

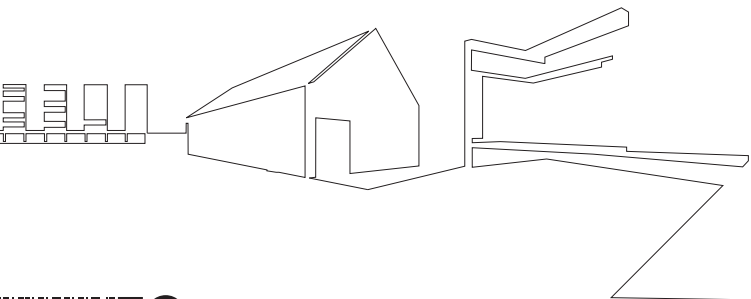
# Foro **arquia**/próxima 2008

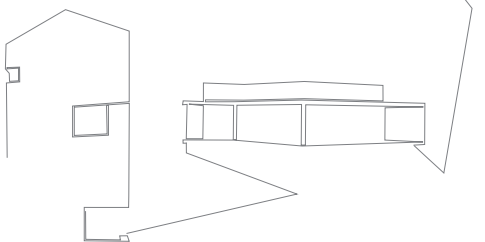
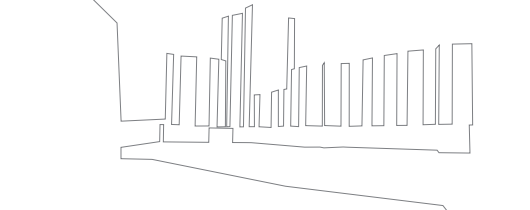
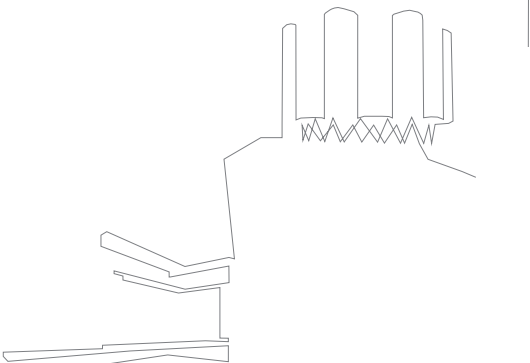
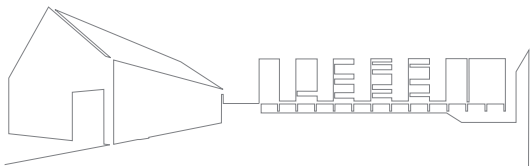
**Valencia 29, 30 y 31 de Octubre de 2008**

El Foro **arquia**/próxima 2008 ha sido posible gracias a la financiación obtenida del Fondo de Educación y Promoción de **Arquia** Caja de Arquitectos.

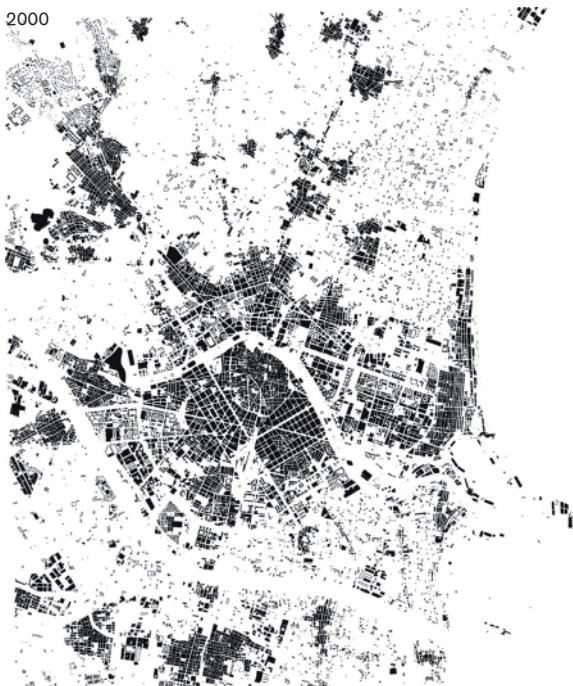
## **ITINERARIO 2**

ronda sur-oeste

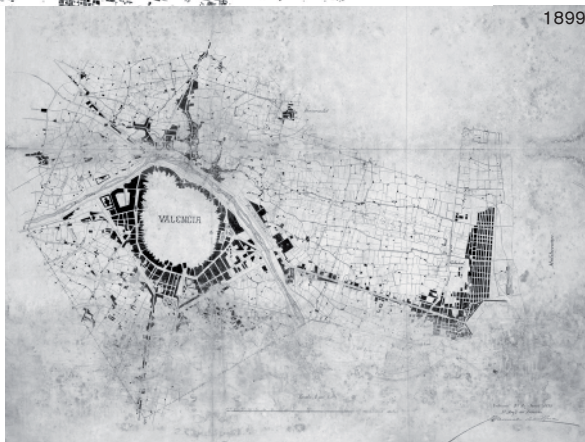




2000



1899



## 0\_INTRODUCCIÓN

La ciudad de Valencia ha experimentado desde su fundación innumerables vicisitudes urbanísticas. Por un lado, el crecimiento demográfico provocó sucesivas ampliaciones del recinto urbano primitivo, y por otro, la excesiva densificación de las zonas centrales indujo a la realización de importantes reformas en su interior. La fundación de la ciudad de Valentia en el 138 a.C., por unos 2000 colonos romanos y en una terraza del río Turia.

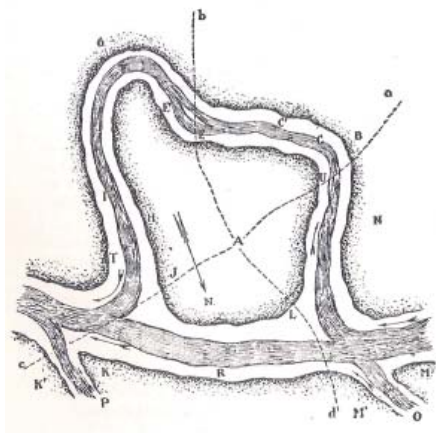
## 1\_VALENCIA PRE-ROMANA

Valencia es una ciudad claramente romana en cuanto a su origen y forma. Se trata de un oppidum, una ciudadela amurallada asentada sobre un lugar estratégico, cerca del mar y sobre una isla fluvial producida por la bifurcación del río Guadalaviar o Turia, por donde lo atravesaba la Vía Augusta, importante calzada romana que llegaba desde Italia y continuaba hasta Andalucía.

## 2\_VALENCIA ROMANA (138 a.C. – 718)

Se supone el núcleo inicial en los alrededores de la catedral. De un punto próximo al frente oriental del Foro partirían el Cardo (N-S) y el Decumanus (E-O). La ciudad, no empezaría a adquirir relevancia hasta el S.III, después de producirse la destrucción de Sagunto que ostentaba hasta entonces la capitalidad de la zona.

### VALENCIA PRE-ROMANA



### 3\_LA CIUDAD MUSULMANA (718 - 1238)

La llegada de los árabes a Valencia se produjo hacia el año 718. La Valencia musulmana adquiere su desarrollo económico, hacia el siglo XI, cuando se construye la muralla. El recinto amurallado englobaba prácticamente la superficie de la isla fluvial, con una superficie aproximada a 47 has. y una población cercana a 15.000 habitantes. La red viaria, condicionada por el acceso desde las cinco puertas, carecía de auténticas plazas o espacios libres, y se caracterizaba por su angostura y tortuosidad, y por la abundancia de atzacacs, callejones sin salida.

### 4\_LA CIUDAD MEDIEVAL (1238-1521)

Jaime I conquista la ciudad en septiembre de 1238. El trazado de las calles no se adecuaba a los gustos cristianos. Por ello, y aún sin plantear ninguna reforma global de la ciudad, se dictaron numerosas disposiciones reguladoras (1270,1321,1337) relativas a la edificación de los nuevos edificios, y se trató de enderezar la alineación de las sinuosas calles musulmanas. El crecimiento urbano extramuros en torno a los monasterios fundados se consolida y se amplía el recinto amurallado. Se asume una previsión de espacio urbano (142 has.) y a finales del s. XV la población superaba los 75.000 habitantes.

VALENCIA 1456



## 5\_ EN TORNO AL RENACIMIENTO (1521-1609)

El S.XVI se caracteriza por la profusión de edificios religiosos, situados dentro y fuera del recinto amurallado, que alteran la morfología urbana. Se alcanzará una población cercana a los 60.000 habitantes. La muralla del siglo XIV, con doce puertas, encierra un ciudad densa y horizontal, dónde tan solo emergen, las torres de las iglesias, edificios señoriales y civiles. Entre la complicada red viaria, cobra importancia la calle del Mar, que se establece como eje principal de la ciudad, mientras que el centro comercial continúa ubicado en la plaza del Mercado. Las formas góticas van dejando paso a repertorios renacentistas. Entre las obras públicas emprendidas, cobra una especial relevancia el interés dedicado al río Turia con el comienzo de la construcción del pretil de sillería y nuevos puentes de piedra.

## 6\_EL BARROCO (1609-1707)

El primer tercio del S.XVII viene marcado por la depresión económica y la expulsión de un 30% de la población (moriscos). Una ciudad amurallada y compacta, imbricada en un territorio singular; un espacio urbano y rural, subdividido en cuatro Cuarteles o Distritos (Quart, Campanar, Benimaclet y Ruzafa), y donde convivían una gran ciudad (Valencia), muchos núcleos urbanos próximos, y multitud de alquerías y viviendas dispersas. La ciudad conventual contará con 42 conventos que ocupan la sexta parte del recinto intramuros.

### VALENCIA BARROCA



## 7\_ LA ILUSTRACIÓN (1707-1808)

En 1704 el plano del padre Tosca presenta una ciudad densamente poblada, compacta pero con numerosas zonas verdes, ubicadas principalmente en su parte norte. Dentro del trazado irregular de calles y plazas, se aprecia la huella de la ciudad musulmana; un leve esquema de anillos superpuestos, tangentes entre sí en el intervalo coincidente con el río; y un cierto trazado radial que une el centro cívico con las principales puertas de la ciudad, reducidas a cuatro. El crecimiento de la población lleva a la ampliación de los muros de la ciudad y la apertura del Portal Nuevo, constituyéndose como las propuestas urbanísticas precursoras de los Proyectos de Ensanche del S.XIX.

## 8\_ LOS INICIOS DE LA VALENCIA MODERNA (1808)

En este periodo la ciudad adecúa su estructura a los requerimientos, funcionales y simbólicos, de su nueva sociedad burguesa, al tiempo que se concretan los instrumentos ideológicos, metodológicos y legislativos que van a permitir su consideración como “espacio, nuevo, sano y decoroso”, a la vez que objeto de negocio y fuente segura de riqueza. Esta transformación va perdiendo su carácter puntual inicial para ir concretándose en propuestas globales de intervención, llevando en 1865 al inicio del derribo de las murallas.

VALENCIA  
PADRE TOSCA  
1704



## 9\_ “LA RESTAURACIÓN” (1874-1902)

En 1897 Valencia tenía 213.530 habitantes, y desbordaba el perímetro urbano antiguamente limitado por las viejas murallas medievales. Como medio idóneo para encauzar el crecimiento de la ciudad se opta por una ampliación a través de un Ensanche que resolviera cuatro grandes y endémicos problemas: La progresiva escasez y encarecimiento de los solares urbanos, la insana agrupación viviendas e industria, el hacinamiento y la insalubridad de las viviendas tradicionales, y la ausencia de un sistema viario más eficaz y sencillo.

## 10\_ COLMATACIÓN DE LA CIUDAD BURGUESA (1902-1939)

Etapa económica de desarrollo agrícola y comercial que impulsó la puesta en marcha de propuestas urbanísticas formuladas y desarrolladas durante el siglo anterior.

