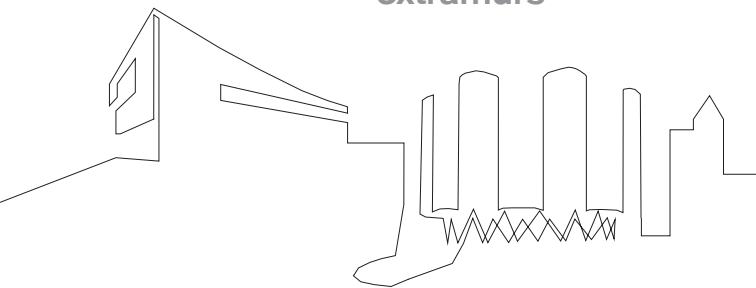


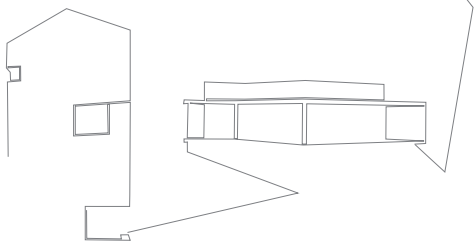
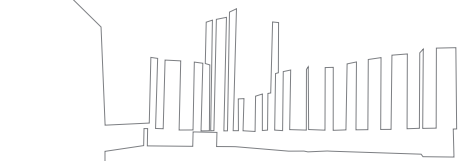
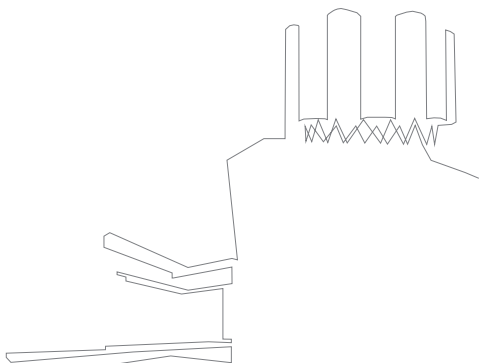
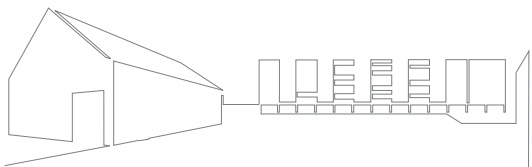
Foro **arquia**/próxima 2008

Valencia 29, 30 y 31 de Octubre de 2008

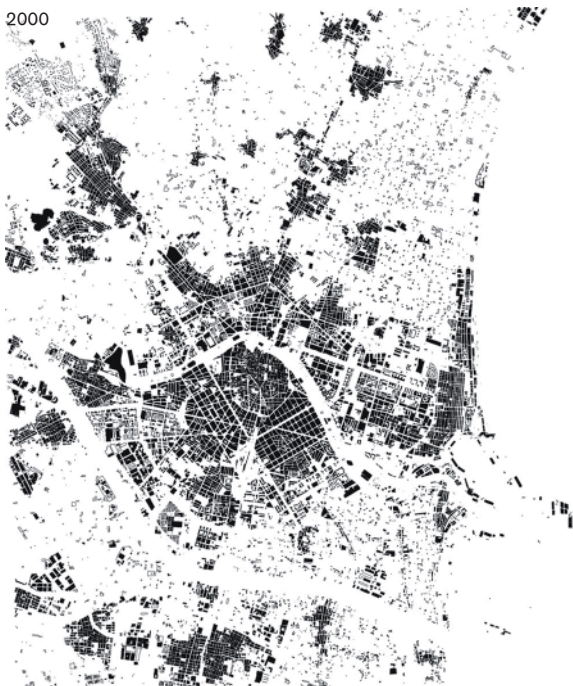
El Foro **arquia**/próxima 2008 ha sido posible gracias a la financiación obtenida del Fondo de Educación y Promoción de **Arquia** Caja de Arquitectos.

ITINERARIO 4 extramurs

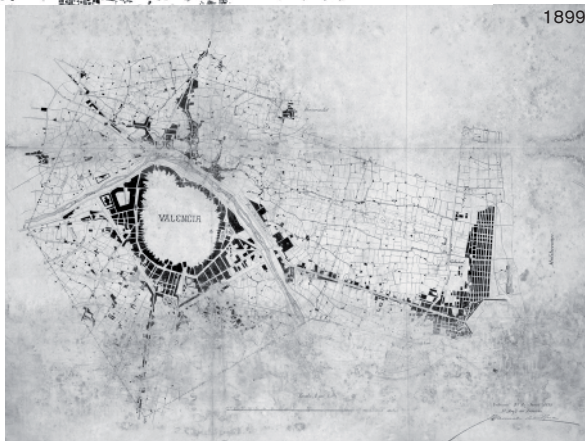




2000



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.

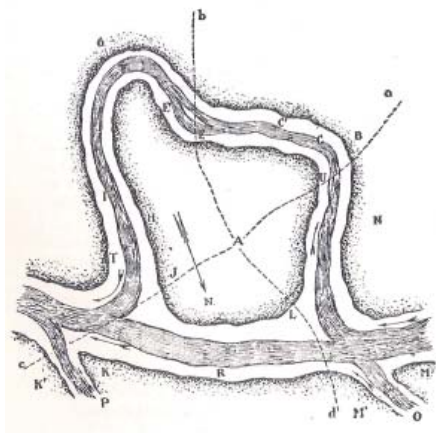
1_VALENCIA PRE-ROMANA

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)

Etapla 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

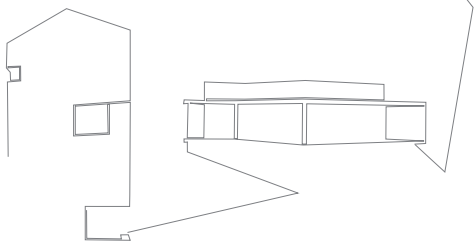
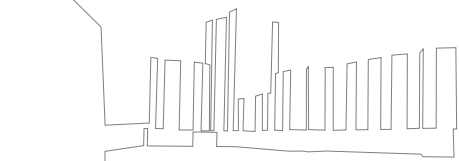
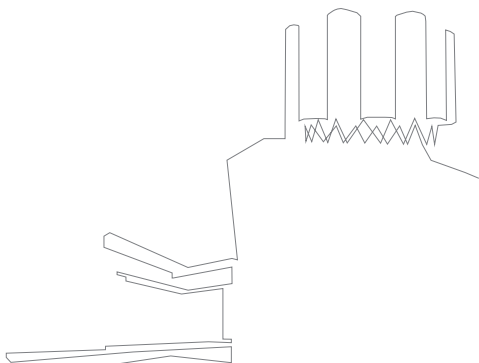
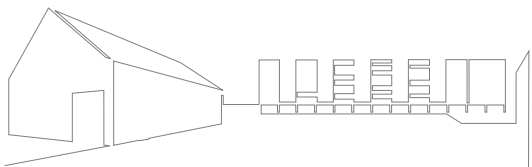


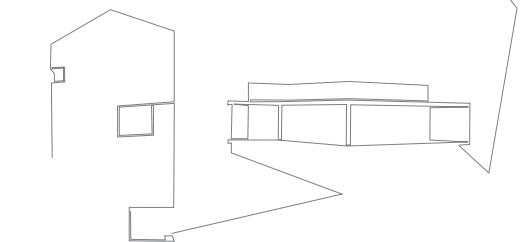
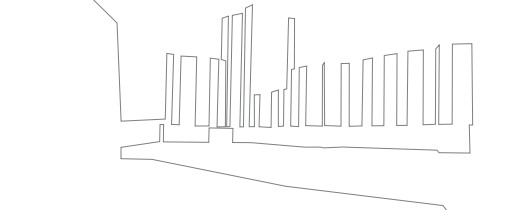
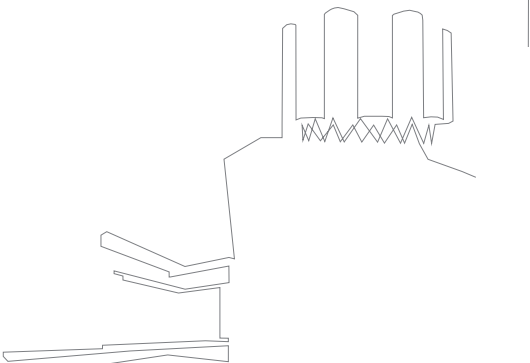
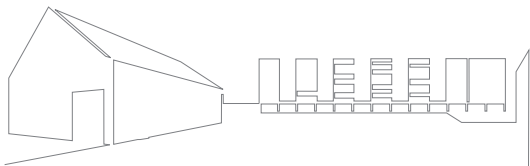
12_LA PERSPECTIVA ACTUAL (1902-1939)

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.



