

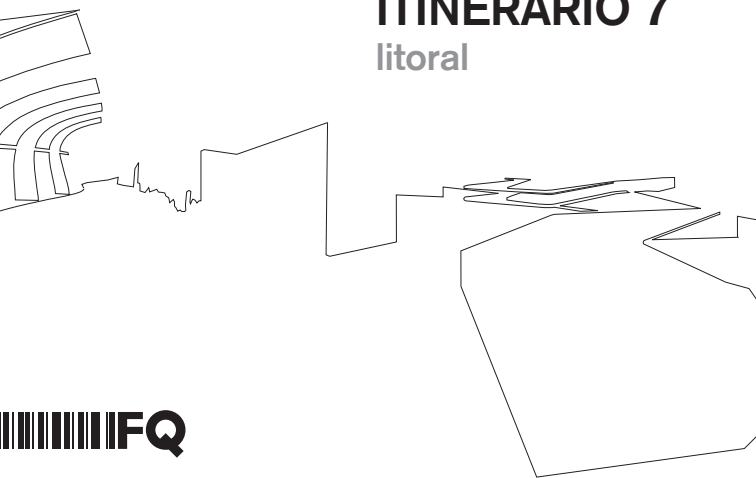
# Foro **arquia**/próxima 2008

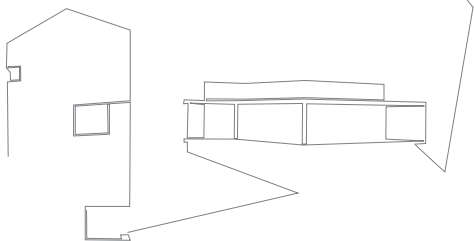
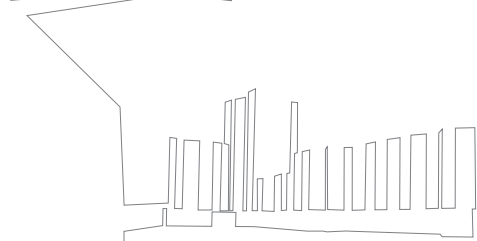
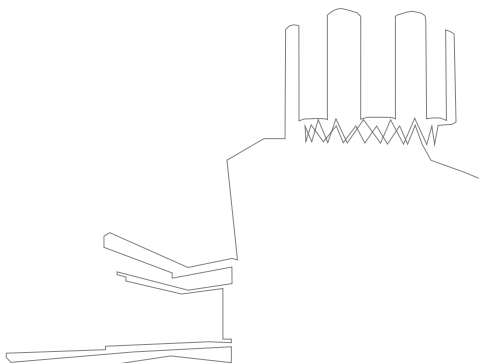
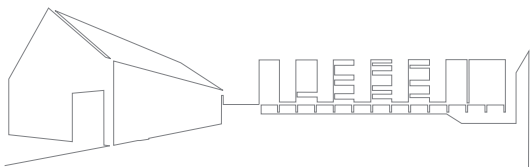
**Valencia 29, 30 y 31 de Octubre de 2008**

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

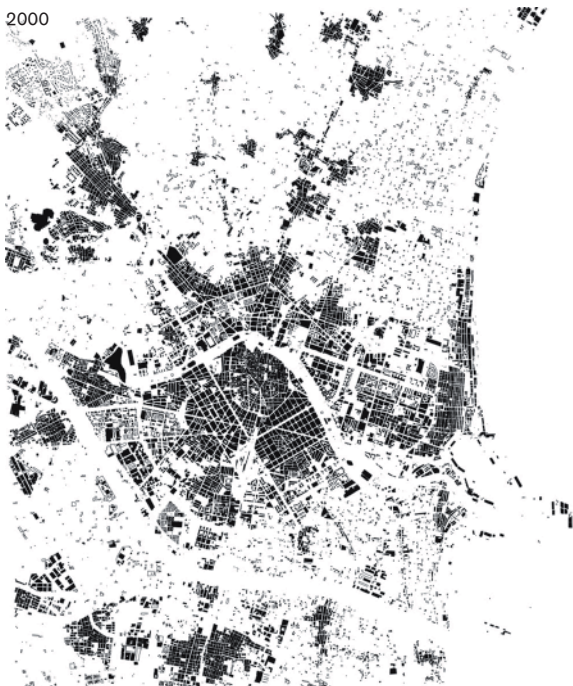
## **ITINERARIO 7**

**litoral**

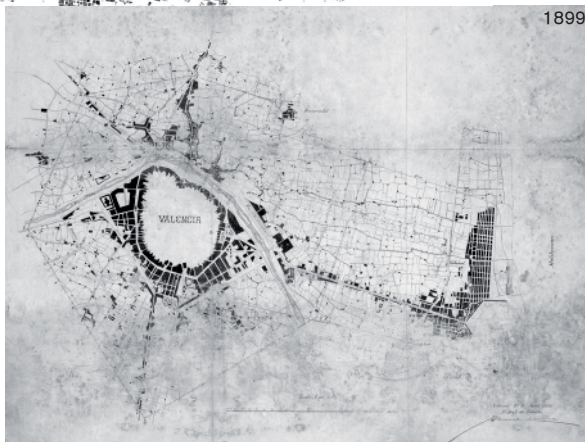




2000



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.