Se desarrolla la zona comprendida entre la gran vía Marqués del Turia y el Camino de Tránsitos, la apertura de la calle de la Paz (1903) y la urbanización del antiguo barrio de Pescadores (1908). Al mismo tiempo se inicia un tímido desarrollo de la zona comprendida entre el Paseo al Mar y el río Turia, con la ubicación de los pabellones de la Exposición Regional de 1909 y la construcción de un nuevo puente, “La Pasarela”.

PROYECTO ENSANCHE 1907







## 12\_LA PERSPECTIVA ACTUAL (1902-1939)

A partir de 1979 se inicia una política de choque para recuperar el déficit de equipamientos con una serie de actuaciones que tendrán como objetivo lograr el equilibrio de los barrios de la periferia, haciendo especial incidencia en la mejora de las dotaciones escolares y de las zonas verdes. La reducción del suelo urbanizable, la conservación del patrimonio histórico, la contención de la excesiva densificación y la necesidad de eliminar el déficit de equipamientos en los barrios, serán los criterios directores del nuevo "Plan General de Ordenación Urbana". Plasma unos objetivos concretos: recortar las previsiones de suelo urbanizable previstas en el anterior planeamiento, proteger la huerta, favorecer el transporte público y ordenar los poblados marítimos estableciendo su conexión con las áreas centrales de la ciudad.

En los últimos años de siglo XX Valencia sufre un estancamiento demográfico. La población de 739.014 habitantes, prácticamente la misma que en 1980, llegará hasta 800.000 en la actualidad. La expansión urbana prácticamente ha alcanzado las previsiones del Plan General de 1988, el cual se ha revisado recientemente. La recuperación de importantes edificios, así como la construcción de nuevas infraestructuras culturales y la materialización del jardín en el viejo cauce del Turia, han constituido una mejora en la calidad de vida urbana.

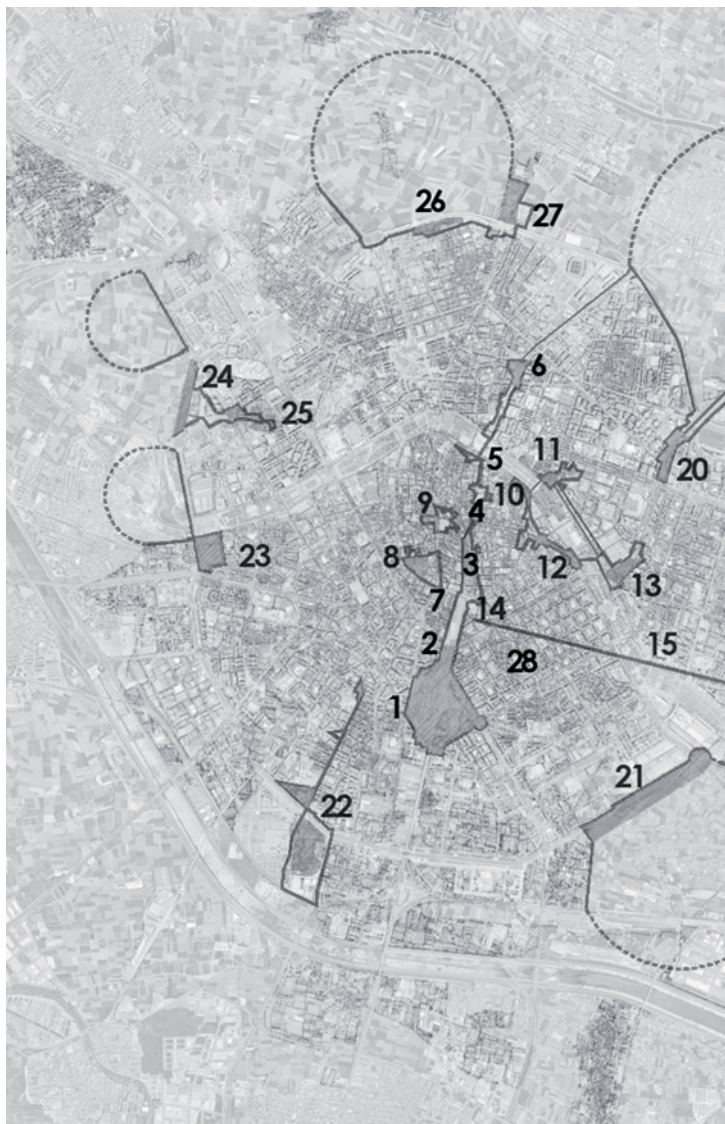
La Valencia actual, supera ampliamente sus límites municipales y articula una importante realidad metropolitana que habrá que asumir dentro de unos nuevos modelos de gestión. La realización de un Parque Central, en la confluencia de las grandes vías, y el diseño de Frente Marítimo, son los principales desafíos que tiene planteados la ciudad para su próximo futuro, apostando por nuevas alternativas de ordenación que permitan la mejora constante de su perfil urbano, distribuyendo equitativamente las dotaciones entre los distintos barrios, regenerando sus ámbitos más deteriorados, potenciando su espacio público y acrecentando su importante patrimonio cultural.

La iniciativa que aquí se presenta se concibe con la voluntad de fomentar el intercambio entre el **Foro arquia**/próxima 2008 y la ciudad de **Valencia** durante los días de su celebración.

El Congreso 'orígenes y desacuerdos' ha señalado a 28 equipos de arquitectos que considera los próximos arquitectos del panorama arquitectónico español. Por su gran potencial, han destacado entre las más de 800 propuestas presentadas al programa. Por firmar unas realizaciones valientes y de gran interés, han merecido la mención de los miembros del comité científico formado por Félix Arranz, Marta Cervelló, Carme Pinós, Sara de Giles y Patxi Mangado.

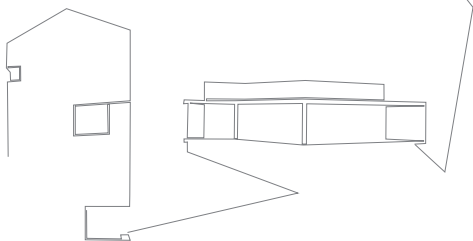
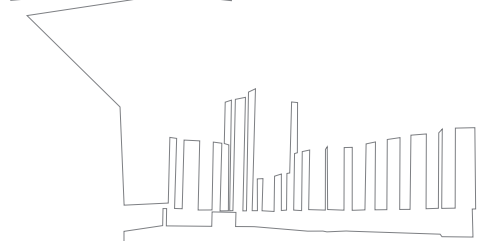
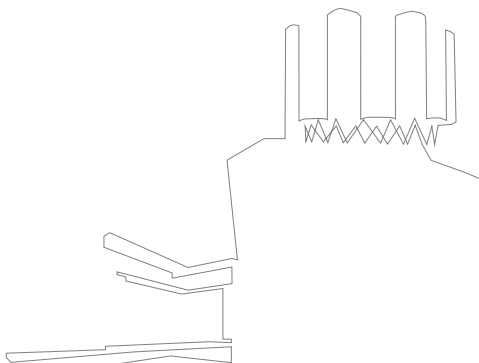
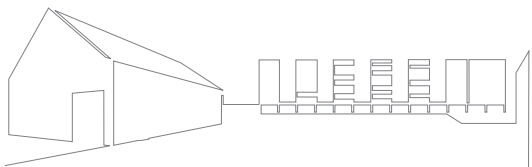
El **Foro arquia**/próxima 2008 ha señalado 28 lugares de oportunidad en Valencia; lugares de gran potencial urbano, **28 lugares próximos** elegidos por ser los escenarios que construirán el espíritu de la Valencia del futuro, la **Valencia próxima**. Se proponen estos 28 lugares como excusa para el diseño de 7 itinerarios, de 7 aventuras de (re)descubrimiento urbano.







- 1-Parque Central \_S. Vicent
- 2-Parque Central\_  
Cruce Grandes Vías
- 3-Plaza del Ayuntamiento
- 4-Plaza de la Reina
- 5-Pasarela-Estación Pont de Fusta
- 6-Tramvía\_Ronda Tránsitos Norte
- 7-Plaza de San Agustín
- 8-Entorno Biblioteca del Hospital\_  
MUVIM
- 9-Plaza Juan de Villarrasa\_  
Plaza Ciudad de Brujas
- 10-Plaza del Temple
- 11-Puente del Real\_Alameda
- 12-Plaza de América\_  
Puente del Mar
- 13-Plaza de Zaragoza
- 14-Eje Reino de Valencia\_  
Av. Francia\_Puerto
- 15-Eje Reino de Valencia\_  
Av. Francia\_Puerto
- 16-Eje Reino de Valencia\_  
Av. Francia\_Puerto
- 17-Av. Puerto\_J.J. Domine
- 18-JJ Domine\_C.de la Reina
- 19-Av. los Naranjos\_  
Playa Malvarrosa
- 20-Av. de Cataluña\_  
Acceso Norte Ciudad
- 21-Huerta Sureste\_  
Camí d'en Corts
- 22-Ronda Sur Patraix\_  
Av. Gaspar Aguilar
- 23-Entorno Cárcel Modelo
- 24-Huerta Noroeste
- 25-Centro Histórico Campanar
- 26-Huerta Norte\_Torrefiel
- 27-Entorno S. Miguel de los Reyes
- 28-Centro Histórico Ruzafa



## CIUDAD POLITÉCNICA DE LA INNOVACIÓN

Campus UPV. Camino de Vera s/n

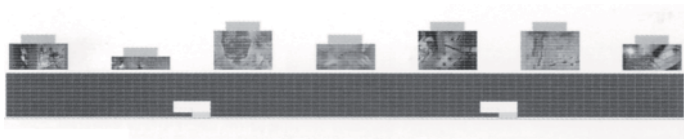
### autores:

Luis Manuel Ferrer Obanos

Este edificio realizado tras el concurso celebrado en el año 2000, debía recoger una serie de institutos de investigación hasta alcanzar una superficie construida de 72.000 m<sup>2</sup>, sin un programa preciso y con la flexibilidad necesaria para permitir cambios de usos a lo largo del tiempo. Actualmente queda pendiente de ejecución su última fase. Se encuentra en el extremo oriental del campus de la UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA, configurando su límite respecto a los poblados marítimos adyacentes. Por tanto, se presenta como la fachada continua y rotunda que confina la universidad tras un cerramiento hermético y, a su vez, ligero.

Para solventar estas demandas, el proyecto vencedor parte de tres premisas:

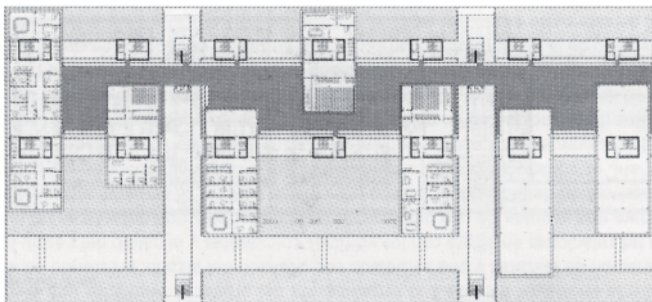
- Primero, la estratificación vertical del complejo en tres partes: un semisótano abierto para aparcamiento, un zócalo de tres plantas para los institutos y unos cubos acristalados para los espacios previstos a gerencia y administración.



-En segundo lugar, una segregación horizontal en el zócalo con bandas destinadas a laboratorios pesados, laboratorios comunes y despachos técnicos.

- Finalmente, mediante la separación de flujos de circulación entre el personal que accede a cualquier planta, los visitantes que suben a los cubos acristalados desde las zonas comunes y a través de la cubierta del zócalo, el flujo de vehículos pesados por la calle rodada paralela a los laboratorios pesados y secuenciada por sus muelles de carga.