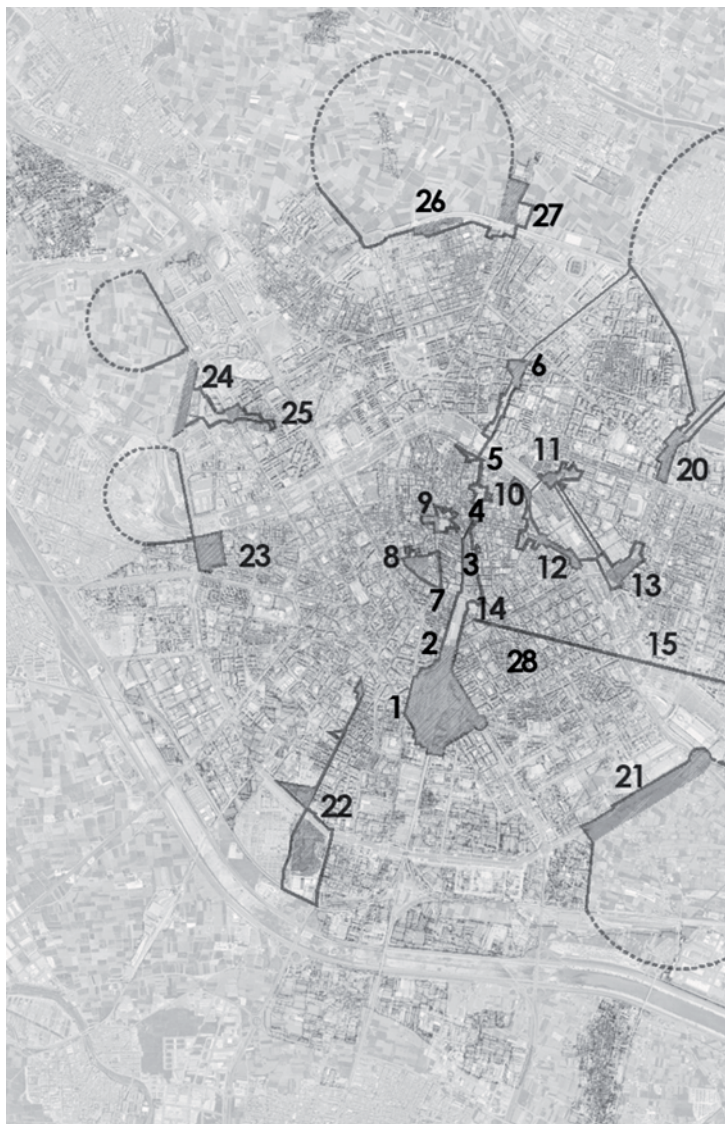


La iniciativa que aquí se presenta se concibe con la voluntad de fomentar el intercambio entre el **Foro arquia**/próxima 2008 y la ciudad de **Valencia** durante los días de su celebración.

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.

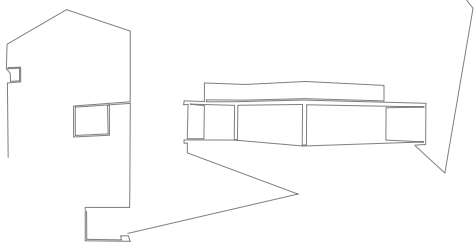
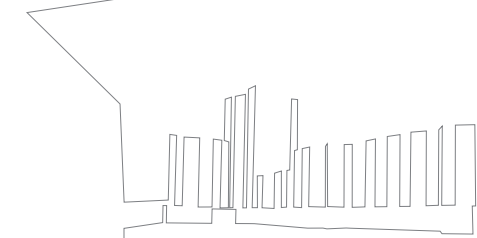
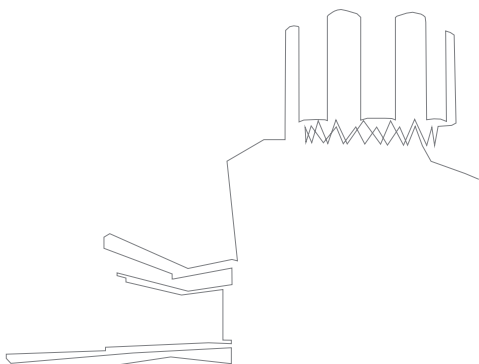
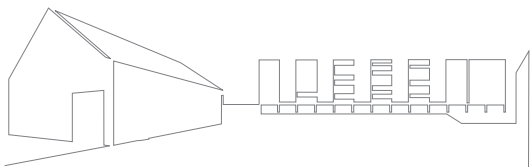
El **Foro arquia**/próxima 2008 ha señalado 28 lugares de oportunidad en Valencia; lugares de gran potencial urbano, **28 lugares próximos** elegidos por ser los escenarios que construirán el espíritu de la Valencia del futuro, la **Valencia próxima**. Se proponen estos 28 lugares como excusa para el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



20

AVENIDA DE CATALUÑA, ACCESO NORTE CIUDAD

Cruce Av. Primado Reig – Av. Cataluña

Se elige este lugar por ser el punto de entrada a la ciudad desde el Norte, por las carreteras V-21 y AP-7, a través de una de las bolsas de huerta de mayor valor paisajístico de las que la conurbación puede disfrutar aún hoy. La estructura parcelaria de ésta se manifiesta al viajero mediante las trazas perfectamente ordenadas que suponen caminos, acequias y las muchas edificaciones rurales, alquerías, que siguen siendo utilizadas aún hoy.

Paisaje ciertamente pintoresco, habla al que llega a la ciudad de los orígenes económicos y sociales de la ciudad de Valencia y de la frágil y valiosa herencia musulmana sobre la que la ciudad ha sido construida.



FACULTAD DE FILOSOFÍA Y CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN

Avda. Blasco Ibañez, 30

Antigua Facultad de derecho
1959 (1959-1963)**autores:**

Fernando Moreno Barberá

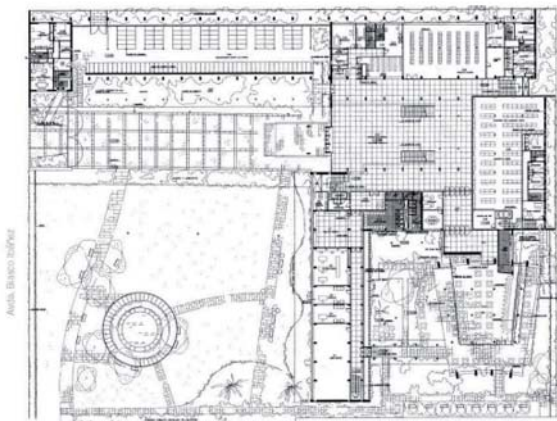
A comienzos de los años 30 el proyecto del Paseo de Valencia al Mar fue modificado para incentivar la construcción de viviendas sociales. El inicio de los Grupos de Casas Baratas de las Asociaciones de la Prensa (1934) y Artes Gráficas (1935) hizo suponer el posible éxito de esta reforma, pero siempre pensando en la inestimable ayuda de la Universitat de València, que desde 1927 deseaba construir allí una verdadera ciudad universitaria. La riada vino a acelerar aquel ambicioso proyecto, pues en 1958 la Junta de Obras de la Universidad reclamó la urgente necesidad de levantar edificios destinados a los estudios de Leyes y de Filosofía y Letras, en unos solares municipales del Paseo que habían sido cedidos en 1944.

