inflexión en el desarrollo urbano, pasando de una centralidad histórica hacia una nueva policentralidad, de una estructura radioconcéntrica hacia un modelo de ciudad policéntrica.

El río se convierte así en una pieza urbana de primer orden que favorece y ampara el cambio de modelo urbano. Aporta además un espacio libre de 8 Km de longitud que recorre la ciudad de oeste a este llegando al puerto de Valencia y su área litoral. El antiguo cauce del río sustenta más de 80 hectáreas de jardín y constituye un nuevo espacio urbano de gran valor ambiental.

Plan Especial del Paseo Marítimo.

En 1989 se redacta el proyecto del Paseo Marítimo de Valencia de Miguel Colomina y Juan Luis Piñón, cuyos directores del proyecto fueron José Manuel Izquierdo Silla y uno de nosotros, José María Tomás Llavador, como ingeniero y arquitecto municipales, que trata así mismo de cohesionar e integrar en la ciudad espacios vacíos y abandonados.

La recuperación y transformación del *Centro Histórico de Valencia*, uno de los mayores de Europa en extensión, respalda estos nuevos conceptos y adopta nuevos criterios de peatonalización y equipamientos urbanos, quedando pendiente su concreción y finalización

Tras un intervalo de tiempo en el que se interrumpe la primitiva relación del puerto con el núcleo urbano de la ciudad, la ciudad moderna demuestra una nueva inquietud por desarrollarse hacia el mar. El siglo XXI tiene una estrategia de configuración de la zona marítima, basada en la construcción y ordenación de este espacio vacante del litoral de Valencia donde es posible generar un área morfológicamente diferenciada.

Con el *Plan Parcial de El Grao* se afianzan los criterios de esta nueva manera de entender la ciudad, más humana, donde el espacio vacío es el protagonista y el elemento nuclear de las actividades de la ciudad. Los usos residenciales, comerciales, deportivos y de equipamientos se producen en este espacio.

El proceso de ordenación del área conocida como Plan Parcial Grao ha sido un proceso largo y laborioso. En el año 1997 se convocó un concurso para la redacción del *Plan Especial del "Balcón al Mar"* como

actuación urbanística tendente a la incorporación de la Dársena Interior del Puerto de Valencia a la trama urbana de la ciudad.

Fue el primer intento de aproximar el área marítima del puerto, como emblema de la ciudad, desafectando la Dársena Interior de su uso portuario y recuperándola para el uso ciudadano. Este plan responde a un fuerte compromiso social de recuperación de la Dársena interior y su utilización mayoritariamente con usos públicos culturales, deportivos y de ocio, buscando en la configuración de este espacio un gran equipamiento de la ciudad, con un doble objetivo: por un lado organizar y dotar el espacio próximo de la Dársena y por otro articularlo a la ciudad

A partir de este trabajo fue vista la oportunidad por el Ayuntamiento y los organizadores de la America's Cup para ofrecer a Valencia como candidata a ser la sede de la 32ª America's Cup permitiendo adaptar la Dársena a los usos necesarios con carácter inmediato. Los organizadores fueron consientes desde el primer momento de la configuración física tan especial de la Dársena, que la convierte en un gran plató, un escenario inmejorable para celebración de eventos.

Valencia asume el reto de ser organizadora del evento aprovechando esta oportunidad para ir materializando la vieja aspiración de abrirse y conectarse al mar a través de la Dársena Interior del puerto.

La elección de Valencia como sede de la 32ª America's Cup aceleró el proceso y se convirtió en un elemento dinamizador y catalizador de la recuperación y transformación del frente marítimo.

El Plan Maestro para la celebración de la competición incluía un plan de usos para la utilización del área tras el evento de la America's Cup, de tal manera que la competición utilizaba provisionalmente la Dársena hasta 2007 como sede deportiva, pero habilitando y previendo la urbanización para su posterior uso dotacional y terciario.