El conjunto se presenta como un gran volumen de tres alturas, revestido de paneles de madera, surcado por vacíos longitudinales y transversales que permiten la entrada de luz indirecta y que se reflejan en el exterior por las perforaciones de los paneles que los cierran. La secuencia de patios y pasarelas que los surcan generan unos gratos espacios interiores que invitan al tránsito tanto a nivel de tierra como sobre su cubierta. Sobre este zócalo se disponen de manera aparentemente aleatoria las piezas cúbicas destinadas a la administración.





Estos volúmenes están revestidos por láminas horizontales de vidrio serigrafiado en tonalidades oscuras para garantizar la protección frente al soleamiento y se presentan en la noche como fanales de luz. Su construcción obedece a una posible y avanzada tecnología insistente en la ligereza de los materiales, su transparencia, su colocación en seco y su extracción del catálogo industrial. En resumen, se trata de un gran contenedor capaz de alojar programas diversos con una contundente y unitaria imagen que hace referencia a la innovación tecnológica que se pretende desarrollar.





## EJE REINO DE VALENCIA\_AV. FRANCIA\_PUERTO

Cruce Av, Francia – Calle de Menorca

En la actualidad este lugar supone el final del eje Avenida del Reino de Valencia-Avenida de Francia. En este punto se interrumpe la posibilidad de llegar hasta la Dársena Interior del Puerto de Valencia dada la existencia de una línea de ferrocarril cuyo soterramiento, previsto desde hace largo tiempo, no ha sido aún ejecutado debido a los retrasos en las obras relacionadas con la llegada del Tren de Alta Velocidad a Valencia.

Este lugar supone el cruce entre el importante eje del que se ha hablado con otro elemento fundamental de la estructura viaria de la ciudad como es el Bulevar de Serrería integrado en el tercer cinturón de ronda de Valencia. El tercer cinturón de ronda, que significaría el agotamiento el P.G.O.U. de Valencia de 1988, tiene en la actualidad un único tramo pendiente de apertura: el Puente de l'Assut de l'Or que construye Santiago Calatrava, dentro del complejo lúdico-cultural de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, icono oficial de la Valencia del siglo XXI.



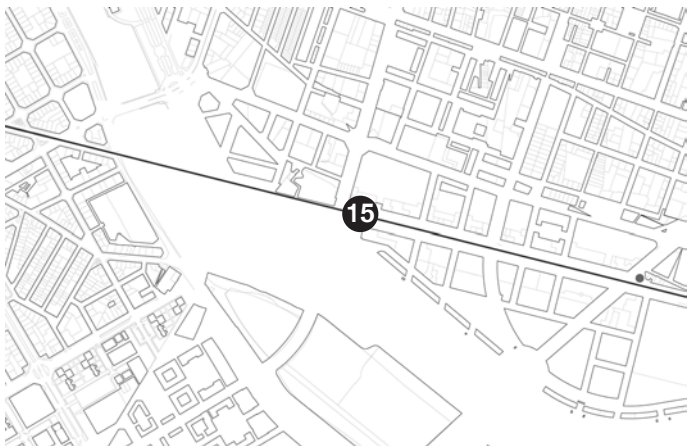
**EJE REINO DE VALENCIA\_AV. FRANCIA\_PUERTO**

Glorieta de Europa - Av. Francia

Este lugar supone el inicio de la Avenida de Francia, dentro del eje Avenida del Reino de Valencia-Avenida de Francia, de vital importancia en el funcionamiento futuro de la ciudad que, con más de cuatro kilómetros de desarrollo llegará en un futuro hasta la dársena interior del Puerto de Valencia. Este hecho está hasta el momento comprometido por la presencia, a la altura del Bulevar de Serrería, de una línea de ferrocarril cuyo soterramiento, previsto desde hace largo tiempo, no ha sido aún ejecutado debido a los retrasos en las obras relacionadas con la llegada del Tren de Alta Velocidad a Valencia.

Eje de enorme importancia como vía de conexión preferente entre el centro de la ciudad y su frente litoral, atravesando distritos de la ciudad de muy distinto carácter como el primer Ensanche y los nuevos barrios alrededor de la Avenida de Francia, cosa que plantea por otro lado un interrogante respecto a la capacidad en la gestión de los flujos de un eje con secciones viarias tan distintas a lo largo de su recorrido.

La torre de Francia, edificio de gran altura que domina el lugar, constituye el paradigma del desarrollo inmobiliario de la ciudad en los últimos quince años.



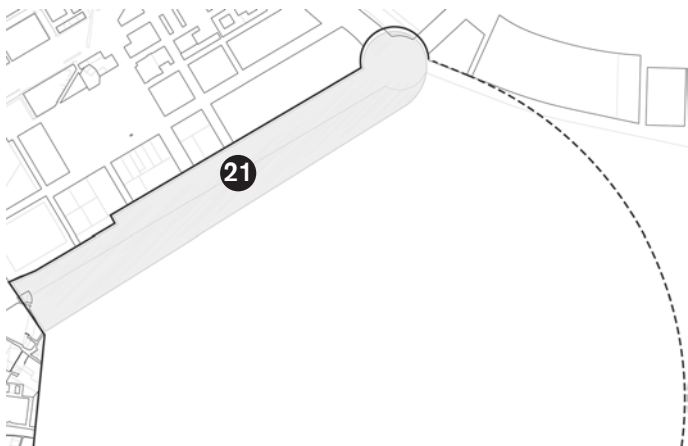
21

## HUERTA SURESTE CAMÍ D'EN CORTS

Cruce Av. Actor Antonio Ferrandis – Entrada de Catarros

Bolsa de huerta protegida (en el P.G.O.U.) de alto valor paisajístico y productivo que ha quedado confinada por líneas de infraestructura al sur y por una sección de ronda de 80 metros de anchura.

La Avenida Antonio Ferrandis forma parte del tercer cinturón de Ronda de la ciudad de Valencia, anillo viario de reciente trazado que constituye un elemento fundamental de la dinámica circulatoria de la ciudad futura. En tanto que elemento viario cuya sección ha sido diseñada para permitir un tráfico rodado periférico alrededor de la ciudad, responde a la lógica del automóvil, lógica incompatible con la del trazado de las estructuras preexistentes sobre las que se asienta: las estructuras agrarias. La difícil articulación de ambas lógicas produce, en el lado exterior de la ronda, gran cantidad de residuos parcelarios de forma triangular con nula posibilidad de supervivencia como terreno productivo, al haber sido privados de las infraestructuras básicas: los caminos y acequias que organizaban y estructuraban la huerta alrededor de la ciudad. En este punto en concreto se trata del Camí de Catarros y del Camí d'en Corts más al oeste.



**RONDA SUR-PATRAIX AV. GASPAR AGUILAR**

Cruce Paseo de la Pechina – C/ 9 de Octubre

El tercer cinturón de Ronda en su sección sur cruza la Avenida Gaspar Aguilar en este punto. A través de esta avenida y continuando por la calle Jesús más al norte, se forma un eje de más de tres kilómetros, que une los barrios emergentes junto al nuevo cauce del río Turia con el centro la ciudad llegando hasta la Avenida Guillem de Castro, en las inmediaciones del MUVIM.

El tercer cinturón de Ronda ofrece a los barrios periféricos de la ciudad una oportunidad para dotarse de los equipamientos y de las áreas libres de las que carecen, al tratarse sistemáticamente de barrios de elevada densidad de población y muy bajo nivel de dotaciones comunitarias. Estos barrios han visto cómo el nuevo trazado les descubre una nueva fachada donde hasta ahora no existían más que traseras.

En este lugar, se proyecta en la actualidad un gran parque urbano junto con un ambicioso sistema de equipamientos culturales y educativos que se sumarán al resto de dotaciones metropolitanas que empiezan a emerger sobre la traza de la ronda.



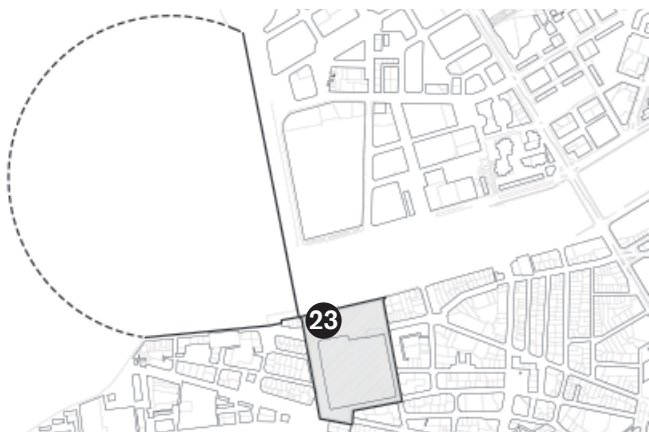
**ENTORNO CÁRCEL MODELO**

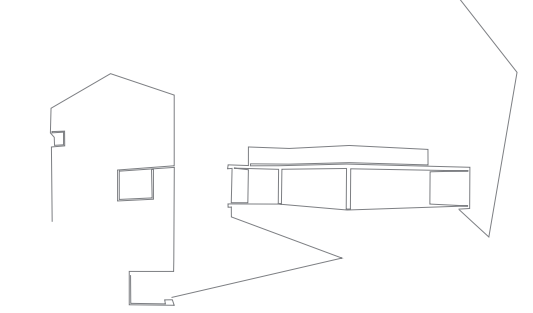
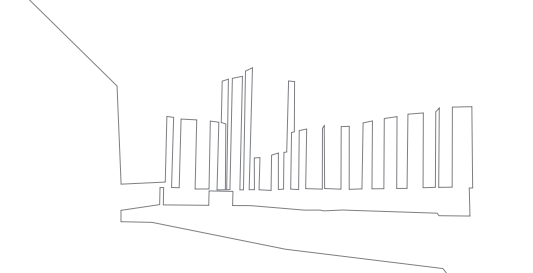
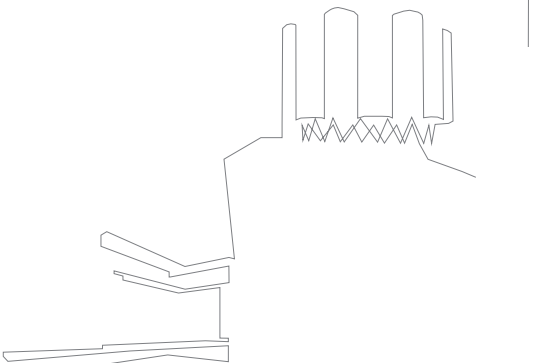
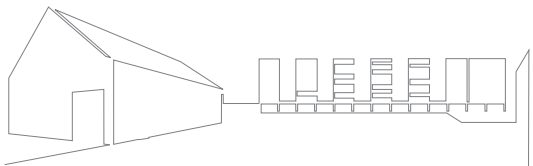
Cruce Paseo de la Pechina – C/ 9 de Octubre

La Ronda cruza el antiguo cauce del río Turia dejando en su lado oeste el Parque de Cabecera y en su lado sureste la antigua cárcel modelo, en la que se trabaja ya para la construcción de un vasto complejo administrativo que agrupará las dependencias de distintos departamentos de la Generalitat Valenciana.

Es una zona a integrar en la secuencia de parques y espacios públicos urbanos, estructurada a través del antiguo cauce del Turia.

El proyecto de reforma y adecuación de la Antigua Cárcel Modelo entregará a la ciudad una estructura arquitectónica de inmenso valor a la que acudirán diariamente miles de personas, tanto a trabajar como a resolver trámites con la administración. Es sin lugar a dudas una gran oportunidad para dotar a este barrio de un elemento dinamizador de la vida ciudadana de altísima trascendencia.