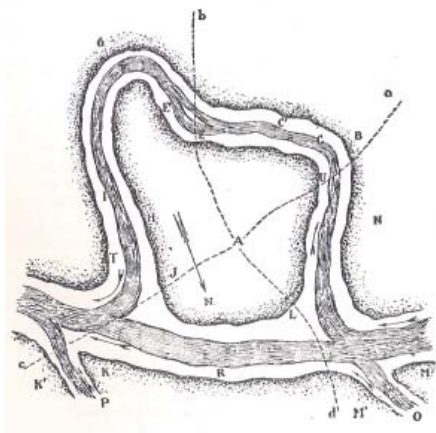
## 1\_VALENCIA PRE-ROMANA

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 una ciudad densa y horizontal, donde 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





## 11\_ POSTGUERRA Y DICTADURA (1939 - 1979)

En 1946 se aprueba el “Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura”, con una visión territorial que superaba los límites municipales y trataba de ordenar el crecimiento de la comarca de l’Horta. El 14 de octubre de 1957 se produce la gran riada del río Turia que anega Valencia, y marca un punto de inflexión en la vida urbana de la ciudad. Supondrá una modificación del planeamiento adaptándolo a la desviación al sur del cauce del río Turia, confiando el desarrollo del Plan a los denominados “planes parciales”, olvidando los criterios descentralizadores.

En 1970 se alcanzan 653.690 habitantes con un crecimiento incontrolado y caótico, con altas densidades de edificación y sin suficientes dotaciones, provocando un deterioro del medio ambiente urbano del que la ciudad tardará en recuperarse. El nuevo cauce del Turia, de más de 12 km de longitud y doscientos de anchura, además de eje distribuidor de tráfico, un tráfico que se prevé en gran parte ocupando el viejo cauce, que no alcanzaría su actual condición de zona verde hasta finales de la década de los 70, tras una importante reivindicación ciudadana.

VALENCIA - ESQUEMA DE CRECIMIENTO



## 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.

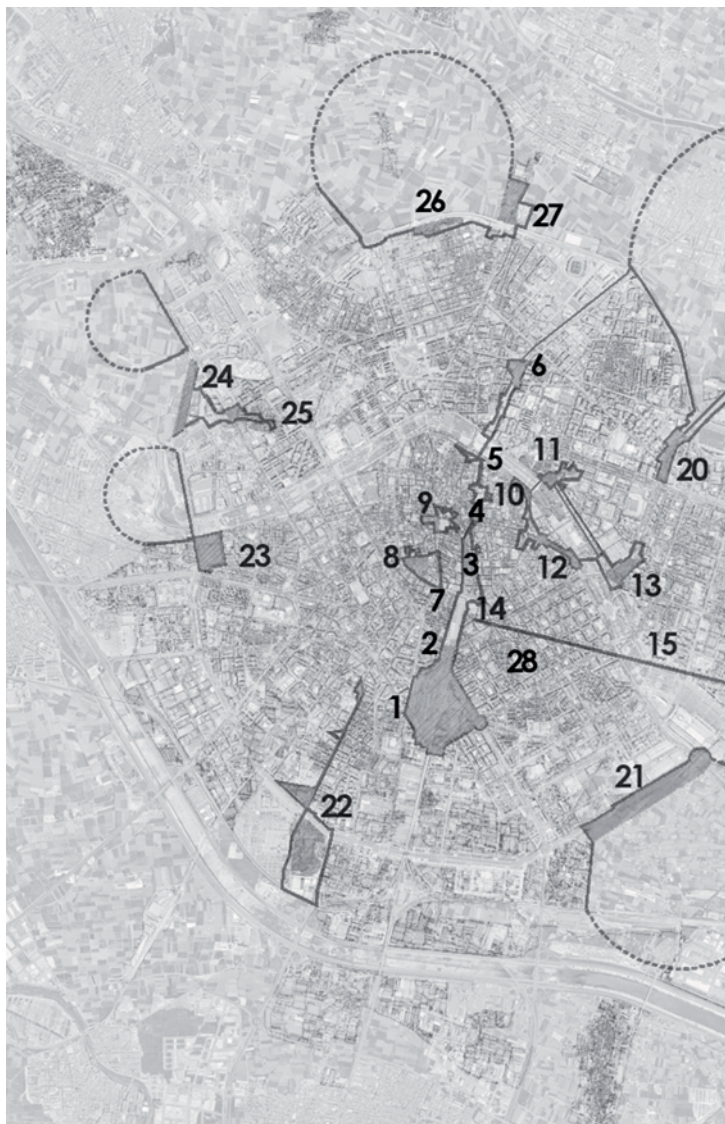
La Valencia actual, supera ampliamente sus límites municipales y articula una importante realidad metropolitana que habrá que asumir dentro de unos nuevos modelos de gestión. La realización de un Parque Central, en la confluencia de las grandes vías, y el diseño de Frente Marítimo, son los principales 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.

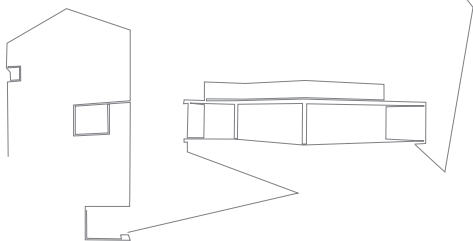
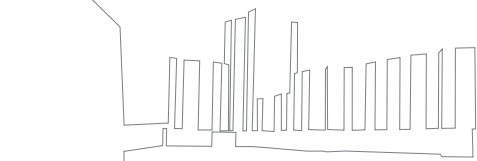
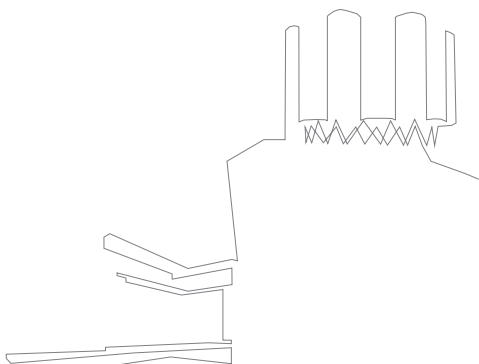
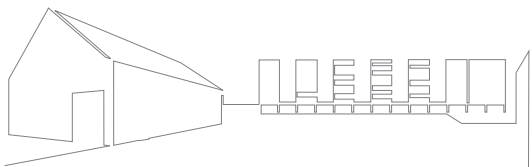
El **Foro arquia**/próxima 2008 ha señalado 28 lugares de oportunidad en Valencia; lugares de gran potencial urbano, **28 lugares próximos** elegidos por ser los escenarios que construirán el espíritu de la Valencia del futuro, la **Valencia próxima**. Se proponen estos 28 lugares como excusa para el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