Al mismo tiempo, el Masterplan incorporaba la apertura de nuevas vías de circulación, prolongación de otras, nuevas edificaciones y dotaciones, tratamiento de los espacios libres, vinculando la ciudad con la costa, haciendo de Valencia una ciudad marítima y facilitando tanto el acceso del tránsito rodado interurbano como el acceso peatonal.

A partir de esta nueva situación consolidada social y políticamente, se crea la necesidad de ordenar un área incluso más amplia, delimitando 120 hectáreas sobre las cuales en 2007, se convoca el *Concurso Internacional de Ideas para la Valencia del Mar-Marina Real Juan Carlos I*. El ámbito del concurso –que incluía el del Balcón al Mar y la America's Cup- permitiría, por su propia dimensión y capacidad, transformar la morfología de la ciudad.

La situación actual de Valencia le permite encontrarse en disposición de reordenar el frente marítimo, conectándolo con la ciudad. Hoy se demanda una nueva ordenación símbolo de la ciudad moderna, se busca construir un espacio que responda a las necesidades y demandas de la ciudad moderna y que es susceptible de transformar o acentuar la morfología de la ciudad con una impronta de modernidad y de intervención urbana de futuro.

Imagen7_Planta GRAO

(Pie) Planta del Master Plan del Grao. La formación del delta verde como finalización del Jardín del Turia y la voluntad del proyecto de significar elemento de unión entre las tramas urbanas del entorno.

Bajo la coordinación del Director General de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia D. Juan Antonio Altés, redactamos el *Masterplan de ordenación del Grao* y los documentos de planeamiento que lo desarrollan. Este plan contribuye a regenerar uno de estos espacios vacíos residuales, que conformaba una barrera de separación entre la ciudad y el mar, y que ahora se convierte en una oportunidad territorial para que la ciudad de Valencia esté ya a un paso de finalizar su reencuentro con el mar y dar el diseño definitivo a la recuperación ciudadana del frente marítimo.

La finalidad que se establece es recuperar el suelo existente para darle un carácter diferenciador al área, habilitando la zona con gran cantidad de espacios libres y optando por edificación en altura con poca ocupación de suelo. Esta actuación es en sí misma una acción sostenible al reutilizar suelo urbano existente.

Este es un lugar que sirve a la vez a la ciudad y al puerto y que finalizará la construcción del Jardín del Turia, que cruza toda la ciudad, materializándose en el denominado "Delta Verde". Este gran parque albergará una nueva área residencial y comercial, con edificios de oficinas y hoteles, los cuales por razón de su moderna tipología, crearán una red urbana sostenible sobre un tejido de espacio libre verde, muy atractivo para sus ciudadanos.

A lo largo de la historia la realización de grandes parques urbanos ha sido una tónica en la recalificación de las ciudades. Como ejemplos significativos podemos encontrar el *Bois de Boulogne* y el *Bois de Vincennes* de París diseñados por *Adolphe Alphand* a petición de Prefecto del Sena, el Barón Georges-Eugene Haussmann, planificador del París moderno.

La base del proyecto es esta gran área verde donde se integran los elementos edificatorios, y que incluyen pequeños canales de agua salada, agua que fluye entre la Dársena y la ciudad, creando un espacio libre, que permite mejorar las condiciones de uso y la calidad urbana de los espacios colectivos para los ciudadanos.

Es la experiencia de acercar la ciudad al mar, de reconquistar la línea del agua, de redescubrir un espacio urbano que siempre estuvo ahí, esperando, preparado para ser ocupado de muchas otras formas.

La propuesta contiene una tipología edificatoria específica y nueva en la ciudad de Valencia. Esta nueva morfología urbana pretende que el frente litoral de la ciudad potencie su imagen de "delta verde" como elemento organizador y focalizador de la zona marítima, definido por ser un espacio capaz de albergar actividades lúdicas y deportivas y de incorporar nuevos servicios públicos.