El proyecto global fue redactado un año después por el arquitecto ceutí Fernando Moreno Barberá, que era el responsable de la Oficina de Arquitectura del Instituto Nacional de Industria y estaba dirigiendo las obras de la Casa del Brasil en la Ciudad Universitaria de Madrid.



La Facultad de Derecho, la primera en construirse, es un auténtico ejemplo de artesana modernidad de raíz europea asentada en los años treinta y cuarenta, pero ya pasada por el tamiz norteamericano o por las interpretaciones mejicanas, venezolanas o brasileñas de la obra de Le Corbusier. Planteada como un ejercicio de edificación abierta, los diferentes volúmenes que lo forman se ajustan a las alineaciones de las dos calles que cierran la manzana, para dar lugar a un gran jardín de acceso que acentúa su fuerza compositiva frente al Paseo y a otro espacio abierto en la zona posterior, más pequeño pero también ajardinado, donde se sitúa el Aula Magna.

El conjunto se articula en torno al edificio donde se encuentra el vestíbulo, diseñado con un gran vacío en su centro para reforzar psicológicamente la secuencia de acceso desde el exterior, y de él nacen todas las conexiones internas que conducen a los cuerpos bajos donde se encuentran el Aula Magna, sala de lectura, aulas, oficina y cafetería; y al más alto que alberga el decanato, salas de profesores y seminarios.



Sus fachadas se tratan con gran diversidad constructiva y de acuerdo con las particulares condiciones de orientación, por ello las situadas al norte se cierran tan solo con muros definidos por vidrio y carpintería metálica, mientras que las del sur se protegen con significativos parasoles fijos de hormigón. El cuidado diseño de todos sus elementos interiores y exteriores, realizado por el propio arquitecto, se completa con los paneles artísticos realizados por Javier Clavo. El antiguo edificio ha sido recientemente restaurado y reformado, para poder hacer frente a sus nuevos usos como Facultad de Filosofía y Ciencias de la Educación.

Está incluido, desde 1996, en el Registro Internacional DOCOMOMO.



Marca el encuentro de dos de las estructuras verdes más importantes de la ciudad, como son jardines de Viveros y el antiguo cauce del Turia. Se sitúa también cercano a otras dos de igual importancia como son los jardines de Monforte y el comienzo de la avenida Blasco Ibáñez.

Además sitúa el inicio de la Alameda, que que era el antiguo acceso al Palacio del Real desde el mar, abierto en 1.677. Durante los siglos XVII y XIX era el lugar escogido por los nobles y burgueses valencianos para pasearse en sus carrozas y berlinas.

En la actualidad, este punto de cruce de historia, jardines y paseos extramuros, es un cruce de carriles de tráfico rodado inquebrantables, que marginan pequeñas islas de espera para el peatón. No hay lugar para vistas lejanas al río y a los jardines próximos.

El Paseo de la Alameda, a pesar de su relevancia hitórica y su enorme potencial como lugar de esparcimiento gracias a su longitud y su amplísima sección, es utilizado fundamentalmente como aparcamiento, con la excepción de algún día festivo en que el acceso del tráfico rodado es restringido.



Espacio triangular situado frente al Palacio de El Temple, actual Sede de la Delegación del Gobierno en Valencia. Separada del río por los varios carriles de intenso tráfico rodado que constituyen la ronda de circunvalación del centro histórico (sobre la traza de las antiguas murallas derribadas en 1865). Se el inicio del puente del Real, el más ornamental de la ciudad, ya que su objetivo era conducir al Palacio del Real, residencia de los reyes del Reino de Valencia. En este lugar se situaba la Puerta de Montesa, marcando el inicio de un rosario de plazas que se unen para crear un recorrido verde hacia el interior de Ciutat Vella.

De nuevo aquí el coche adquiere el papel protagonista y no encontramos ningún indicio de espacio público accesible o de calidad, a pesar de la existencia de unos magníficos ejemplares botánicos, únicos en toda la ciudad, de *Ficus macrophylla*.

Este lugar podría ser el inicio de un interesante sistema anular de espacios públicos a ambas riberas del río Turia, integrando el Llano del Real, el Paseo de la Alameda, la Plaza de Zaragoza, la plaza de América, la Porta de la Mar y de nuevo la Plaza del Temple.



PLAZA DE SAN AGUSTÍN

Encuentro Plaza de San Agustín – C/ Guillem de Castro

Lugar de gran potencial debido a su posición de máxima centralidad y a la intensa actividad comercial que se genera a su alrededor. Supone el cruce de la calle de San Vicente (antiguo Cardo romano) con la Avenida de Guillem de Castro. Supone el inicio de la Avenida de Barón de Cárcer, operación inconclusa de reforma interior de principios de siglo XX, que pretendía atravesar todo el centro histórico de la ciudad con una 'moderna' avenida que introdujese los vientos regeneradores del progreso en la insalubre ciudad histórica.

En la actualidad, la denominada "plaza" está surcada por carriles de tráfico rodado en ambos sentidos que expulsan el tránsito peatonal a las aceras laterales y aíslan las paradas del transporte público situadas en el centro.

Como en otros espacios públicos de la ciudad, el intenso tráfico rodado y la sincronización de sus semáforos, hacen del cruce de esta plaza una operación a veces arriesgada y siempre dividida en tiempos entre los que el peatón debe esperar en pequeñas islas peatonales.



ENTORNO BIBLIOTECA DEL HOSPITAL_M.U.V.I.M.

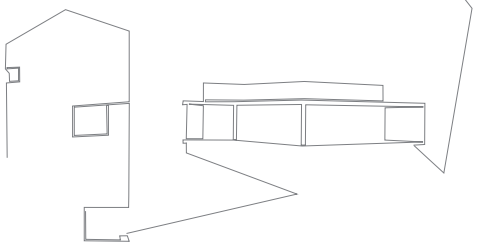
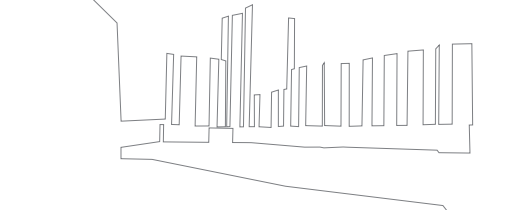
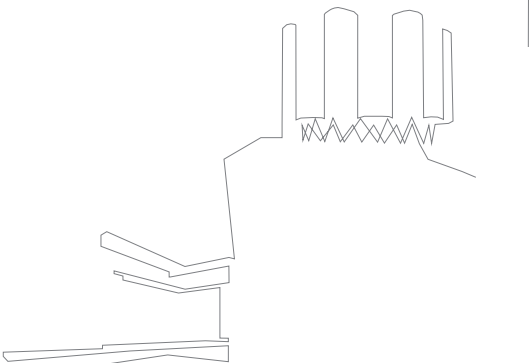
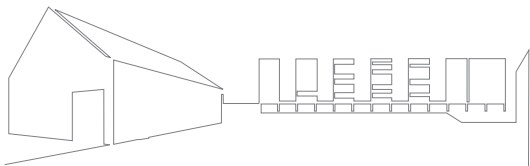
Jardín Biblioteca del Hospital – MUVIM