## PARQUE DE CABECERA

Antiguo cauce del Turia, Avda. Pío Baroja

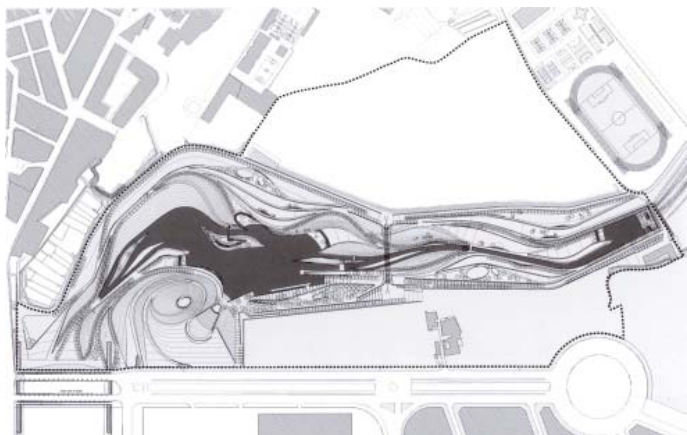
2001 (2002-2004)

### autores:

Arancha Muñoz Criado, Eduardo de Miguel Arbonés, Vicente Corell Farinós

Ubicado al final del cinturón verde que forma el antiguo cauce, el parque de Cabecera está concebido como parte del proyecto que unificará el brazo natural del Turia con el artificial, y su vocación es restituir el carácter originario y vertebrador del río. El parque se extiende a lo largo de más de un kilómetro del antiguo cauce del río Turia en un espacio situado entre el borde de la ciudad y la huerta. Se trataba de una zona muy degradada utilizada como escombrera y vertidos incontrolados. El proyecto de parque público abarca la parte central de un ámbito más amplio, definido por el PGOU como Parque de Cabecera y que incorporará, un bioparque y un parque de atracciones, ambas actividades en régimen de concesión.

La idea del proyecto ha sido la transformación de este espacio en un bosque de ribera, propio del entorno de los ríos mediterráneos, en el que se funden vegetación, topografía y agua.



Esta estrategia ayuda a resolver la transición entre el encauzamiento rígido del río Turia, construido en el siglo XVIII para proteger a la ciudad de sus avenidas y el cauce natural aguas arriba. El agua, la vegetación, la topografía y los muros de piedra seca, son los elementos estructurantes sobre los que descansa la concepción del parque.

El trazado del parque remite a las formas sinuosas de los islotes que se formaban en el río con motivo de las crecidas. Según el carácter de las distintas zonas del parque, estos islotes pasan de ser pequeñas colinas recubiertas de vegetación en tierra firme, a introducir sus laderas en el agua, o formar auténticas islas en el lago. La colina-mirador, de 15m. de altura y de planta ovalada, se constituye como el hito visual del parque al tratarse del punto más alto y resuelve el difícil cambio de trayectoria del antiguo lecho del río, un giro de 90°, antes de encauzarse para atravesar toda la ciudad hasta el mar, además de ser el soporte del auditorio al aire libre.

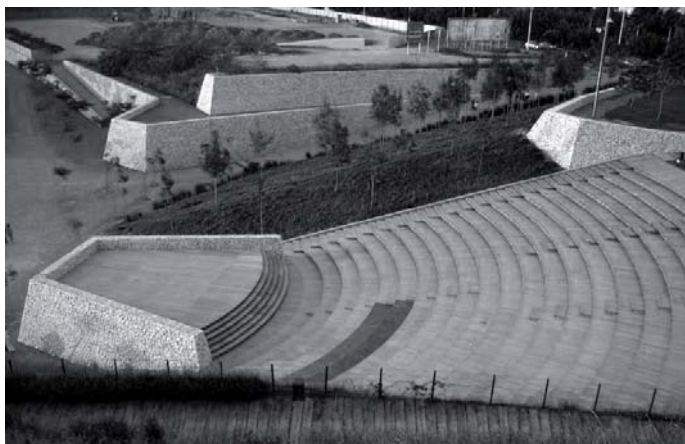
El agua, indiscutible protagonista, surge en forma de azud y va discurriendo en diferentes niveles a lo largo de los dos recorridos principales del parque: el paseo del Molí del Sol y la senda de Ribera, situados uno a cada lado del lago. La topografía, que determina diferentes cotas del terreno, va creando ambientes distintos desde donde se potencian las diferentes vistas del parque.



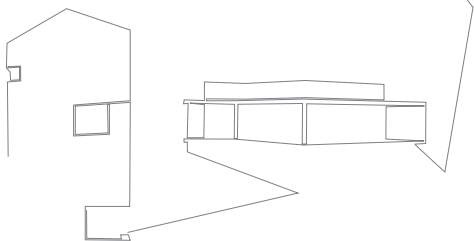
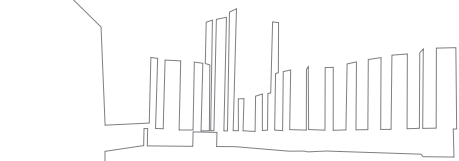
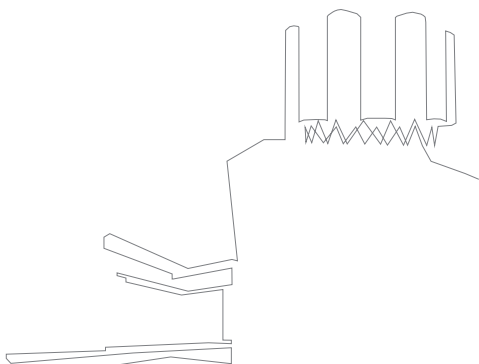
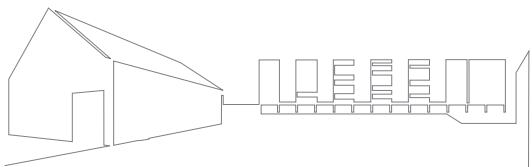
El agua mana del Molí del Sol. Desde el azud de donde surge es guiada por los diferentes niveles hasta caer en cascada. La parte norte del parque se compone de bancales aterrazados contenidos por muros de piedra que marcan diferentes alturas y nos conducen hasta la entrada del gran lago, que a lo largo de su recorrido va recreando el paisaje de ribera, en donde no faltan las islas de aluvión. Un ambiente que recuerda el que en otros tiempos fue característico del entorno del río Turia. La piedra natural en los muros, detrás de los cuales se integran los equipamientos, la madera cepillada de ipe en los bancos y en las gradas del auditorio, los pavimentos de hormigón lavado en los espacios más urbanos, y acabados con gravilla de canto rodado o traviesas de madera reciclada para el resto de caminos y senderos que se deslizan longitudinalmente entre islas, muros y colinas, adaptándose a sus diferentes formas y geometrías, forman el espectro de materiales empleados en su construcción.

La vegetación de las diferentes zonas se compone de bosques de ribera, pinares mediterráneos y árboles exóticos que van marcando los una serie de recorridos peatonales como son la senda de la Ribera (1.375 m), Paseo del Molí del Sol (1.758 m) y el de la montaña-mirador (782 m). Recientemente se ha construido una pasarela peatonal de 145 metros que cruza el parque conectando la avenida Pio Baroja con el nuevo "Bioparc".

Premio COACV 2003-2004.







U.P.V.

CIUDAD  
POLITÉCNICA DE  
LA INNOVACIÓN

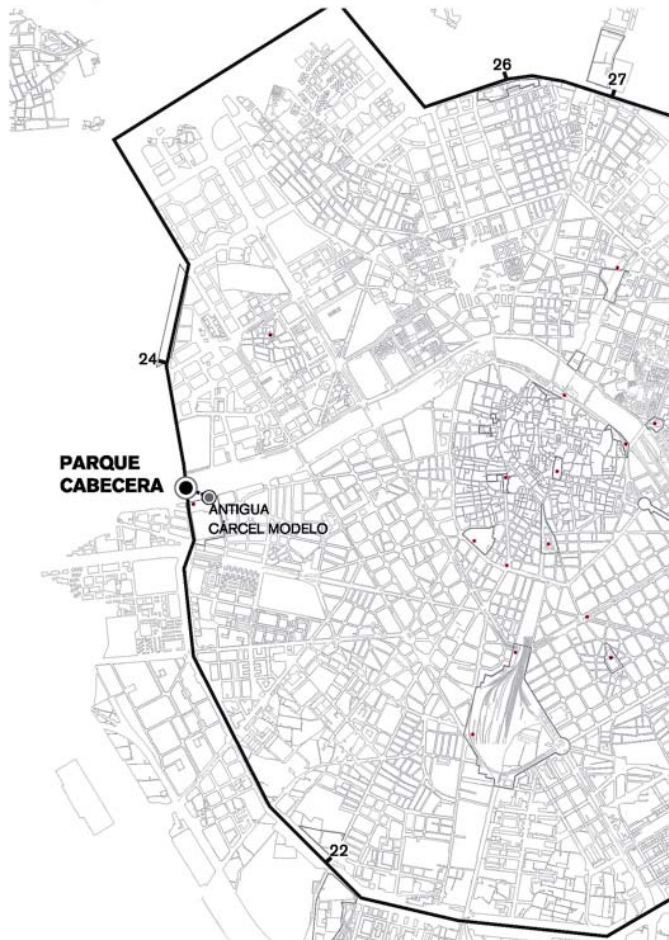
16  
Eje Reino Valencia -  
Francia - Puerto

15  
Eje Reino Valencia  
- Francia - Puerto

21  
Huerta Sureste -  
Cami d'en Corts

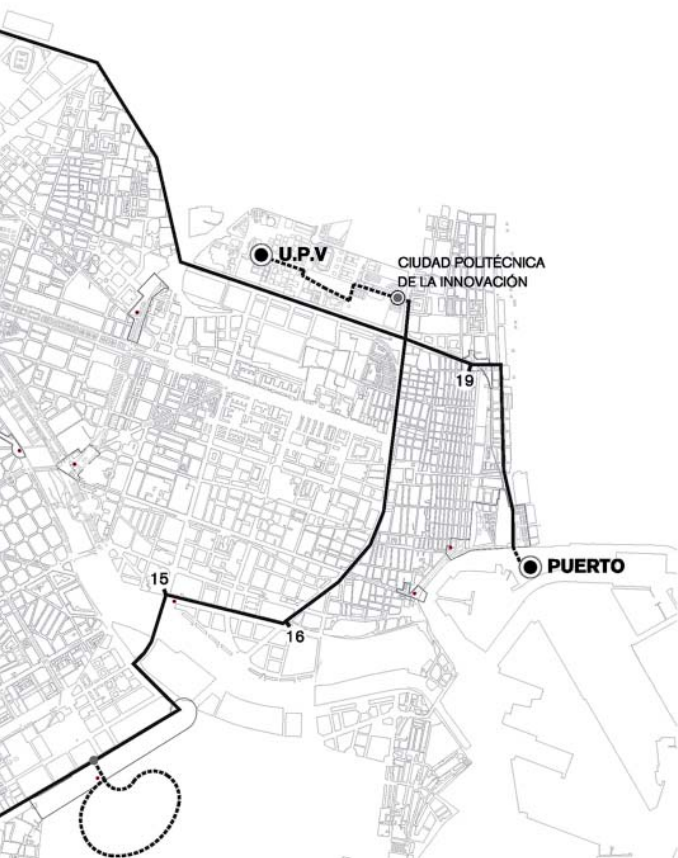
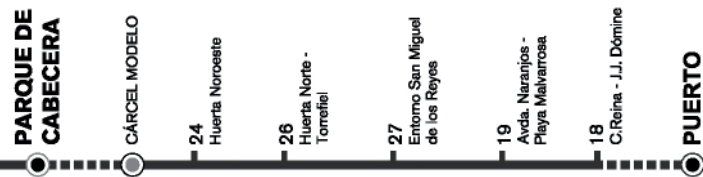
22  
Ronda Sur Patraix  
- Gaspar Aguilà

23  
Entorno Càrcel  
Modelo



PARQUE  
CABECERA

ANTIGUA  
CÀRCEL MODELO



RECORRIDO EN BUS

RECORRIDO A PIE

LUGARES PRÓXIMOS



## ANTIGUA CÁRCEL MODELO

c/ Luis Lamarca, 50 - c/ Nueve de Octubre, 1

1890

### autores:

Joaquín María Belda Ibañez

Joaquín M<sup>a</sup> Belda (1839-1912) es uno de los arquitectos más importantes del último tercio del s. XIX y el que construye la mayor parte de los edificios públicos del periodo. El más importante de todos ellos es el de la Cárcel Modelo, construida bajo el funcional esquema panóptico, que basaba su efectividad en el aislamiento del preso que incluso en sus paseos en el patio se ve privado de la comunicación con el resto de los reclusos.