19

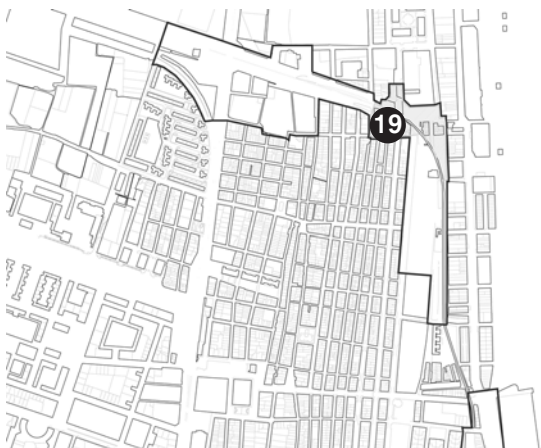
**AVENIDA DE LOS NARANJOS\_PLAYA MALVARROSA**

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.



## CENTRO CULTURAL EL MUSICAL

Pza. del Rosario 3

1999 (1999-2003)

**autores:**

Eduardo de Miguel Arbonés

Situado en pleno corazón del barrio del Cabanyal, se trata de una intervención extremadamente cuidada sobre las instalaciones del antiguo Ateneo Musical del Puerto, del que únicamente se conserva la fachada principal, obra del arquitecto Víctor Gosálvez, que recae a la plaza del Rosario. Esta fachada se mantiene para preservar el carácter del espacio urbano más emblemático del barrio

La parcela resultante, extremadamente compleja, se inserta en el interior de la manzana rodeada de espacios medianeros, siendo imposible establecer una relación directa con el exterior. La característica más acusada de la intervención es la propuesta de un muro de doble hoja que contiene los elementos de circulación y permite introducir luz natural a través de él. La tensión del proyecto se produce entre los espacios de comunicación alojados en el intersticio entre los dos muros y los espacios públicos que ocupan los vacíos creados en el interior.

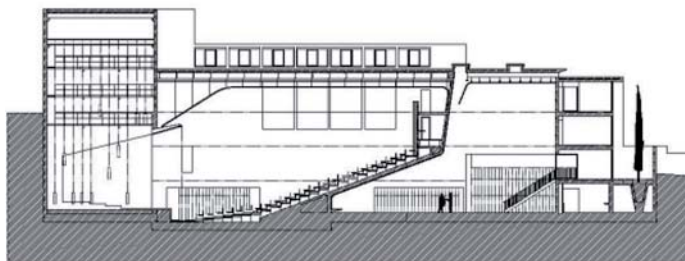




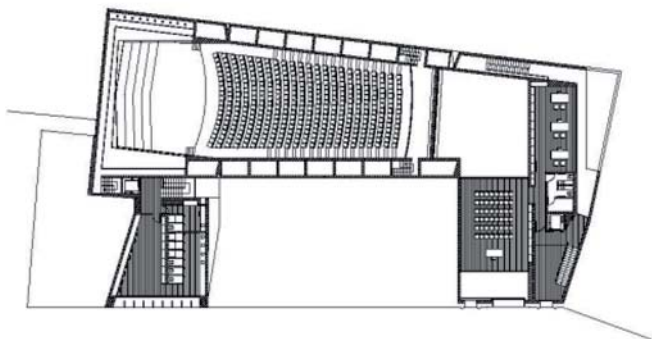
El foyer, espacio de encuentro entre el centro cívico y la sala, está iluminado cenitalmente y tamizado con un velo de listones de madera que se desliza hasta el suelo. El uso de listones de madera para tamizar los accesos de luz tanto en el foyer como en la propia sala junto con el hormigón visto, usado como un elemento que determina el carácter del edificio, configuran un espacio interior poético y de gran recogimiento que contrastan enormemente con la gran actividad en el exterior del edificio.

El nuevo edificio está compuesto de un centro cívico, una sala polivalente para música, teatro y espectáculos públicos, con capacidad para 400 espectadores, y un área de servicios. La zona de vestuarios y servicios del escenario es la única que recae a vía pública y se resuelve con una fachada en la que el hormigón es principal protagonista y cuya escala de huecos, pese a tratarse de un edificio público, queda perfectamente integrada en la trama urbana.