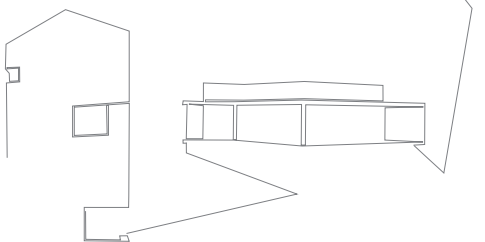
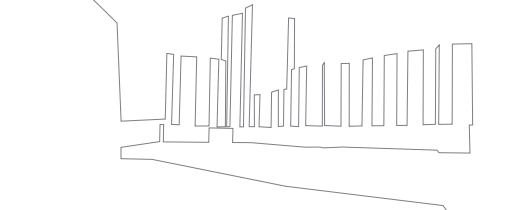
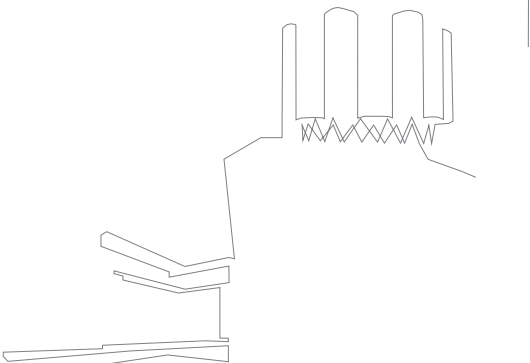
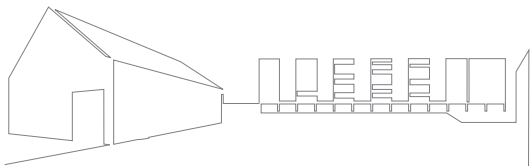
Este jardín configurado por el triángulo formado por las calles del Hospital, Quevedo y Guillem de Castro. En él encontramos parte del Antiguo Hospital, que aloja hoy la Biblioteca Pública de Valencia. Como fondo escénico al este nos encontramos el nuevo Museo Valenciano de la Ilustración y la Modernidad, más conocido como MUVIM, obra del arquitecto Guillermo Vázquez-Consuegra.

Existe un proyecto para convertir este espacio en una gran zona verde pero actualmente y a la espera del inicio de los trabajos de excavación arqueológica, el espacio se presenta descuidado y los restos arqueológicos que surcan el desolado jardín se encuentran colocados sin ningún tipo de orden, o bien de tal forma que llevan a cierta confusión entre los visitantes, creyendo éstos reconocer la estructura del antiguo sanatorio.

Será ésta la zona verde más grande del centro histórico, con un enorme déficit de espacios ajardinados. Unificará uno de los centros culturales más importantes del distrito: la biblioteca provincial, el Museo de la Ilustración (MuVIM), la escuela de artesanía y la futura sede de la Universidad Católica.







PARQUE DE CABECERA

Antiguo cauce del Turia, Avda. Pío Baroja

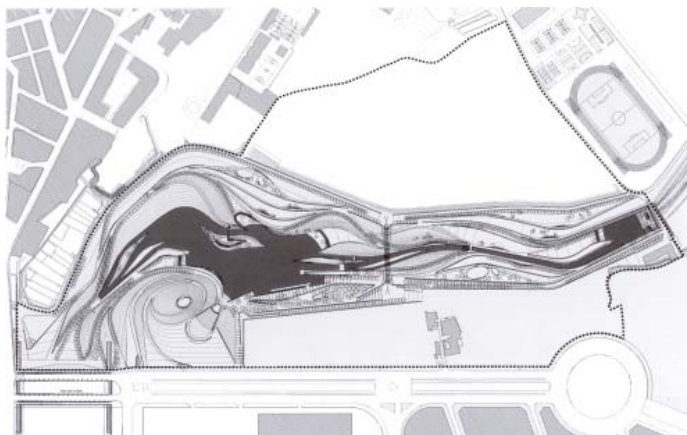
2001 (2002-2004)

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.

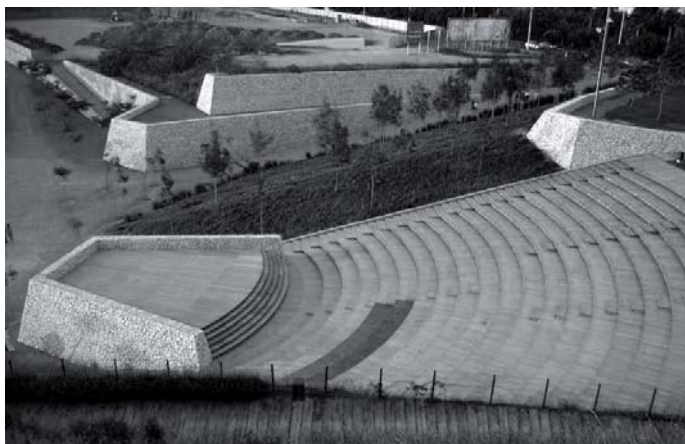
El agua, indiscutible protagonista, surge en forma de azud y va discurriendo en diferentes niveles a lo largo de los dos recorridos principales del parque: el paseo del Molí del Sol y la senda de Ribera, situados uno a cada lado del lago. La topografía, que determina diferentes cotas del terreno, va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



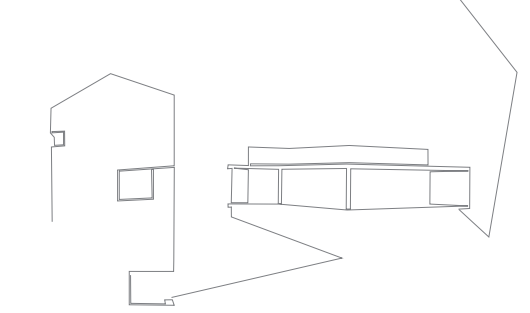
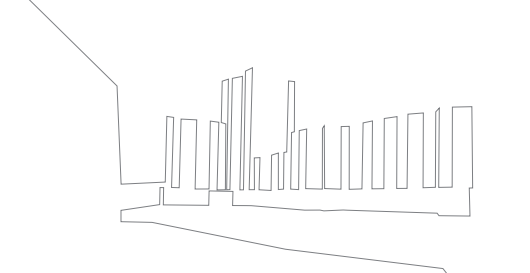
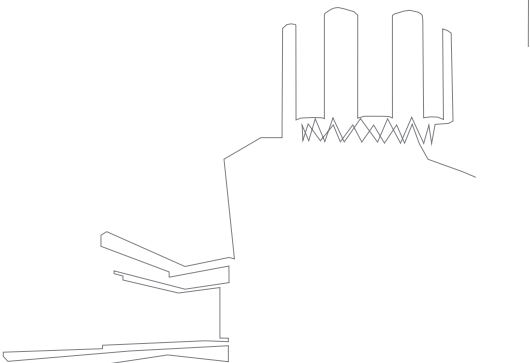
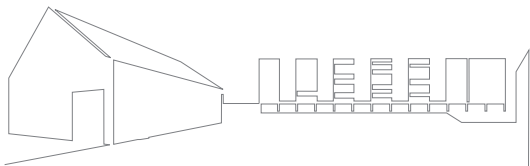
El agua mana del Molí del Sol. Desde el azud de donde surge es guiada por los diferentes niveles hasta caer en cascada. La parte norte del parque se compone de bancales aterrazados contenidos por muros de piedra que marcan diferentes alturas y nos conducen hasta la entrada del gran lago, que a lo largo 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.