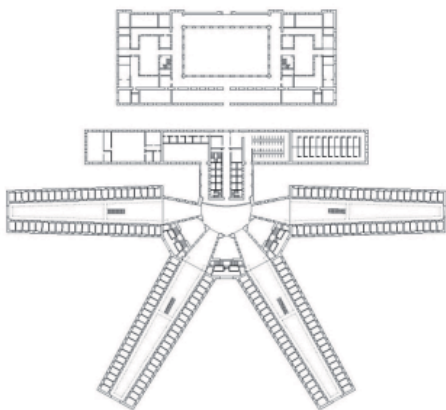
El Complejo de la antigua Cárcel Modelo se encuentra estratégicamente ubicado en el tejido urbano de la ciudad de Valencia, en la manzana que conforman las calles Castán Tobeñas, Nueve de Octubre, Luis Lamarca y Rincón de Ademuz. El edificio se construyó entre 1890 y 1903 sobre un solar cuadrado de más de 200 m. de lado situado más allá de las alineaciones del ensanche, con su fachada principal orientada al norte, y abriendo hacia el sur su disposición radial conformada por 4 naves longitudinales en donde se disponen, en planta baja y dos pisos las 528 celdas que componen la unidad penitenciaria dentro de una estudiada rigidez geométrica y con un eje de simetría N-S.





La distribución de los edificios se desarrollaba en dos recintos diferenciados: el recayente a fachada albergaba un cuerpo central, destinado a dependencias administrativas y servicios auxiliares, flanqueado por sendos patios ajardinados, aunque con el tiempo el del lado este fue ocupado por un nuevo cuerpo auxiliar. El segundo recinto, dotado de una ronda interior de seguridad, albergaba las celdas, edificaciones auxiliares, y los denominados paseos de pistas, hoy desaparecidos, formados por dos edificios cilíndricos divididos en 18 sectores circulares, sirviendo uno de ellos de acceso al distribuidor central, también circular, en el que se disponían 17 puertas de acceso a otros tantos patios, en los que los reclusos podían hacer ejercicio al aire libre, y ser controlados por un solo vigilante situado en una terraza sobre el distribuidor central.

Las naves se iluminan por un gran hueco de medio punto situado en su testero, y por una serie de ventanas dispuestas sobre las galerías por encima las celdas, a modo de lucernario longitudinal. El conjunto denota una sólida construcción en la que la mampostería concertada y las verdugadas de ladrillo constituyen su estructura fundamental y cuya austera ornamentación se circunscribe a la correcta ejecución de los recercados de ladrillo de sus ventanas. Abandonado su uso original en 1991, en la actualidad está pendiente su reconversión como complejo administrativo de la Generalitat Valenciana.



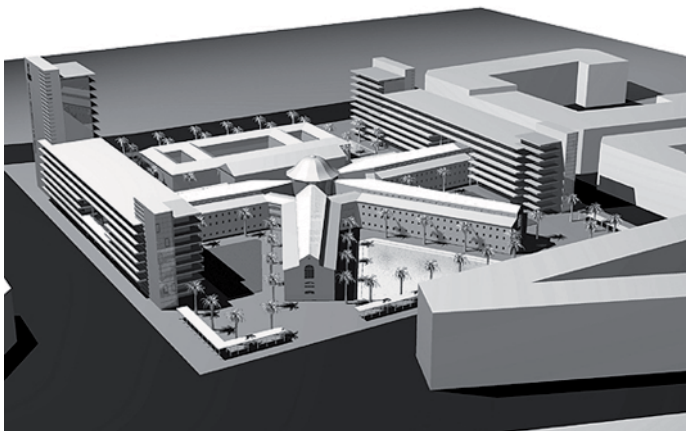
## PROYECTO:

El enclave de la antigua Cárcel Modelo se considera idóneo para la centralización de una gran cantidad de los Servicios de la Administración Autonómica, así como, paralelamente, dotar al barrio de espacios públicos ajardinados y otras necesidades y equipamientos.

La actual actuación corre a cargo del equipo de Gestión Inmobiliaria de la Dirección General de Patrimonio de la Conselleria de Economía, Hacienda y Empleo. La actuación pasará por la restauración integral de todos los elementos protegidos y fijación de usos para éstos, así como la creación de dos pastillas laterales de nueva construcción que respetan y dejan visto el antiguo recinto carcelario, configurando espacios públicos ajardinados.

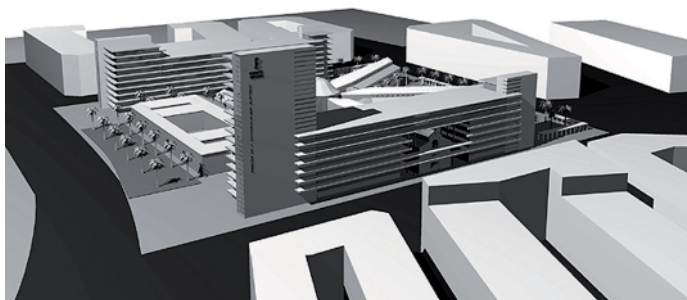
La edificación no es compacta, sino permeable e integrada en el entorno y permitiendo la visualización total de la parte posterior del complejo carcelario, que quedara integrada en espacios abiertos ajardinados a estudiar posteriormente con detalle.

El antiguo recinto carcelario será completamente rehabilitado y adecuado al uso para que se destine, permitiéndose iluminaciones cenitales en las galerías que permitan crear ambientes adecuados para cada uso, teniendo un gran abanico de posibilidades.

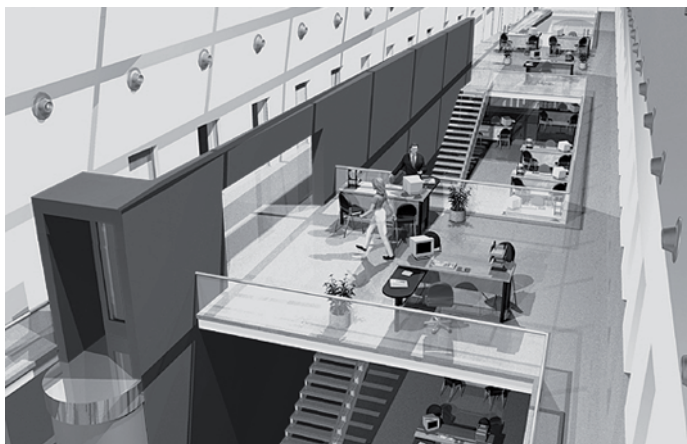


La implantación de las nuevas edificaciones que constituye la propuesta de ordenación se produce de forma asimétrica con la ubicación de un edificio en altura, situado en la confluencia de las calles Castán Tobeñas y Nueve de Octubre, que con sus 15 plantas sobre la baja y orientado hacia el puente Nueve de Octubre, constituye un hito arquitectónico, referencia de todo el complejo administrativo que se propone. El resto de la ordenación consiste en la implantación de dos pastillas de edificación de nueva planta, recayentes a las calles Nueve de Octubre y Rincón de Ademúz, que rematadas en sus laterales con cuerpos de edificación sobreelevados una planta sobre las citadas pastillas, configuran la manzana objeto de la ordenación.

El encuentro entre estos nuevos cuerpos de edificación y la de la antigua cárcel modelo se produce de forma que se enmarcan los testeros de las citadas alas con dos plantas pasantes de las nuevas pastillas por encima de la cubierta de las alas, produciéndose a nivel de planta baja una separación de los nuevos edificios de 8 metros en cada lado para permitir la accesibilidad a los espacios libres interiores, así como al recinto rehabilitado.



Para apoyar aún más la integración entre la edificación de nueva planta y el recinto que se rehabilita, se prolongan dos de los cuerpos volados perimetrales que recorren la edificación de nueva planta y se conectan con los testeros de las alas de la antigua prisión, sirviendo como elemento de evacuación del recinto que se rehabilita.



**HUERTA NOROESTE**

Cruce Av. Pío Baroja – Av. del General Avilés

Bolsa de huerta protegida (en el P.G.O.U.) de alto valor paisajístico y productivo en las inmediaciones del núcleo histórico de Campanar. Se trata, a diferencia de lo que sucede al sur de la ciudad, de una bolsa de huerta abierta al norte a lo largo del cauce del río Turia.

La particularidad de este lugar reside en el hecho de ser hoy el único segmento del tercer cinturón de ronda todavía en ejecución. La asimetría de las condiciones de contorno: ciudad a un lado, territorio 'rural' al otro, merecería una sección sensible a esta situación, que constituye sin duda una oportunidad última de proponer y proteger otro modelo de intercambio entre ciudad y paisaje cultural.



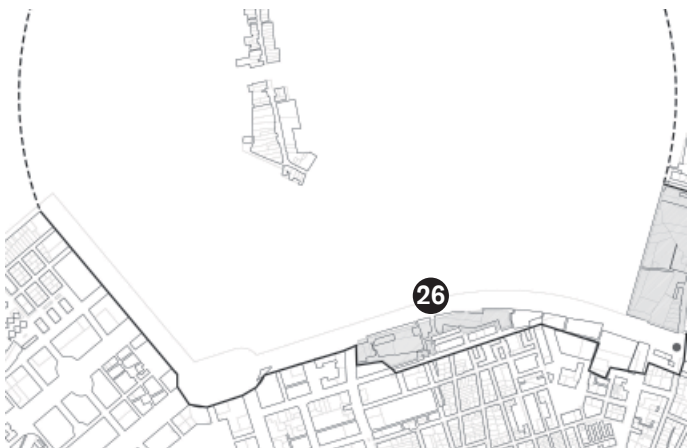
**HUERTA NORTE\_TORREFIEL**

Encuentro Av. Hermanos Machado – Senda de Perolo

Bolsa de huerta protegida (en el P.G.O.U.) de alto valor paisajístico y productivo.

La Avenida Hermanos Machado se eleva sobre el plano de la huerta más de un metro y medio, marcando una frontera que evita el intercambio entre las estructuras de ciudad y territorio rural, de forma que desaparece la histórica relación de interdependencia entre ambas

La Ronda, en tanto que elemento viario cuya sección ha sido diseñada para permitir un tráfico rodado periférico alrededor de la ciudad, responde a la lógica del automóvil, lógica incompatible con la del trazado de las estructuras preexistentes sobre las que se asienta: las estructuras agrarias. La difícil articulación de ambas lógicas produce, en el lado exterior de la ronda, gran cantidad de residuos parcelarios de forma triangular con nula posibilidad de supervivencia como terreno productivo, al haber sido privados de las infraestructuras básicas: los caminos y acequias que organizaban y estructuraban la huerta alrededor de la ciudad.