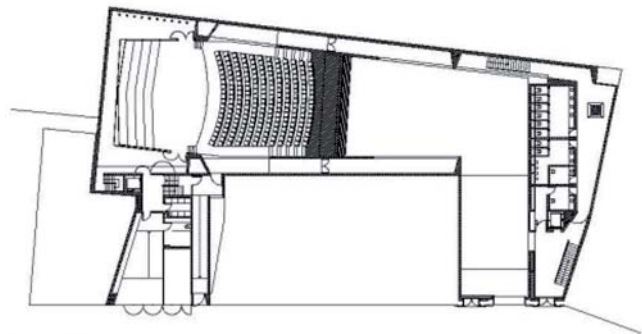




SECCIÓN AUDITORIO



PLANTA SEGUNDA



PLANTA RAJA



**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.



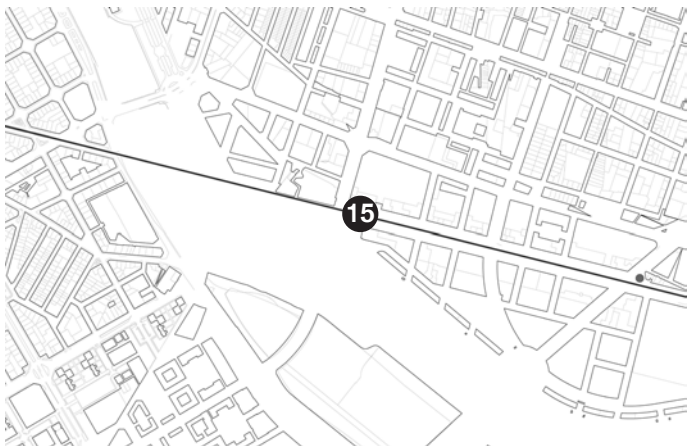
**EJE REINO DE VALENCIA\_AV. FRANCIA\_PUERTO**

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.



La Plaza de Zaragoza limita el antiguo paseo de la Alameda en su extremo sureste y marca el inicio a un lado de la Avenida de Aragón y al otro del puente de Aragón que da acceso a la Gran Vía Marqués del Turia. Es un lugar de importancia en la ciudad en tanto que une el primer Ensanche con la zona noreste de la ciudad, al norte del río Turia.

El potencial de esta plaza como espacio público queda comprometido por la presencia del coche, especialmente alrededor de una enorme rotonda diseñada para gestionar el elevado caudal de tráfico rodado que llega a este punto desde todas las direcciones. Su centro es prácticamente inaccesible al peatón, que debe emprender una arriesgada aventura para poder llegar a un lugar donde no le espera ningún elemento de interés por lo que, en la práctica, se trata de una plaza desierta.

La Avenida de Aragón, adjetivada por Mestalla (el estadio de fútbol del Valencia C.F.) y por edificios de considerable altura, está pautada por un sinfín de hileras de aparcamiento en superficie que la vegetación de la zona intenta ocultar.



## LLANO DEL REAL ALAMEDA

Plaza del Real

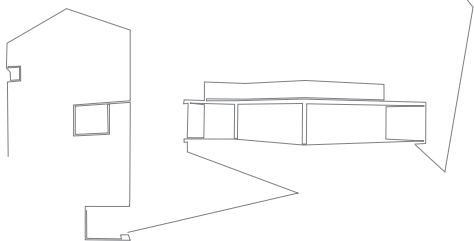
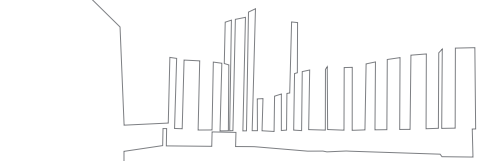
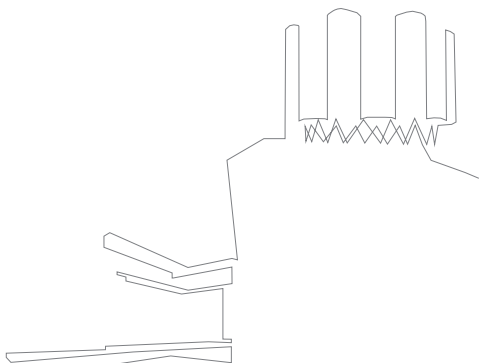
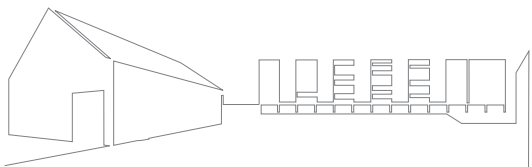
Marca el encuentro de dos de las estructuras verdes más importantes de la ciudad, como son jardines de Viveros y el antiguo cauce del Turia. Se sitúa también cercano a otras dos de igual importancia como son los jardines de Monforte y el comienzo de la avenida Blasco Ibáñez.

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.







## PARQUE DE CABECERA

Antiguo cauce del Turia, Avda. Pío Baroja

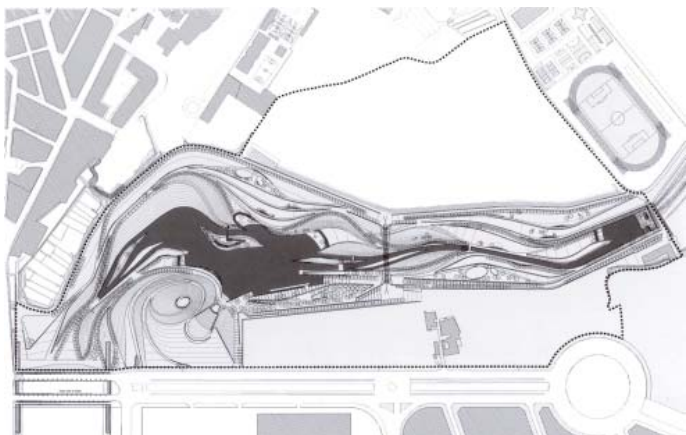
2001 (2002-2004)

### 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.

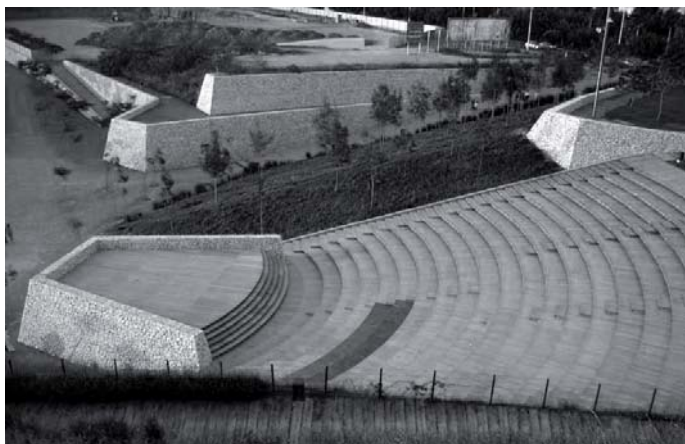
El agua, indiscutible protagonista, surge en forma de azud y va discurriendo en diferentes niveles a lo largo de los dos recorridos principales del parque: el paseo del Molí del Sol y la senda de Ribera, situados uno a cada lado del lago. La topografía, que determina diferentes cotas del terreno, va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