20
Av. Cataluña -
Acceso Norte

FACULTAD DE
DERECHO -
MORENO BARBERÁ

11
Puente del Real -
Alameda

10
Plaza del Temple

7
Plaza de S. Agustín

8
Entorno Biblioteca
del Hospital - Muvim

PARQUE
CABECERA

23

COMPLEJO
DEPORTIVO
"LA PETXINA"

10

11

7

8

1

PARQUE DE CABECERA

23

Entorno Cárcel Modelo

COMPLEJO DEPORTIVO "LA PETXINA"

GRUPO RESIDENCIAL SANTA MARIA MICAELA

1

Parque Central - San Vicente

15

Eje Reino Valencia - Francia - Puerto

16

Eje Reino Valencia - Francia - Puerto

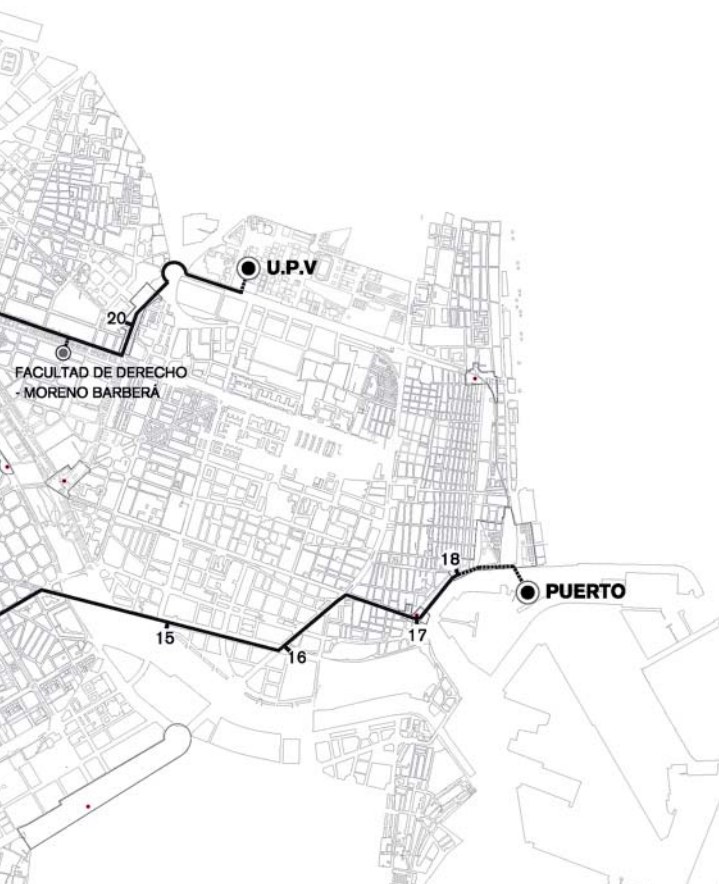
17

Avda. Puerto - J.J. Dómine

18

C.Reina - J.J. Dómine

PUERTO



20

U.P.V.

FACULTAD DE DERECHO - MORENO BARBERÁ

18

PUERTO

15

16

17

RECORRIDO EN BUS

RECORRIDO A PIE

LUGARES PRÓXIMOS

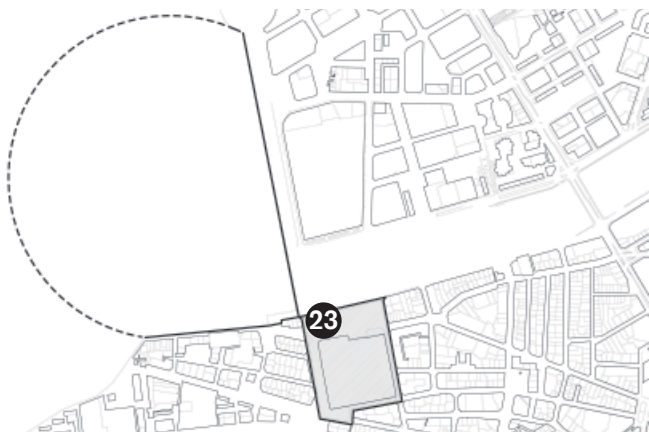
ENTORNO CÁRCEL MODELO

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.



COMPLEJO LA PETXINA**Antiguo Matadero Municipal**

Pso. de la Pechina, 42

1912

autores:

Luis Ferreres Soler

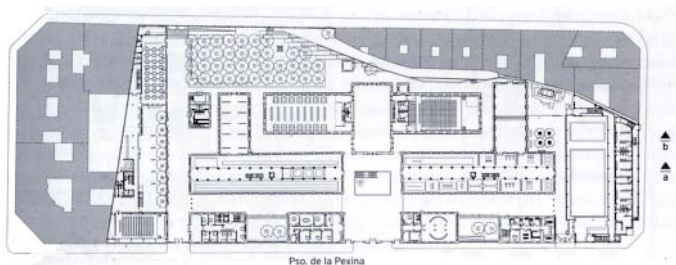
intervenciones:

Carlos Campos González (2004)

Carlos Payá Tenorio (2004)

Proyectado en 1895 e inaugurado siete años más tarde, es sin duda la obra más importante de su autor y una de las más significativas de la arquitectura civil del tránsito del s. XIX al XX, en un contexto de preocupación por las medidas higiénicas que fueron prohibiendo la presencia de las actividades insalubres en el interior de la ciudad. Su situación e determinó en el antiguo camino de Madrid, y junto al camino de Tránsitos.

De marcado carácter industrial, su planta, sobre un terreno de 12.875 m² busca la simetría a pesar de la irregularidad del solar, estableciendo tres naves de matanza en las que se distribuían las distintas clases de ganado: vacuno, lanar y cabrío, y de cerda.



Pso. de la Pexina

Las naves, construidas con una cuidada utilización del ladrillo, austeras en la ornamentación y con paramentos provistos de grandes ventanales sustentan sus cubiertas mediante una original estructura de pilares de hierro fundido y vigas de celosía, que albergaban el sistema de manipulación de las reses. Su iluminación se reforzaba mediante unos lucernarios longitudinales que sobrealzan el testero mediante un alargado hueco con arco de medio punto dispuesto para favorecer la ventilación.

También se disponía de un novedoso sistema de limpieza por inundación utilizando las aguas de riego de la vecina acequia de Rovella. La fachada principal fue desgraciadamente desfigurada hacia 1940 para permitir el paso de camiones de mayor tonelaje, dejando de utilizarse para su función original en 1969. En su momento fue considerado el mejor matadero de España, junto con el de Zaragoza, y fue objeto de publicación en la revista madrileña "Pequeñas Monografías" de Alfonso Dubé en 1913.



En la actualidad tras una completa y eficaz restauración se ha convertido en un centro deportivo-cultural dependiente del Ayuntamiento, dotando al edificio de nuevos servicios como piscina o residencia para deportistas de elite, al tiempo que se han adecuado las viejas naves para gimnasio, polideportivo bibliotecas, salones de reuniones y servicios complementarios.





GRUPO RESIDENCIAL SANTA MARÍA MICAELA

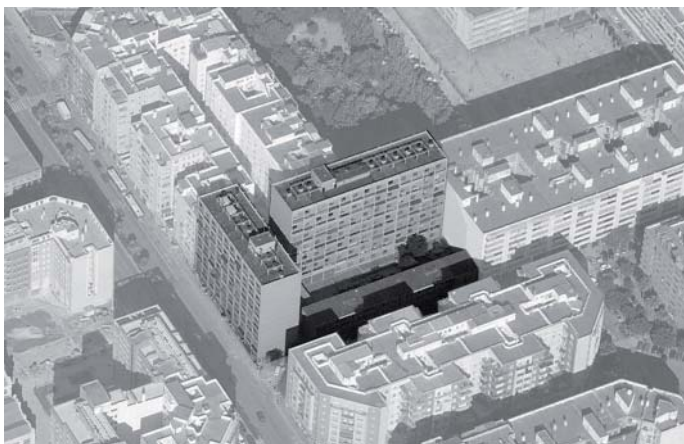
c/ Santa Maria Micaela 18, Avda. Pérez Galdós 114
1958 (1958-1961)

autores:

Santiago Artal Fós

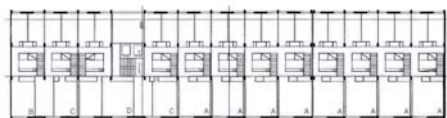
Este excepcional Grupo de 138 viviendas de renta limitada fue incluido en una de las primeras selecciones de Arquitectura Española de la segunda mitad del s. XX (realizada en 1964 por A. Fernández Alba para la revista "Arquitectura" de Madrid), y es el único de los construidos en Valencia en los años 50 que ha sido recientemente recogido en el selectivo Registro DCOMOMO Ibérico. Se construyó para la inquieta Cooperativa de Agentes Comerciales en una manzana del Segundo Ensanche de Valencia, situada cerca del cauce viejo del río Turia.