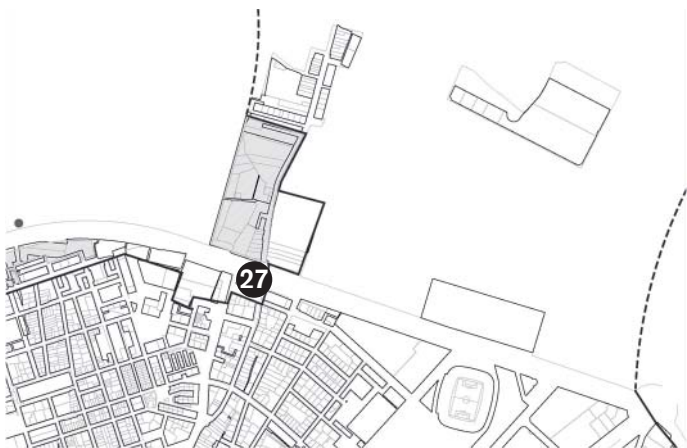
## ENTORNO SAN MIGUEL DE LOS REYES

Cruce Av. Hermanos Machado – Av. Constitución

La Ronda Norte corta en este punto la antigua carretera de Barcelona y como en otros muchos momentos de la Ronda aísla las edificaciones al otro lado. Además en este punto, se corre el riesgo de estrangular la conexión entre las dos bolsas de huerta a uno y otro lado de la antigua carretera de Barcelona, si se satura de edificación los alrededores de San Miguel de los Reyes.

Históricamente el trazado de la antigua carretera de Barcelona, correspondía con una de las vías de comunicación más importantes de Hispania, la Vía Augusta, que unía Roma con Gades (Cádiz). Posteriormente, tras la conquista romana, esta vía romana, pasará a denominarse Camí de Morvedre o Camí Reial.

En los alrededores de esta arteria aparece San Miguel de los Reyes, que comienza siendo monasterio y panteón real, y tras multitud de cambios de función termina siendo la sede de la Biblioteca Valenciana.



19

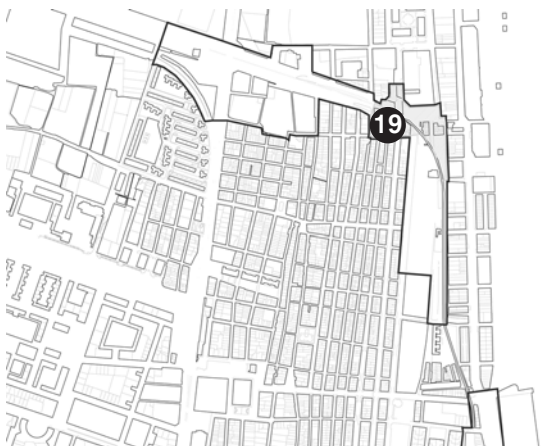
**AVENIDA DE LOS NARANJOS\_PLAYA MALVARROSA**

Cruce Av. de los Naranjos – Calle de la Reina

La Avenida de los Naranjos se configura paralelamente a otros ejes de gran importancia como vía de acceso al frente litoral como son la avenida de Blasco Ibáñez, la Avenida del Puerto y el eje Avenida del Reino de Valencia-Avenida de Francia.

Este lugar supone la llegada al mar de la Avenida de los Naranjos, vía de gran capacidad que permitiría un acceso norte a los barrios marítimos de la ciudad de Valencia precisamente en un área poco consolidada, debido a las indeterminaciones en el proyecto de acceso subterráneo de tráfico de mercancías al puerto de Valencia desde el norte, precisamente bajo este lugar.

El potencial de este lugar reside por lo tanto en la enorme cantidad de posibilidades que su estado de latencia actual permitiría en un proyecto urbano ambicioso, que advirtiese las posibilidades de este acceso norte al frente litoral de la ciudad.





**J.J.DOMINE CALLE DE LA REINA**

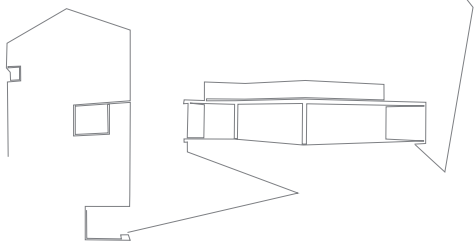
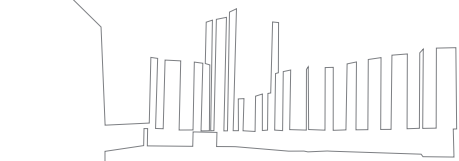
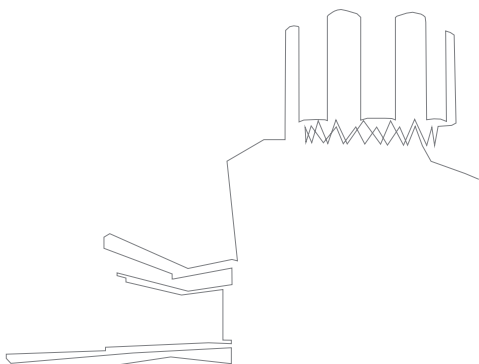
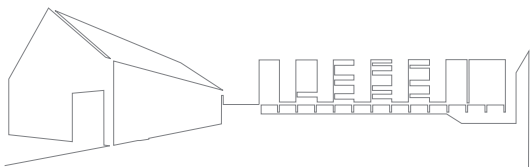
Cruce C/ Doctor Juan José Domine – C/ de la Reina

Es este lugar el encuentro entre la calle de la Reina y la dársena interior del puerto. Lugar de enorme potencial por ser la fachada del barrio del Cabañal hacia el puerto.

El Cabanyal nació como barrio de pescadores y trabajadores del puerto, a la sombra de las murallas del Grao. Hasta el siglo XVIII el Cabanyal era más reducido; la playa llegaba hasta la calle José Benlliure y a partir de las obras del puerto emprendidas en 1792, avanzó el mar, dando origen a casi un kilómetro de terreno. Una vez aposentada la nueva tierra, la calle Mayor pasó en la práctica a ser la calle de la Reina. De 1836 a 1897 fue municipio independiente con el nombre de Poble Nou de la Mar y se anexionó a Valencia en 1897 junto con el Grau.

Su centro histórico está protegido como Bien de Interés Cultural (BIC) por la enorme singularidad de su trama urbana. Barrio popular ancestralmente amenazado por diferentes planes de ampliación de la Avenida Blasco Ibáñez hasta el mar, hecho que ha provocado una enorme brecha entre vecinos e instituciones.





## FOREDECK (VELES E VENTS)

Puerto autónomo

### autores:

David Chipperfield, Fermín Vázquez

Con motivo de la designación de Valencia como ciudad sede de la 32nd America's Cup el 26 de Noviembre de 2003, se proyectaron una serie de infraestructuras para la celebración del evento con el objetivo último de reestructurar los espacios portuarios y resolver el encuentro de la ciudad con el mar, reconquistando la dársena interior para Valencia.

Las obras llevadas a cabo han supuesto el acondicionamiento de la dársena interior del puerto para la implantación de las bases de los equipos participantes, la construcción de un nuevo canal de conexión entre la dársena y el mar, la creación de nuevos edificios, zonas verdes y espacios de ocio vinculados a la competición o a su contemplación, la creación de nuevos aparcamientos e infraestructuras, etc. Actuaciones que han modificado la imagen y funciones de esta zona del puerto para convertirse en parte de la ciudad.

El elemento central que articula la nueva ordenación de la dársena interior es el conjunto formado por el edificio Veles e Vents (también conocido por el nombre de Foredeck), parking Village y el America's Cup Park.



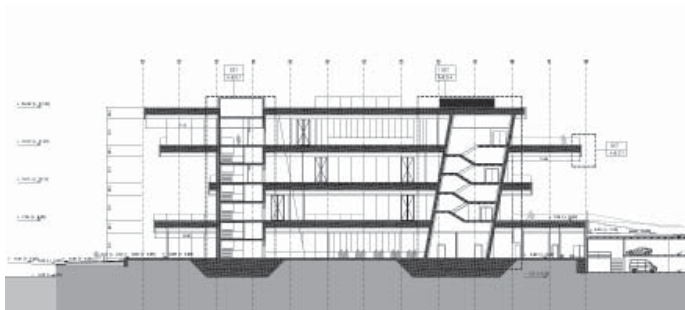
La propuesta ganadora del concurso internacional convocado en junio de 2005 por el Consorcio Valencia 2007, diseñado por David Chipperfield architects y b720, y bajo dirección de obra del arquitecto Antonio Gomis Bernal ocupa 124.635 m<sup>2</sup> y se plantea como un brazo de ciudad que penetra en el puerto de forma cuidadosa a través del nuevo parque. Bajo esta nueva topografía y siguiendo la traza del nuevo canal se oculta un gran aparcamiento con 800 plazas, construido en su mayoría por elementos prefabricados de hormigón armado. Sobre su superficie aparecen espacios de ocio y esparcimiento diseñados con la intención de crear una gran plataforma desde donde los espectadores puedan contemplar las competiciones, y que a la vez descubre a la ciudad una nueva perspectiva sobre la playa de la Malvarrosa.

La zona ajardinada se adhiere a la pieza de aparcamiento, enlazando sutilmente el conjunto con la playa y con el recinto portuario. Esta penetración de la ciudad es rematada por el edificio Veles e Vents, situado junto a la entrada del nuevo canal que abre al mar la dársena interior del puerto.



El edificio, cuyo nombre rinde homenaje al poeta y caballero valenciano del s. XV Ausiàs March, está compuesto por cuatro contundentes plataformas horizontales que flotan unas sobre otras, mediante un elegante y estudiado juego de desplazamientos, que genera diversos espacios en sombra con vistas panorámicas desde donde presenciar la salida de los barcos por el canal. La planta baja y especialmente la planta primera (continuación de la gran plataforma de la pieza de aparcamiento y accesible desde la dársena interior por una rampa de grandes dimensiones) tienen un carácter público, mientras que la segunda y tercera recoge el programa privado, reservado a los organizadores y patrocinadores del evento.

El edificio se sustenta sobre cuatro núcleos (dos de ellos inclinados en dos direcciones), que recogen las comunicaciones e instalaciones del edificio. Los grandes voladizos, de hasta 12 m., y luces de hasta 28 m., se alcanzan mediante cables postesados embebidos en los forjados de un metro de canto. Chapas de acero de 2 m. de anchura rematan el espesor del forjado y falso techo, definiendo la imagen exterior del edificio. Una vez finalizado el evento se tiene previsto su reconversión como centro de convenciones.



Del resto de actuaciones cabe destacar el AC Park Sur (AMP Associats), la base del Luna Rossa Challenger, obra del arquitecto italiano Renzo Piano (una singular combinación de velas que se encuentran y se agregan sobre una estructura de aluminio), y las bases de los equipos Alinghi y BMW Oracle, firmadas por el arquitecto valenciano José María Tomás Llavador.

Con el objeto de proponer una reordenación y reforma en el entorno del puerto de Valencia y su conexión con el antiguo cauce del río Turia en un área de actuación de 135 ha., complementando las actuaciones que hasta la fecha se habían llevado a cabo, en septiembre de 2006 el Consorcio Valencia 2007 convocó un concurso internacional de ideas para la Marina Real Juan Carlos I. El primer premio ex aequo fue otorgado al equipo encabezado por los arquitectos Jean Nouvel, José María Tomás, J. Ribas G. y J. Ribas F., y al estudio GMP internacional Arquitectos e Ingenieros.