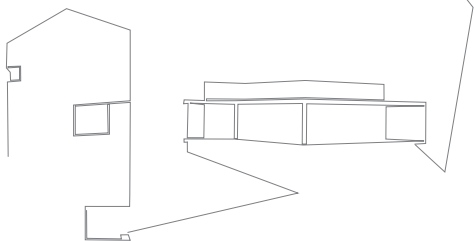
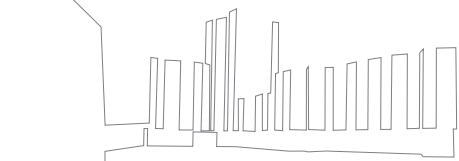
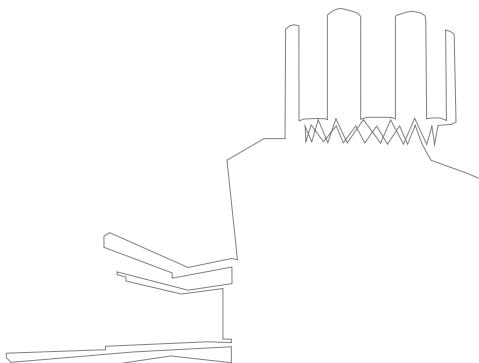
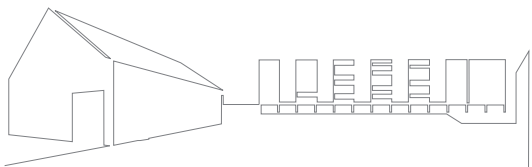
El agua mana del Molí del Sol. Desde el azud de donde surge es guiada por los diferentes niveles hasta caer en cascada. La parte norte del parque se compone de bancales aterrazados contenidos por muros de piedra que marcan diferentes alturas y nos conducen hasta la entrada del gran lago, que a lo largo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