El proyecto edificado introdujo una significativa alteración urbanística respecto al planeamiento municipal, que consideraba una solución de ensanche tradicional en manzana cerrada, al plantear una agrupación de tres bloques residenciales (uno de tres plantas y dos de doce plantas con bajos comerciales), en torno a un espacio interior libre y de uso vecinal.

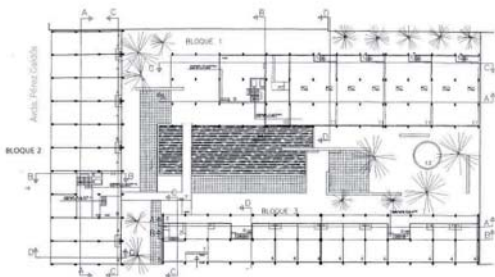


Su autor reconocía en un artículo publicado en la citada revista "Arquitectura" en 1961 que con esta alteración había conseguido grandes cosas: buen soleamiento de las viviendas y buenas vistas, todos los ambientes habitables exteriores, supresión total de patios interiores, mayor número de viviendas, liberación del terreno para espacios abiertos y para recreación de los inquilinos, y centralización de servicios, porterías e instalaciones. Las viviendas, exceptuando las del bloque bajo, se resuelven en dúplex y el acceso a ellas se hace a lo largo de generosas galerías exteriores. En ellas la zona de día (cocina, estar-comedor y terraza) se ubica en la planta inferior, y la zona de noche (cuarto de baño central y tres o cuatro dormitorios) en la superior.

La estricta geometría compositiva de los bloques, basada en la modulación de la estructura de hormigón armado, es sutilmente contrarrestada por la diversa naturaleza del resto de materiales utilizados (celosías de bloques de hormigón, cerramientos de ladrillo cerámico, carpinterías metálicas con antepechos de cristal, terrazas chapadas con gresite, etc.) y por una variedad cromática de gustos neoplasticistas (blanco, amarillo, rojo y azul dentro de la retícula gris definida por la propia estructura). Desgraciadamente, tras el profundo desengaño provocado por la construcción de esta radical ópera prima, el arquitecto Santiago Artañ ya no volvería a ser el mismo. Está incluido, desde 1996, en el Registro Internacional DOCOMOMO.



BLOQUE 2 Y 3. NIVEL INFERIOR A B C D



PARQUE CENTRAL SAN VICENTE

Cruce Calle San Vicente – Av. Giorgieta

Integrado en el eje monumental Norte-Sur que, cruzando la ciudad por la traza del antiguo Cardo romano, conecta los barrios periféricos con el centro histórico. Este eje, estructura un interesante sistema de espacios públicos y de centros cívicos y religiosos. Un plan integral para el adecuado tratamiento de los espacios públicos integrados en este sistema pondría en relevancia el enorme potencial de este sistema.

Extremo suroeste del futuro Parque Central que, tras largos años en estado de latencia, ocupará tras la construcción de la Nueva Estación Central de Valencia, el actual área de maniobras ferroviarias adyacente a la estación del Norte.

El soterramiento de las vías permitirá el desmontaje del puente que conecta la Avenida de Peris y Valero y la Avenida de Pérez Galdós, la liberación para el uso colectivo de grandes superficies de suelo y el desarrollo de operaciones urbanas de regeneración urbana de esta zona de la ciudad.



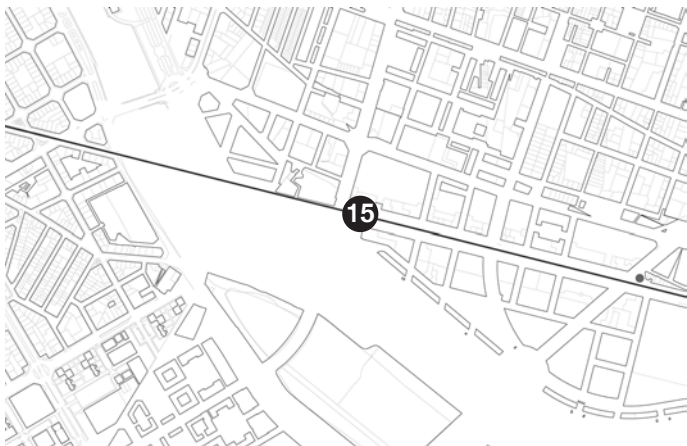
EJE REINO DE VALENCIA_AV. FRANCIA_PUERTO

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.



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.



AVENIDA DEL PUERTO_J.J.DOMINE

Cruce Av. Del Puerto – C/ Doctor Juan José Domine

Localización de vital importancia para la ciudad: es el punto de llegada del camino histórico que unía a Valencia, ciudad de río, con su puerto y sus poblados marítimos.

En los últimos años el puerto de Valencia ha sufrido profundas reformas, dotando al histórico puerto comercial de instalaciones que cuentan con espacios estrictamente portuarios así como con espacios lúdicos y deportivos. La actual Avenida del Puerto, “El Camino del Grao”, en principio llamado de los Aliados, un encargo de la Real Academia de Bellas Artes a su sección de Arquitectura, para dotar a la ciudad de un “espléndido nexos con la zona portuaria”, fue inaugurado en 1850. Reurbanizada hace escasos años, este nuevo “bulevar ajardinado” posee cinco carriles en un solo sentido hacia el Puerto, con tan solo uno de ellos para el transporte público y ,sobre la acera. para bicicletas.

A pesar del elevado volúmen de las obras desarrolladas en esta zona en los últimos años para la organización de grandes eventos deportivos, el encuentro de la ciudad con su puerto, convertido en un lugar de esparcimiento ciudadano, es algo todavía en proceso de consecución.



J.J.DOMINE CALLE DE LA REINA

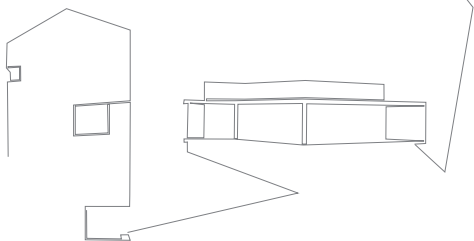
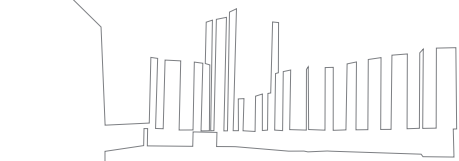
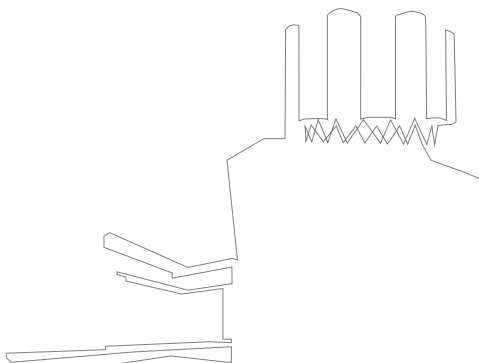
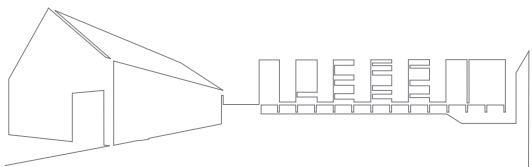
Cruce C/ Doctor Juan José Domine – C/ de la Reina

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.