Planta Baja



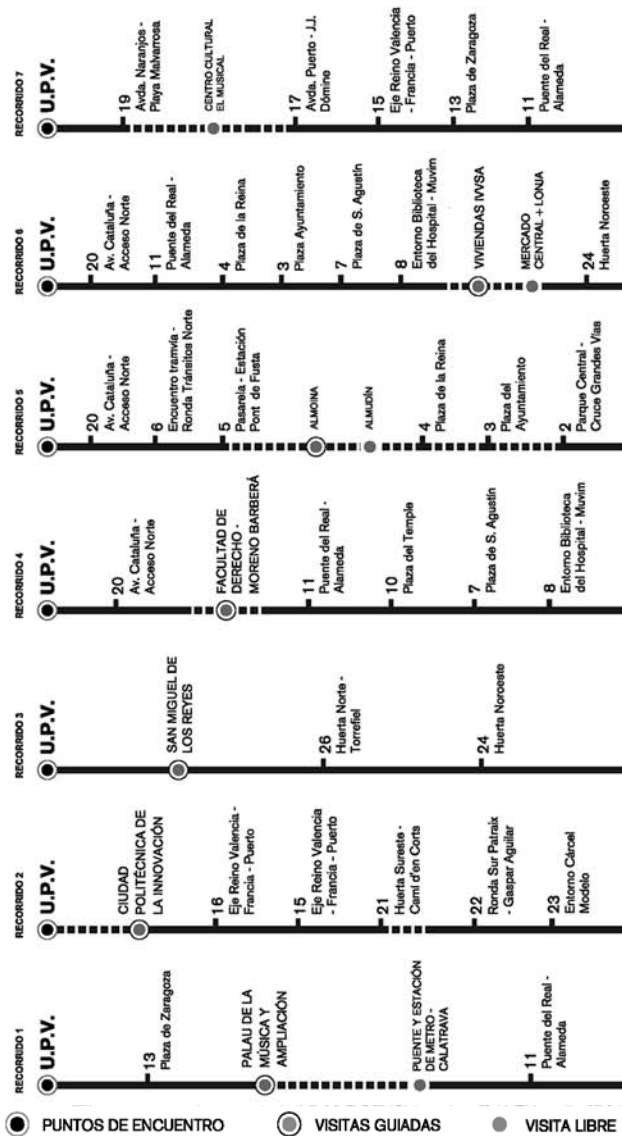
Planta primera



Planta segunda



Planta tercera



PUNTOS DE ENCUENTRO

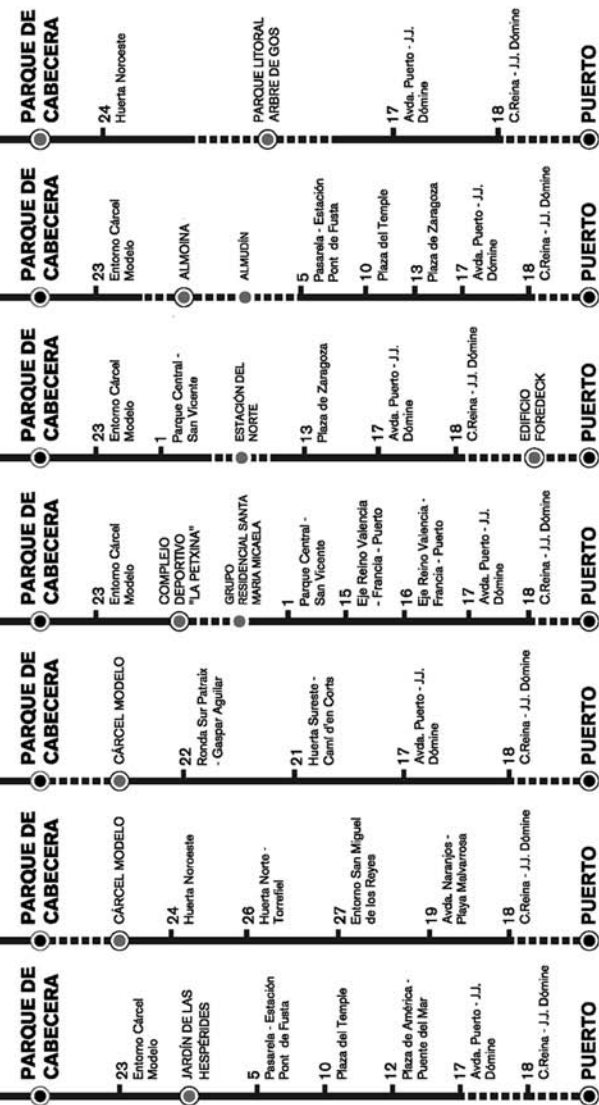


VISITAS GUIADAS



VISITA LIBRE

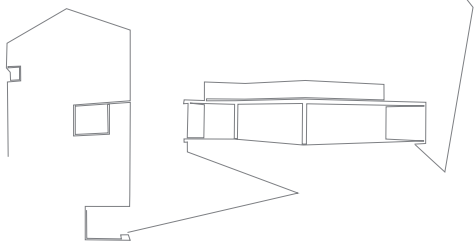
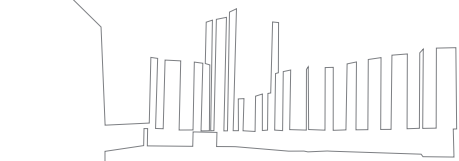
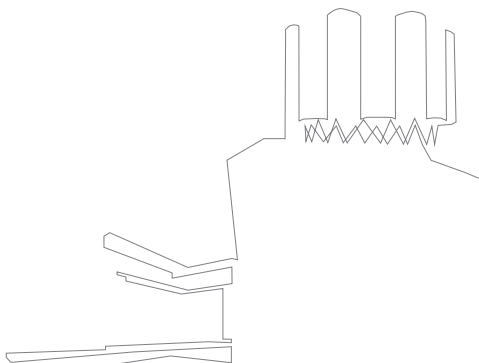
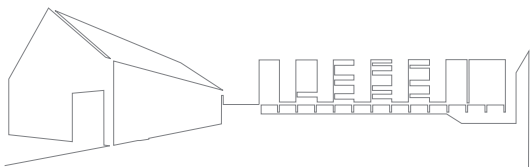




RECORRIDO EN BUS

RECORRIDO A PIE

LUGARES PRÓXIMOS



## MIÉRCOLES 29 DE OCTUBRE

### Universitat Politècnica de València

Avda. de los Naranjos [entrada rectorado UPV]

12.00-18.00 h, ITINERARIOS ARQUITECTÓNICOS:

Itinerario 1: **Río Verde**

Itinerario 2: **Ronda Sur-Oeste**

Itinerario 3: **Ronda Norte-Este**

Itinerario 4: **Extramurs**

Itinerario 5: **Eje monumental Norte-Sur**

Itinerario 6: **Centro: Velluters/Carmen**

Itinerario 7: **Litoral: Poblados marítimos/Albufera**

Todos los itinerarios comienzan en la **Universidad Politécnica de Valencia** y terminan en la **dársena interior del Puerto**. Todos los itinerarios comparten una parada intermedia para comer en el **Parque de Cabecera**. Todos los itinerarios contemplan un recorrido en autobús, a pie, visitas guiadas, visitas libres y lugares 'próximos' como situaciones de oportunidad de la ciudad de Valencia.

La **Fundación Caja de Arquitectos** asignará a cada inscrito en un solo itinerario, no obstante se facilitará el recorrido detallado de cada uno de ellos.

**UPV: Campus de Vera**

c/ Camino de Vera, 5A

**MuViM**

c/ Quevedo, 10

**Oficina Caja de Arquitectos**

c/ Hernán Cortés, 8

**Hotel NH Center**

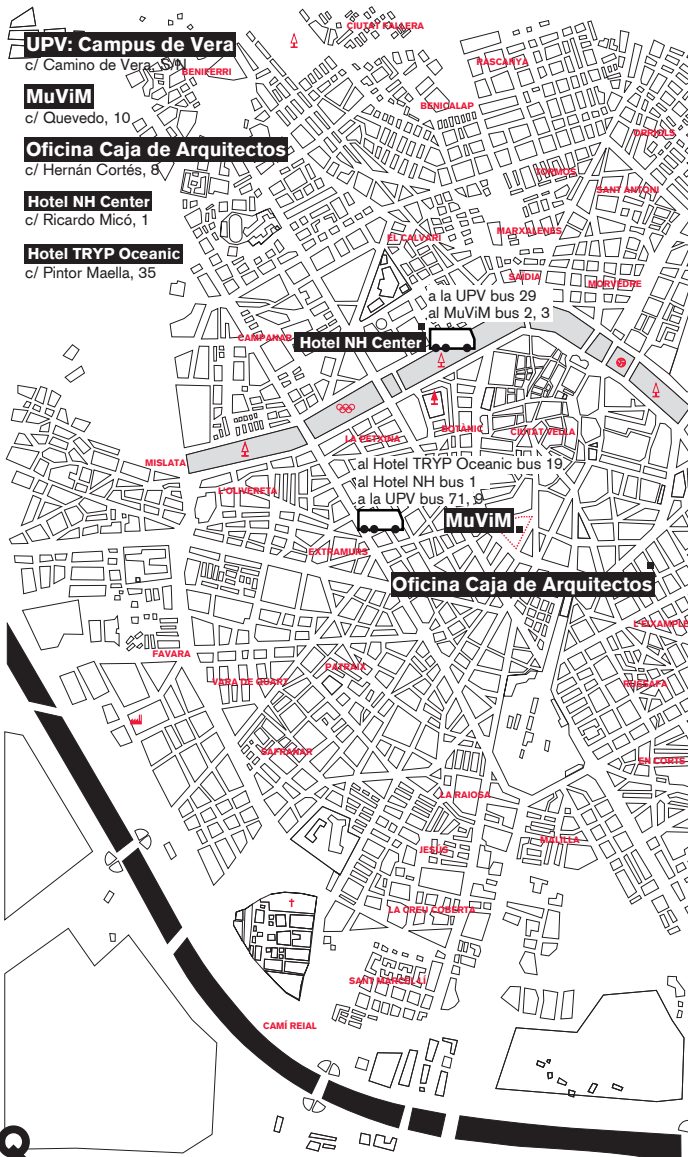
c/ Ricardo Micó, 1

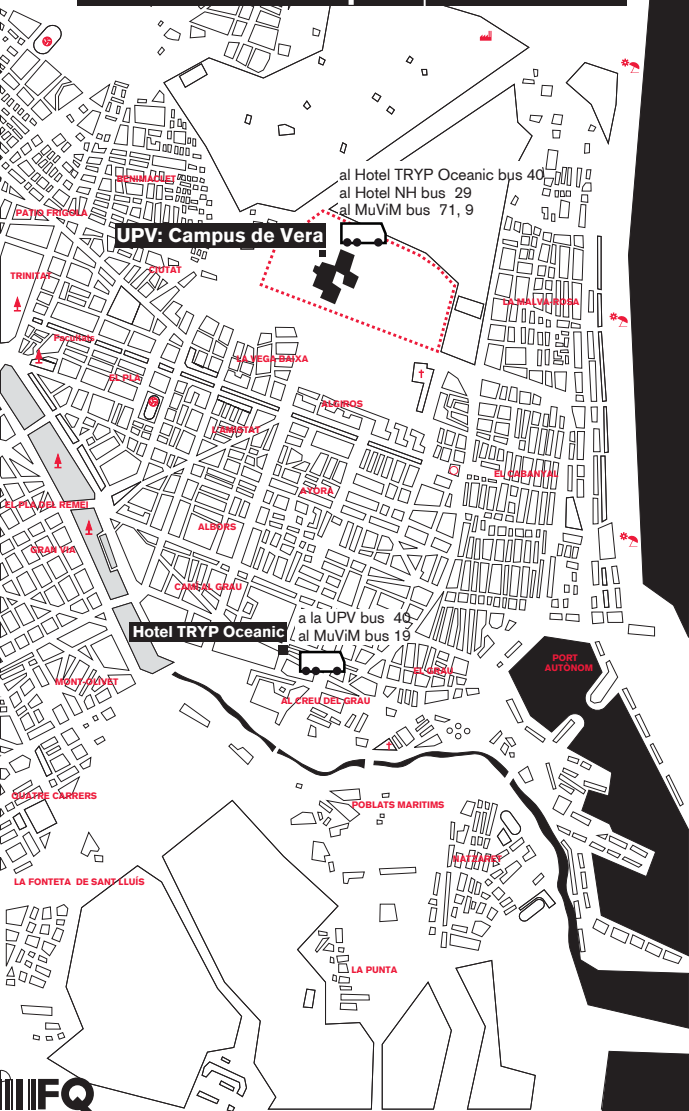
**Hotel TRYP Oceanic**

c/ Pintor Maella, 35

a la UPV bus 29  
al MuViM bus 2, 3

al Hotel TRYP Oceanic bus 19  
a la UPV bus 71, 9



**PLANO VALENCIA arquia/próxima 2008**

## Y POR LA NOCHE...???

### TAPEO Y BOCATAS...

#### Zona de Ciutat Vella:

##### • **LA RENTAORA**

Pl. Mosén Sorell, 11  
teléfono: 670.396.302  
(menos de 20 €)