19

Avda. Naranjos -  
Playa Malvarrosa

CENTRO CULTURAL  
EL MUSICAL

17

Avda. Puerto - J.J.  
Dómínguez

15

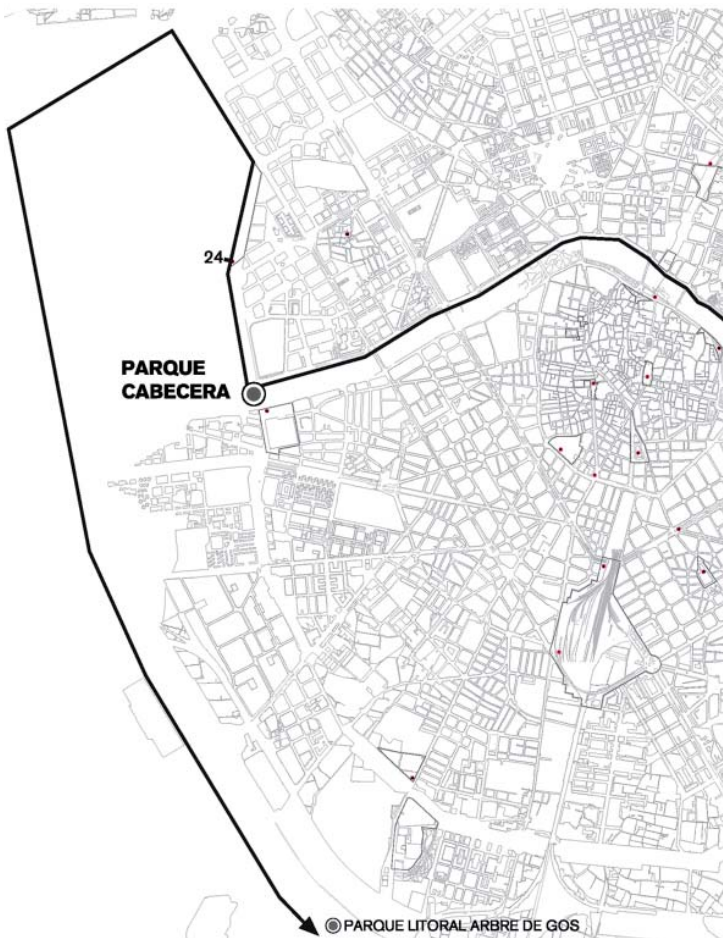
Eje Reino Valencia  
- Francia - Puerto

13

Plaza de Zaragoza

11

Puente del Real -  
Alameda



PUNTOS DE ENCUENTRO



VISITAS GUIADAS



VISITA LIBRE

**PARQUE DE CABECERA**

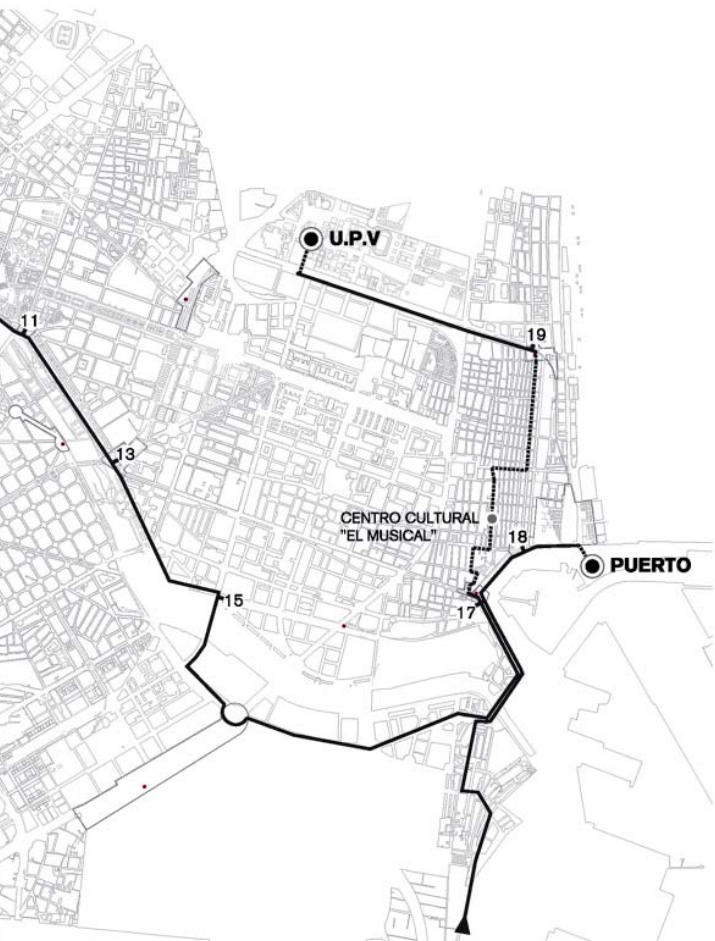
24  
Huerta Noroeste

**PARQUE LITORAL  
ARBRE DE GOS**

17  
Avda. Puerto - J.J.  
Dómine

18  
C.Reina - J.J. Dómine

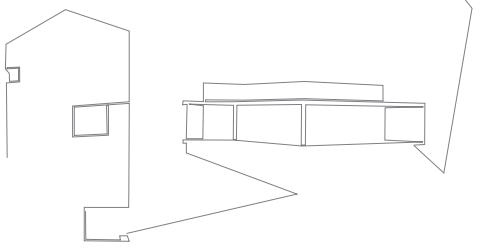
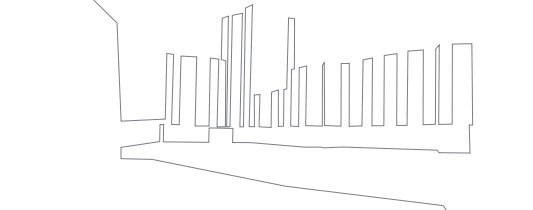
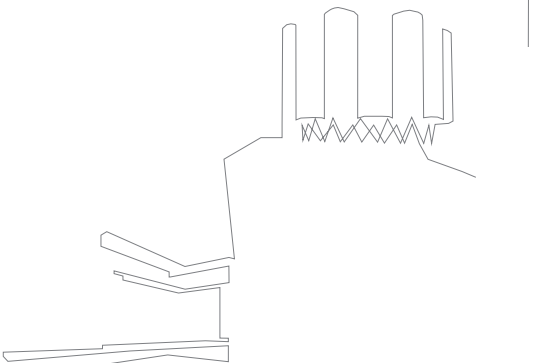
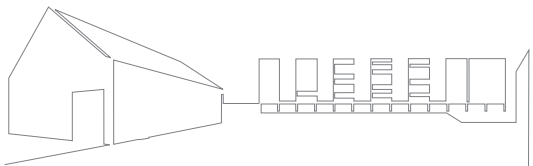
**PUERTO**



**RECORRIDO EN BUS**

**RECORRIDO A PIE**

**LUGARES PRÓXIMOS**





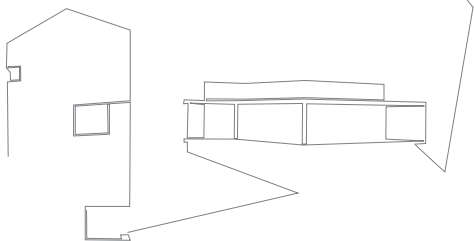
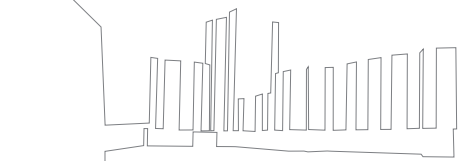
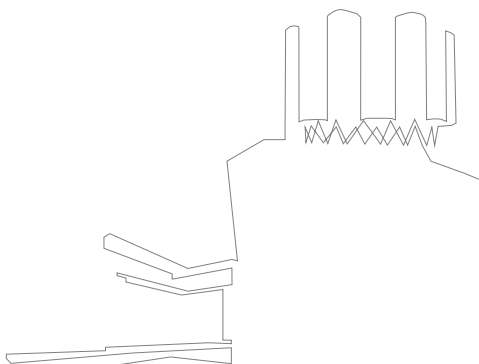
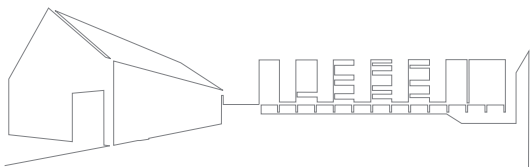
**HUERTA NOROESTE**

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.





## ORDENACIÓN DEL FRENTE LITORAL DEL ARBRE DEL GOS

Frente litoral del Arbre del Gos. Entre la Playa de Pinedo y el Saler.

1999 (1999-2003)

Esta propuesta se integra dentro de un proyecto que tiene como objeto la ordenación y restauración ambiental del borde marítimo del Parque Natural de la Albufera.

El trazado de la "Autopista de El Saler" al Sur de la desembocadura del Turia, define una franja de tierra paralela a la costa de aproximadamente 500 metros de anchura. Debido a la escasa permeabilidad de esta vía de comunicación, la franja que denominaremos como la vertiente Este de la autopista, poco a poco va adquiriendo unas características funcionales, visuales y morfológicas que la distinguen del territorio que la rodea.