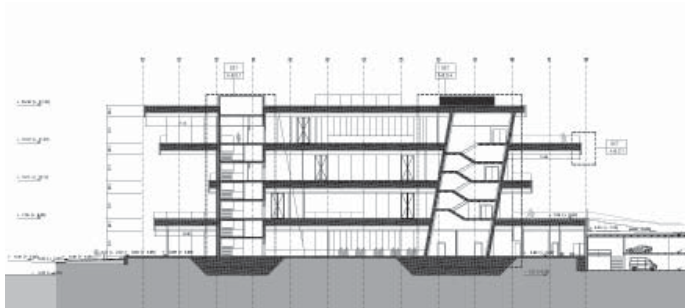
La propuesta ganadora del concurso internacional convocado en junio de 2005 por el Consorcio Valencia 2007, diseñado por David Chipperfield architects y b720, y bajo dirección de obra del arquitecto Antonio Gomis Bernal ocupa 124.635 m² y se plantea como un brazo de ciudad que penetra en el puerto de 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



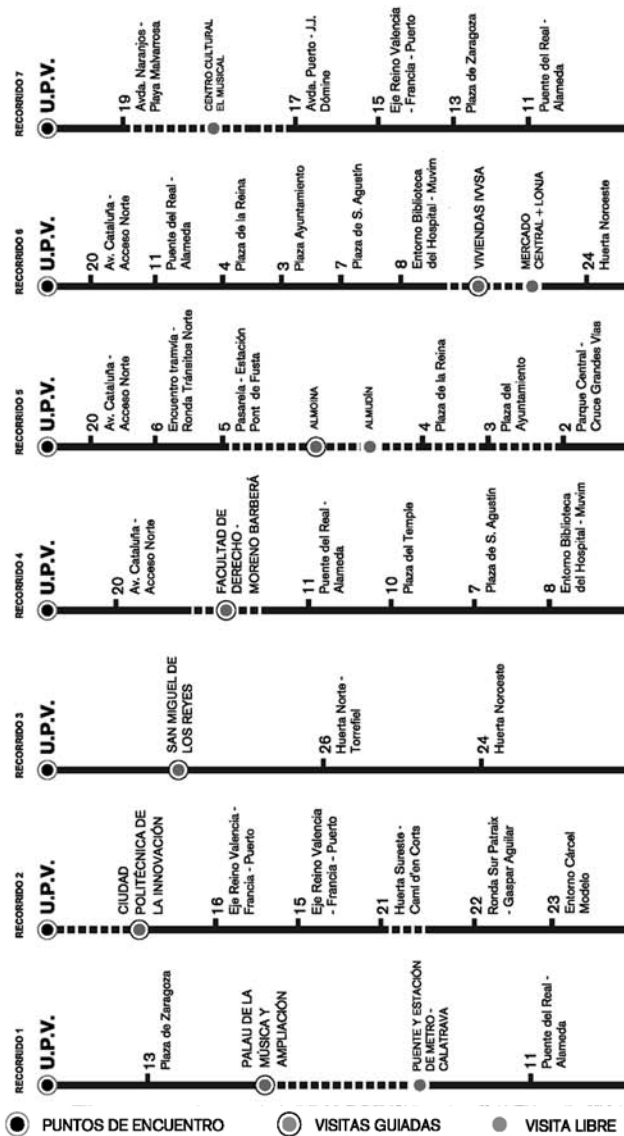
Planta primera



Planta segunda



Planta tercera



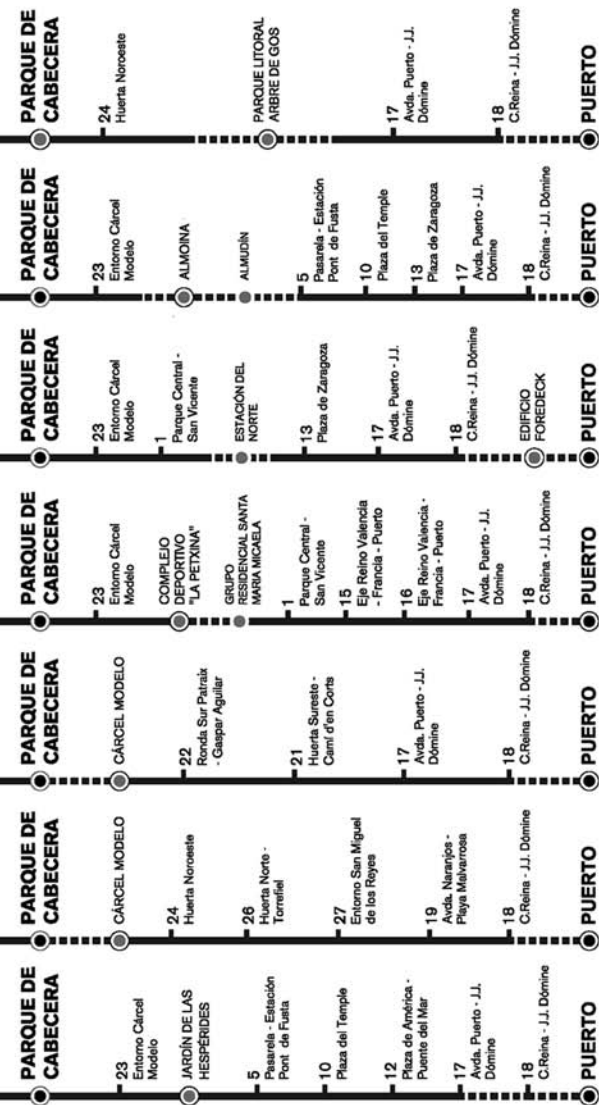
PUNTOS DE ENCUENTRO



VISITAS GUIADAS



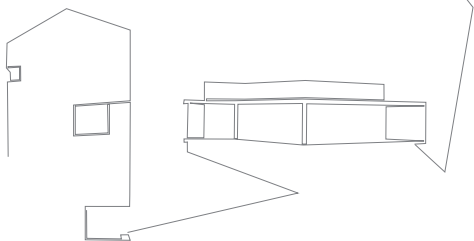
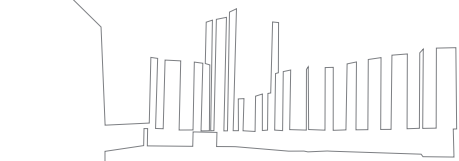
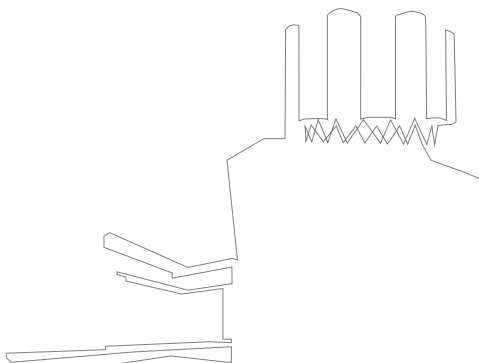
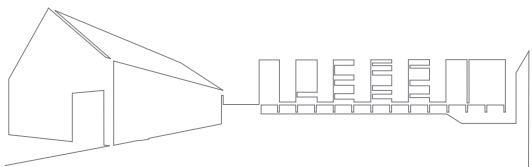
VISITA LIBRE