##### • **PEPITA PULGARCITA**

c/ Caballeros, 19  
(más de 20 €)

#### Zona del Botánico:

##### • **LA MAR SALÁ**

C/Lepanto, 26  
(C/Botánico-C/Lepanto)  
teléfono: 963.922.786  
www.lamarsala.es  
(menos de 20 €)

##### • **LA MALAQUITA**

C/ Turia, 52  
teléfono: 963.262.547  
(más de 20 €)

#### Zona Ruzafa

##### • **CÁDIZ 70**

c/ Cádiz, 70  
Los jueves jazz en vivo  
Tapas modernas y originales  
teléfono: 963.341.574  
(menos de 20 €)

#### Zona Benimaclet

##### • **LA BODEGUETA**

c/ Alegret, 2  
(más de 20 €)

##### • **L'ENCERT**

c/ Dr. Garcia Brustenga, 3  
teléfono: 963.622.180  
(más de 20 €)

### CON CUBIERTOS...

#### Zona de Ciutat Vella:

##### • **SANDWICH TOWN**

c/ Convento San Francisco, 3  
Sandwiches y ensaladas  
teléfono: 963.155.226  
(más de 20 €)

#### Zona del Botánico:

##### • **LES NITS**

c/Lepanto, 23  
teléfonos: 963.916.340  
609.013.028  
www.lesnits.com  
(más de 20 €)

#### Zona Ruzafa

##### • **TORRIJOS**

c/ Doctor Sumsi, 4  
teléfono: 963.732.949  
Cocina de autor  
www.restaurantetorrijos.com

##### • **EL HUERTO**

c/ Pedro III el Grande  
(más de 20 €)

#### Zona Benimaclet

##### • **BAJO FLORES**

c/ Reverendo Rafael  
Tramoyeres, 5  
(más de 20 €)

##### • **ASADOR AZUAGA**

c/ Primado Reig, 72  
teléfono: 963.890.413

**TOMAR ALGO y BAILAR...****CAFÉS:**Zona Cánovas:• **ENTREVINS**

c/ Reina Doña María, 3  
(C/Cádiz con Lit. Azorín)  
Terraza  
teléfono: 963.333.523  
(menos de 20 €)

• **FUDD**

c/ Joaquín Costa, 27  
Cocina creativa con raíces  
tradicionales  
Reservas: 963748558  
www.fuddmenu.com  
(más de 20 €)

Zona Blasco Ibáñez:• **AMADOMÍO**

c/ Bélgica, 30  
Cócteles y cocina mediterránea  
creativa  
Reservas: 963930968  
www.amadomio.net  
(menos de 20 €)

Zona del Cabañal:• **SERGIO ALARCÓ**

c/ Marino Blas de Lezo, 23  
Su especialidad, solomillos, foie o  
pescados salvajes  
Reservas: 963552280  
(más de 20 €)

Zona Ciudad de las Artes-Puerto:• **MAR DE BAMBOO**

Edificio Veles e Vents  
Reservas: 963448899  
www.elaltocatering.com

• **LA LINTERNA**

C/ Linterna, 11  
Pub y Club de Jazz  
teléfono: 963.520.16

• **BLACK NOTE**

C/ Polo y Peyrolon, 15  
Café concierto-Pub Musical  
www.blacknoteclub.com

• **0031**

C/ Buen Orden, 31  
teléfono: 963.366.596

• **VIVIR SIN DORMIR**

Paseo de Neptuno, 42  
www.vivirsindormir.com

• **CAFÉ DE LA INFANTA**

Plaza del Tossal nº 3

• **39° 27 norte**

Port America's Cup  
teléfono: 963817171

**CLUBS:**• **47 SOCIAL CLUB**• **BARBERBIRBORBUR**• **THE MILL**• **FOX CONGO**• **UMBRACLE**• **LAS ÁNIMAS DEL PUERTO**• **GREENSPACE HEINEKEN**

## DIRECCIONES Y TELÉFONOS útiles:



- **Teléfono** de consulta durante el **Foro**: 692913799
- Oficina de la **Caja de Arquitectos**:  
c/ Hernán Cortés, 8, Valencia  
teléfono: 963 515 625
- **UPV**:  
Campus de Vera, Camino de Vera, s/n, Valencia  
teléfono: 963 877 110
- **MuViM**:  
c/ Quevedo, 10, Valencia  
teléfono: 963.883.730



- Hotel **NH Center**:  
c/ Ricardo Micó, 1, Valencia  
teléfono: 963.475.000
- Hotel **TRYP Oceanic**:  
c/ Pintor Maella, 35, Valencia  
teléfono: 963.350.300



- autobús urbano de la **UPV al MUVIM**: líneas 71 y 9
- autobús urbano del **Hotel NH Center al MuViM**: líneas 2 y 3
- autobús urbano del **Hotel NH Center a la UPV**: línea 29
- autobús urbano del **Hotel TRYP Oceanic al MuViM**: línea 19
- autobús urbano del **Hotel TRYP Oceanic a la UPV**: línea 40

### Fundación Caja de Arquitectos:

c/ Arcs, 8 - 08002. Barcelona

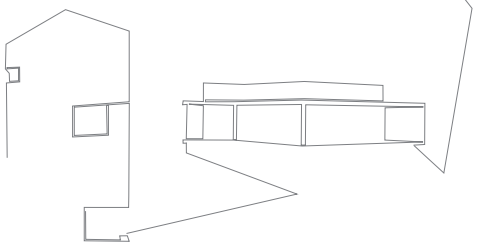
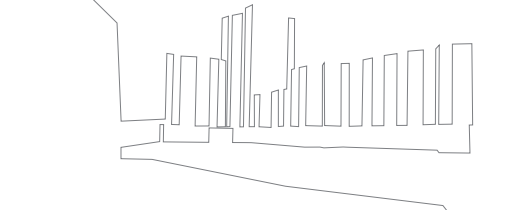
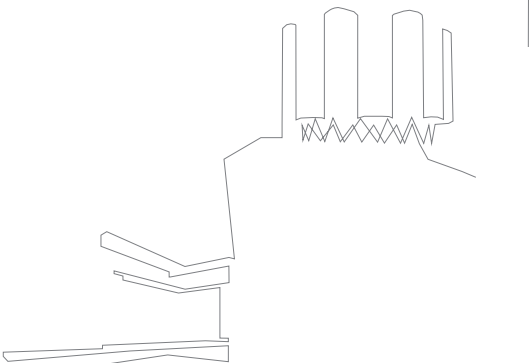
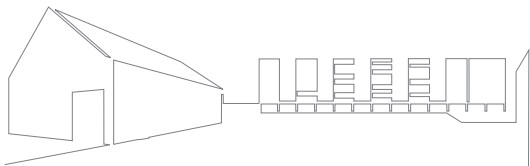
[www.arquia.es/fundación/foro](http://www.arquia.es/fundación/foro)

[fundacion@arquia.es](mailto:fundacion@arquia.es)

tlf: 934.826.800

fax: 933.042.340





## BIBLIOGRAFÍA

### **GIMENEZ BALDRES, ENRIQUE J.;**

"Parcelacions Residencials Suburbanas. La formació de la perifèria metropolitana de València"; Servicios Publicaciones UPV  
Valencia, 2006

### **M. SANCHIS GARNER ;**

" La ciutat de valencia , síntesi d'història i de geografia urbana"

Albatros Edicions ;

Valencia, 1972

### **LLOPIS, AMANDO; PERDIGÓN, LUIS; TABERNER, FRANCISCO**

"Cartografía histórica de la ciudad de Valencia / Volumen 1 (1608 - 1929)"

Faximil Edicions Digitals

Valencia, 2004

### **VARIOS AUTORES**

"Guía de arquitectura de Valencia"

ICARO-CTAV

Valencia, 2007

### **COACV**

Via Arquitectura – 09.V Espacios Urbanos

### **SITIOS WEB**

[www.valencia.es](http://www.valencia.es)

### **ITINERARIOS Foro arquia**/próxima 2008

Concepto y coordinación de itinerarios.

Concepto, coordinación y elaboración de material gráfico y escrito:

**CEROGRADOS**  
DE ARQUITECTOS

[www.cerogradoss.es](http://www.cerogradoss.es)

La **Fundación Caja de Arquitectos** no se hace responsable de las opiniones expresadas en los textos de la presente guía y los mismos no constituyen la opinión de la **Fundación Caja de Arquitectos**.

Agradecemos al **Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia** la colaboración en la recopilación de la información de este dossier.

La **Fundación Caja de Arquitectos** agradece la colaboración de las personas e instituciones que han hecho posible esta iniciativa.

© de los textos: sus autores

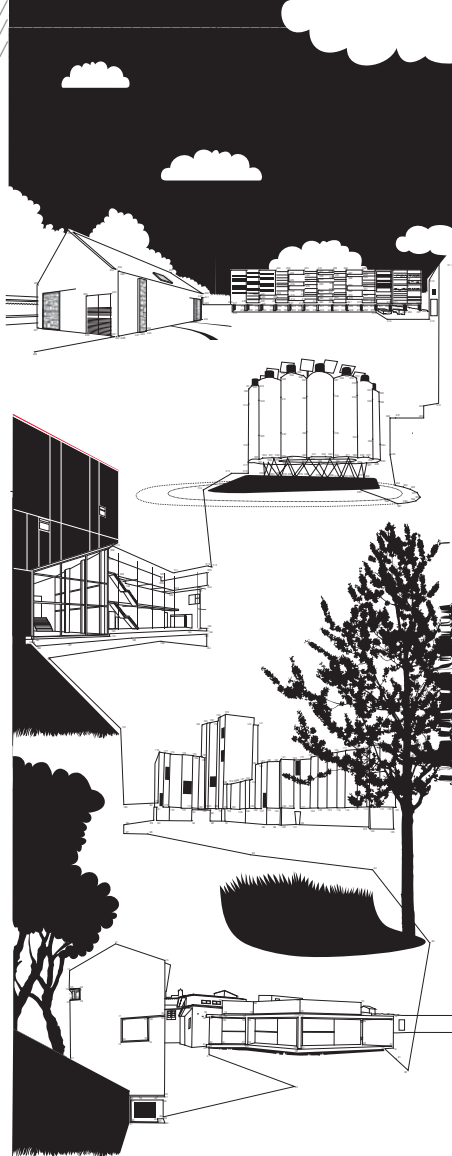
© de las fotografías: sus autores

© de la documentación gráfica: sus autores

última

CONTACTO GUÍA:  
nombre:

teléfono:



|||FQ

Foro arquia/próxima