Los factores que generan esta diferencia serán: el conjunto de usos que en ella se asientan, el tamaño de la parcela agrícola, el tipo de cultivo que en ella se desarrolla, la frecuencia de las construcciones y en general los elementos que estructuran el territorio como caminos, acequias y elementos de protección de los campos.



La franja marítima se encontraba muy reducida en su anchura debido a la erosión del mar, lo que producía un borde no consolidado pero particularmente interesante al reflejar la lucha sostenida por el agricultor que intenta proteger sus campos del avance de la playa y a sus cultivos del viento salino.

La primera línea de esta franja litoral aunque bastante degradada, tenía ya un uso marcadamente lúdico que se concretaba en la existencia de numerosos locales de comidas, chiringuitos y discotecas. La playa se hallaba ocupada en gran parte de su longitud por un sistema dunar de gran calidad paisajística, aunque roto y alterado en su mayoría, debido al impacto que sobre él ha tenido el uso reciente que de esta zona se ha hecho. Solamente en las áreas más inaccesibles podíamos encontrar cordones dunares estables y la vegetación autóctona que los acompañaba.

El proyecto propone una intervención sobre este entorno centrada en su regeneración ambiental, su estructuración paisajística y la ordenación de los usos que en él se desarrollarán.



## **ACTUACIÓN:**

Esta playa de L'Arbre del Gos, estaba en un proceso muy regresivo y casi desaparecida. Hace unos años se llevó a cabo su proyecto de rehabilitación que consistió en regenerarla con piedras y grava para un posterior relleno de arena, se hizo dos complejos dunares paralelos, uno ya existente en estado degradado, previniendo la futura desaparición del primero debido a la regresión, se hizo también un paseo marítimo y aparcamientos.

La actuación realizada integra las huertas centenarias con el cordón dunar y la ordenación de los usos de la zona, tratando de compatibilizar la regeneración de la playa y las dunas con un uso público.

Se dispone de un ancho de playa seca de unos 40-45 metros desde la línea de costa, además de haber sido regenerados los cordones dunares existentes. La intervención incluye la ordenación de los usos del área, un paseo marítimo peatonal y un carril bici que conecta con los existentes en Pinedo. La nueva rotonda a la que se llega desde la carretera Natzaret-Oliva, y un área de aparcamientos facilitarán el acceso rodado a la zona. Se completa la actuación con zonas de pic-nic y juegos de niños, pasarela transdunar y mirador, pasarelas de acceso a la playa, y áreas reservadas para dos restaurantes.



**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**

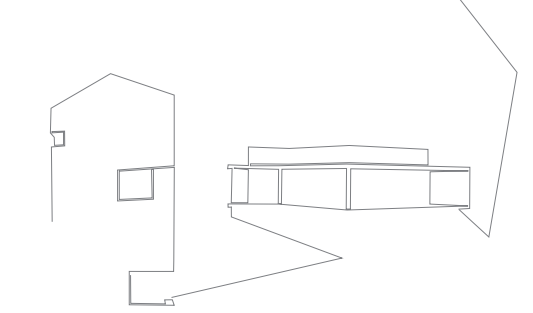
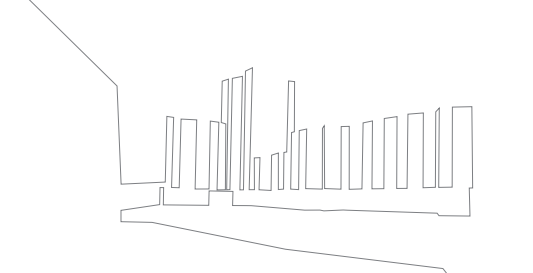
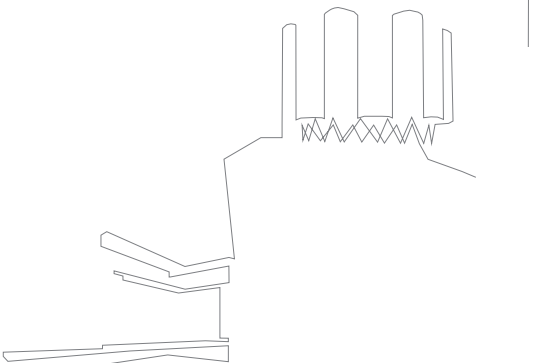
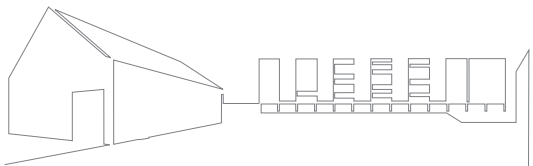
Cruce C/ Doctor Juan José Domine – C/ de la Reina

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.



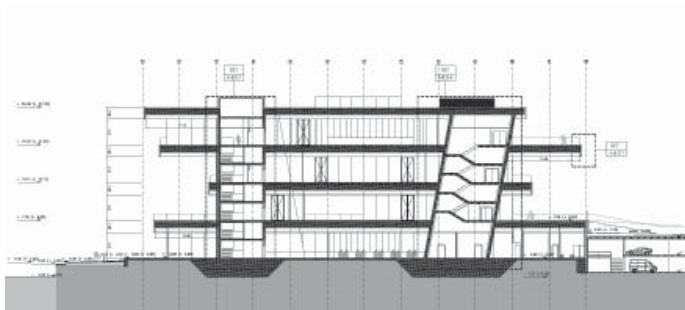
La propuesta ganadora del concurso internacional convocado en junio de 2005 por el Consorcio Valencia 2007, diseñado por David Chipperfield architects y b720, y bajo dirección de obra del arquitecto Antonio Gomis Bernal ocupa 124.635 m<sup>2</sup> y se plantea como un brazo de ciudad que penetra en el 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