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

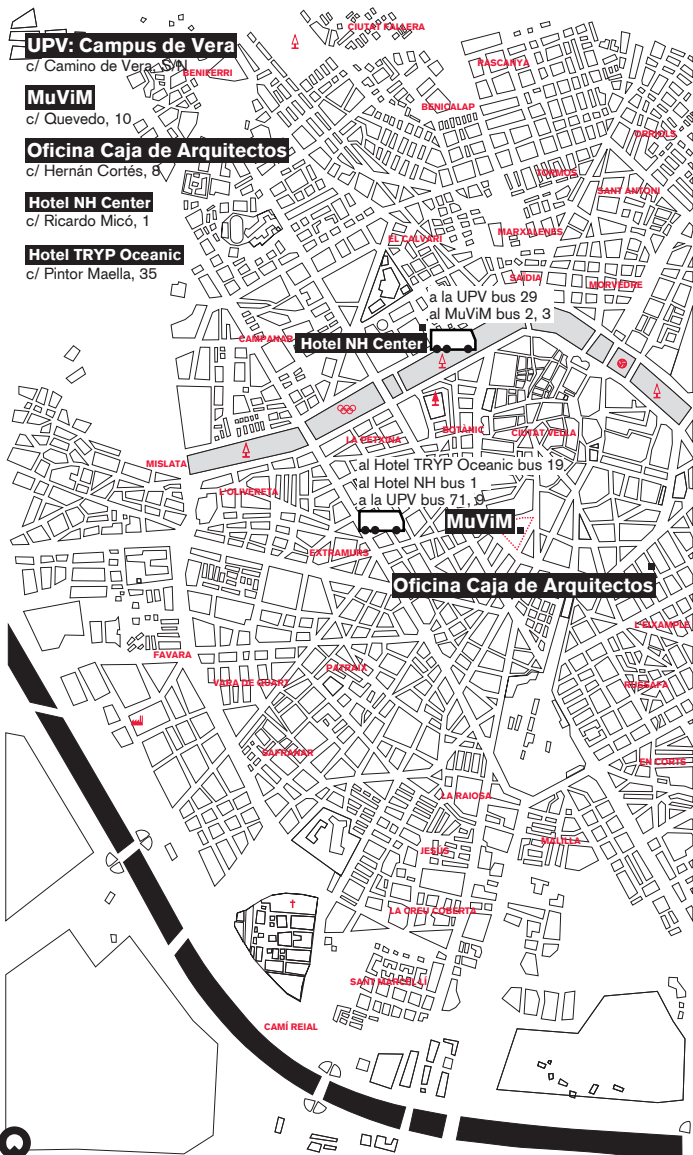
c/ Hernán Cortés, 8

Hotel NH Center

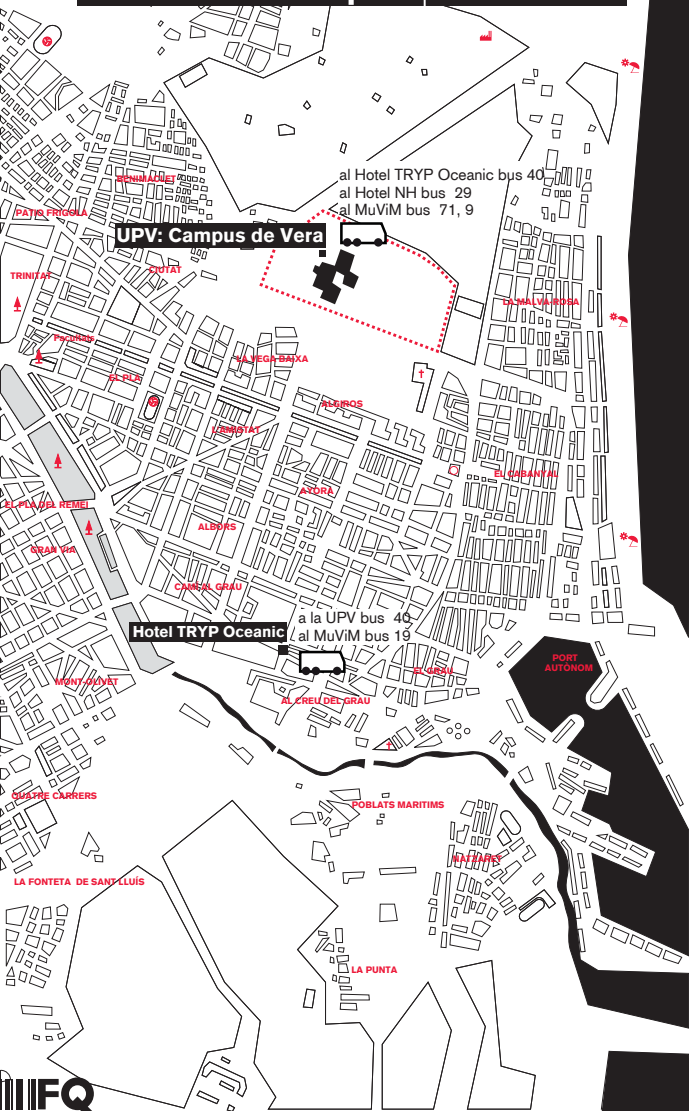
c/ Ricardo Micó, 1

Hotel TRYP Oceanic

c/ Pintor Maella, 35



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:

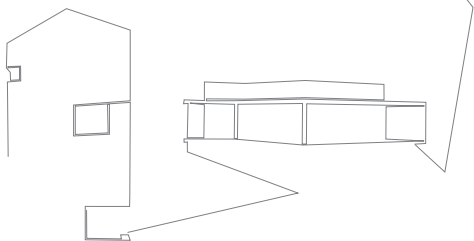
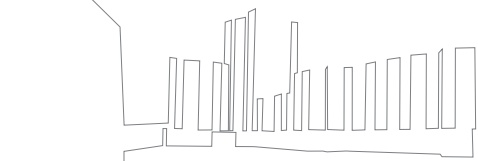
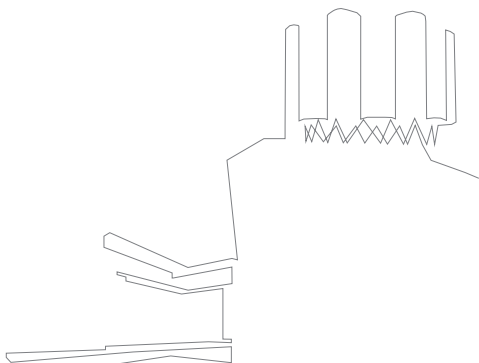
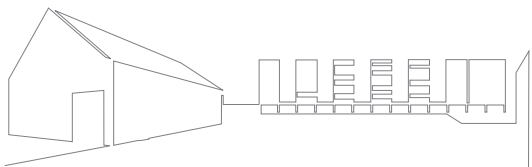
c/ Arcs, 8 - 08002. Barcelona

www.arquia.es/fundación/foro

fundacion@arquia.es

tlf: 934.826.800

fax: 933.042.340



BIBLIOGRAFÍA

GIMENEZ BALDRES, ENRIQUE J.;

"Parcelacions Residenciales Suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia"; 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

ITINERARIOS Foro arquia/próxima 2008

Concepto y coordinación de itinerarios.

Concepto, coordinación y elaboración de material gráfico y escrito:

CEROGRADOS
ARQUITECTOS

www.cerogrados.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

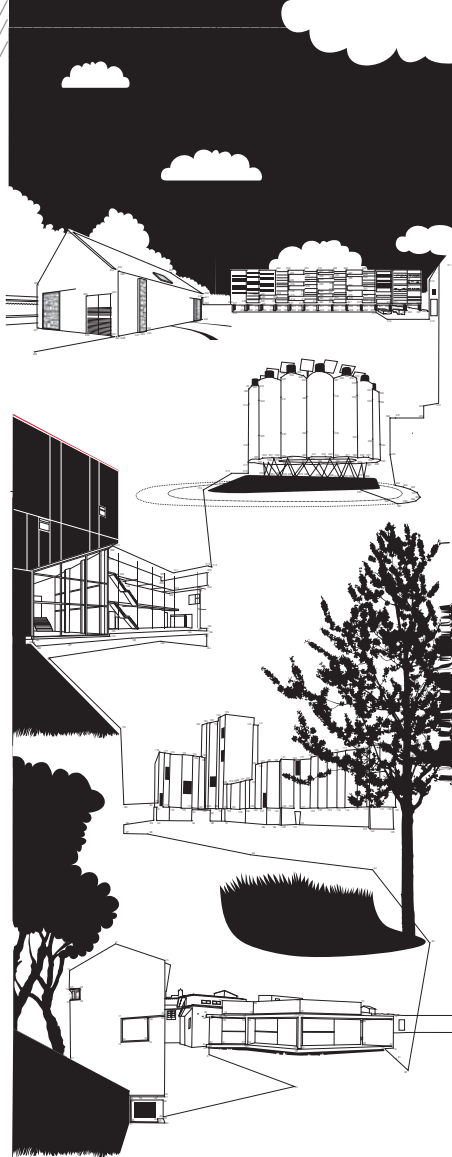
© de las fotografías: sus autores

© de la documentación gráfica: sus autores

última

CONTACTO GUÍA:
nombre:

teléfono:



|||FQ

Foro arquia/próxima