La nueva propuesta de ordenación se adapta al modelo de ciudad compacta, de densidad suficientemente alta donde la mezcla de usos es una de sus premisas principales, de tal manera que se genera un barrio donde se compatibiliza vivienda, ocio y trabajo.

La transformación de los *waterfronts* en las últimas dos décadas ha favorecido importantes cambios tipológicos en las ciudades del Mediterráneo. Significan la oportunidad de redibujar los límites entre el tejido urbano y la línea de costa. Estos desarrollos permiten crear espacios armónicos, física y funcionalmente, gracias a la citada mezcla de usos. Este criterio es, además, el que impera en los últimos años al ser el que mejor garantiza vivir y trabajar de forma más eficiente y satisfactoria.

Algunos ejemplos del pasado como los puertos de Barcelona, Buenos Aires o Génova, han creado *waterfronts* solo con usos de ocio, comerciales o culturales. Usos que están lejos del original concepto de ciudad. Estos ejemplos son intervenciones incompletas; no han mejorado el espacio urbano porque no hay total integración y tampoco los resultados económicos son los esperados. En muchos casos ni siquiera la arquitectura ha sido respetada.

Hoy en día, afortunadamente, hay otra manera de ver la integración de la ciudad y el puerto. Intervenciones como el Master plan 'Grao' en el Puerto de Valencia y La Spezia en Italia, o como la intervención en Almada de Richard Rogers en el Puerto de Lisboa o la integración del puerto de Hamburgo de Gerkan Marg and Partners en Alemania, son ejemplos de proyectos que forman parte de una nueva y moderna concepción de la intervención urbana, basada en el principio de la mezcla de usos, vivir-trabajar-disfrutar unidos al concepto de integración. Tierra y Agua hacen de ellos la vanguardia de las intervenciones urbanas en los espacios de oportunidad.

[*Imagen8_maqueta GRAO.*](#)

[*Vista de la maqueta del Masterplan del Grao*](#)

En este proceso se precipitan los acontecimientos. Valencia ha desarrollado ya una actividad hotelera turística con éxito y se produce una demanda positiva mayor de eventos de carácter lúdico-deportivo lo que favorece la adjudicación en 2007 sobre este espacio marítimo del circuito de Fórmula 1.

El hecho social de estos grandes eventos que se han producido sobre la Dársena es irreversible. Actualmente el área es socialmente reconocible como parte de la ciudad y parte de un gran equipamiento de ciudad. La sociedad no entendería una marcha atrás en esta posición. Se ha producido una concienciación de la ciudad liderada por el Ayuntamiento de Valencia de tal manera que todo el mundo espera una continuidad en la ocupación de la Dársena del Puerto y su utilización principalmente para equipamientos públicos y dotacionales, convirtiéndose en parte de la trama urbana de la ciudad.

El último reto que tiene que asumir la ciudad será compatibilizar todos estos planes con el Circuito Urbano de Fórmula 1 y el desarrollo urbano de la ciudad. Conciliar todos estos procesos y actividades con un minucioso soporte de un armónico equilibrio sostenible para la ciudad.

Esta visión ayuda a que también la ciudad de Valencia se incorpore de pleno en las grandes actuaciones de los denominados “waterfronts” en relación con las últimas actuaciones en Europa incorporando el concepto de espacio urbano complejo donde poder vivir, disfrutar y trabajar de forma armónica para que el espacio planificado, recuperado de la ciudad, sea un lugar con identidad propia que contribuye a su progreso y evolución.

A la ciudad le quedará una asignatura pendiente en la finalización de su encuentro con el mar, que incluye la completa integración a la trama urbana de la ciudad de la zona sur del Barrio de Nazaret y el barrio de La Punta y la resolución de su encuentro con el puerto comercial de Valencia.

Otro ejemplo de recuperación de estos espacios vacíos producto de la zonificación y del posterior abandono de espacios industriales obsoletos se produce en el ámbito de la actuación *Valencia Parque Central* cuya resolución a corto plazo está también en la voluntad política.

El proyecto ‘*Valencia Parque Central*’ es una operación ferroviaria y urbana que tendrá un gran impacto urbanístico en la ciudad. A nivel ferroviario, permite incorporar la nueva línea de alta velocidad en la red arterial ferroviaria del área metropolitana de Valencia, mejorar los servicios de viajeros manteniendo la centralidad de la estación y optimizar los servicios de mercancías.

La integración del ferrocarril en la ciudad y su soterramiento conllevará una serie de beneficios a nivel urbanístico, como la permeabilización y peatonalización del actual trazado ferroviario junto a una mejora urbanística que permite potenciar la zona con espacios ciudadanos, zonas verdes y equipamientos.

Como operación ferroviaria y urbana es, cualitativamente, el proyecto de mayor impacto urbanístico de la ciudad. Tiene, al igual que ocurre con el Masterplan del Grao, la característica de no constituir un nuevo ensanche sino que recapitaliza una parte de la ciudad, hoy degradada por el desuso de instalaciones industriales de gran superficie, con la dotación de elementos urbanos de primer orden –un gran parque y un bulevar- y con la ganancia de permeabilidad –gracias al soterramiento de las vías férreas- de los barrios del sur de la ciudad.

El proyecto también supondrá un importante avance en cuanto a la vertebración de toda la ciudad, al conectar las Grandes Vías (Fernando el Católico y Ramón y Cajal con Germanías y Marqués del Túria, eliminando el paso inferior), y suprimir el paso elevado que salva las vías para conectar la Avenida de Giorgeta con Peris y Valero, eliminando las barreras urbanísticas y su impacto visual.

En todo caso, la actuación urbana más singular es la generación de un parque urbano de grandes dimensiones que se ubicará en la actual playa de vías al sur de la estación, entre las calles de Filipinas al este y San Vicente al oeste.

EPÍLOGO

Esta evolución comporta nuevos planteamientos urbanísticos para el diseño de las áreas, que se alejen progresivamente del clásico “zoning”, y que planteen otros retos más próximos al concepto de sostenibilidad aplicada al territorio, entendido como un uso más racional y no despilfarrador del suelo, donde confluyan usos como son los residenciales, terciarios y de equipamiento y ocio, con densidades elevadas que permitan hacer un uso intensivo y limitado del territorio.

En estos suelos, por su tamaño, se pueden implantar espacios libres y equipamientos de escala de ciudad, que tienen efecto de iconos. En muchos casos, sólo por su implantación ya tienen un carácter propio (por ejemplo el puerto), en otros se les da un carácter con escala urbana, generando áreas de centralidad.

Algunos de los más interesantes proyectos son los que tienen lugar en estos espacios de oportunidad que hacen posible estructurar y diseñar nuevas áreas de centralidad urbana mezclando usos de ocio, culturales, terciarios de distinta índole y también residenciales, donde nuestra máxima se convierte en realidad: nuestras ciudades deben ser espacios para “Vivir+Trabajar+Disfrutar”. Los tres conceptos constituyen elementos que recuerdan aspectos de carácter funcional, estructural y compositivo, es decir, aquellos tres principios de Vitrubio (utilitas, firmitas, venustas).

Todo ello en equilibrio con el territorio, en armonía y respeto, creando modernos espacios con identidad propia y continuidad con la tradición de cada ciudad. Necesitamos emprender acciones en nuestras viejas ciudades, pero también necesitamos reflexión para obtener mejores resultados y así ser más útiles a nuestros conciudadanos.

Recuperar, renovar viejos espacios urbanos y proveerlos de valor e identidad propia son dos conceptos que deben ir juntos para conseguir la satisfacción ciudadana, pero también deben despertar la emoción de quien nos visita.

Valencia, 25 de septiembre de 2009