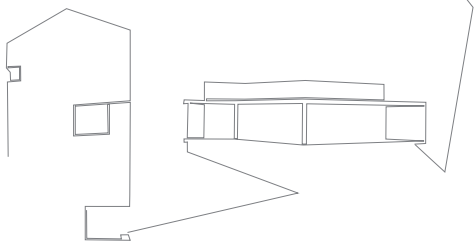
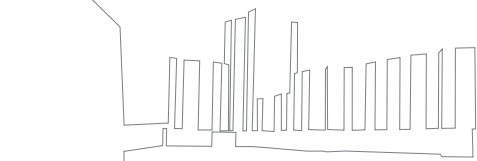
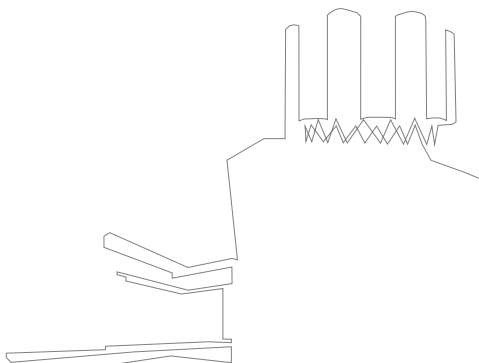
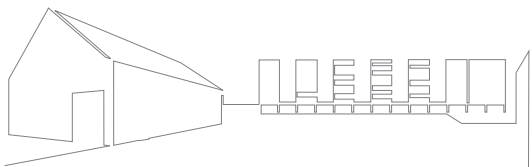
Planta primera

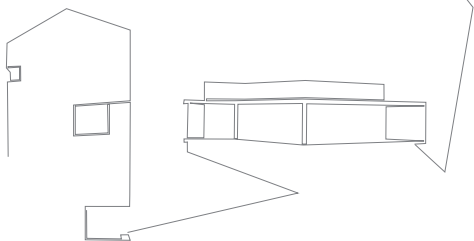
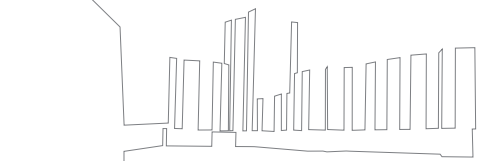
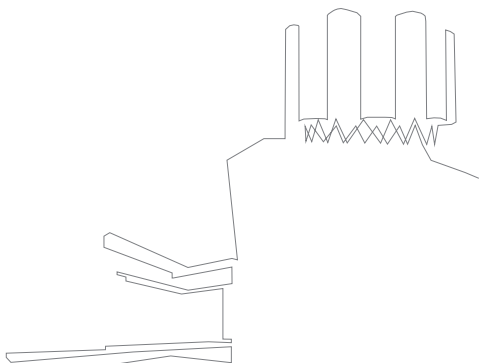
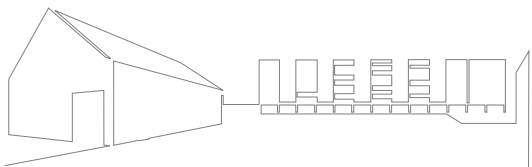


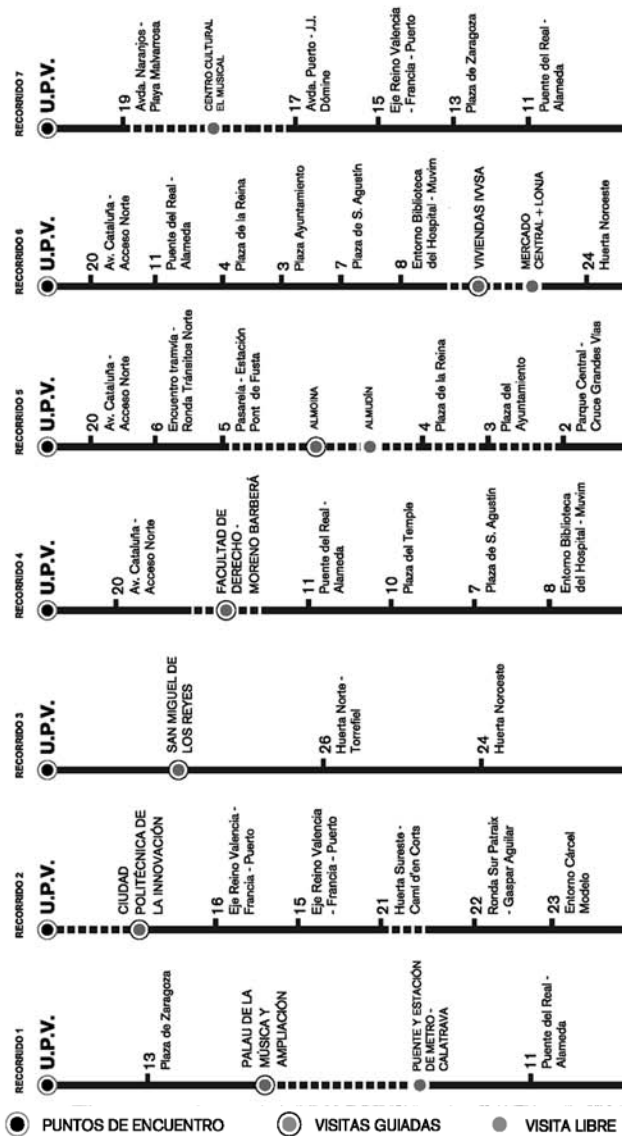
Planta segunda



Planta tercera







PUNTOS DE ENCUENTRO

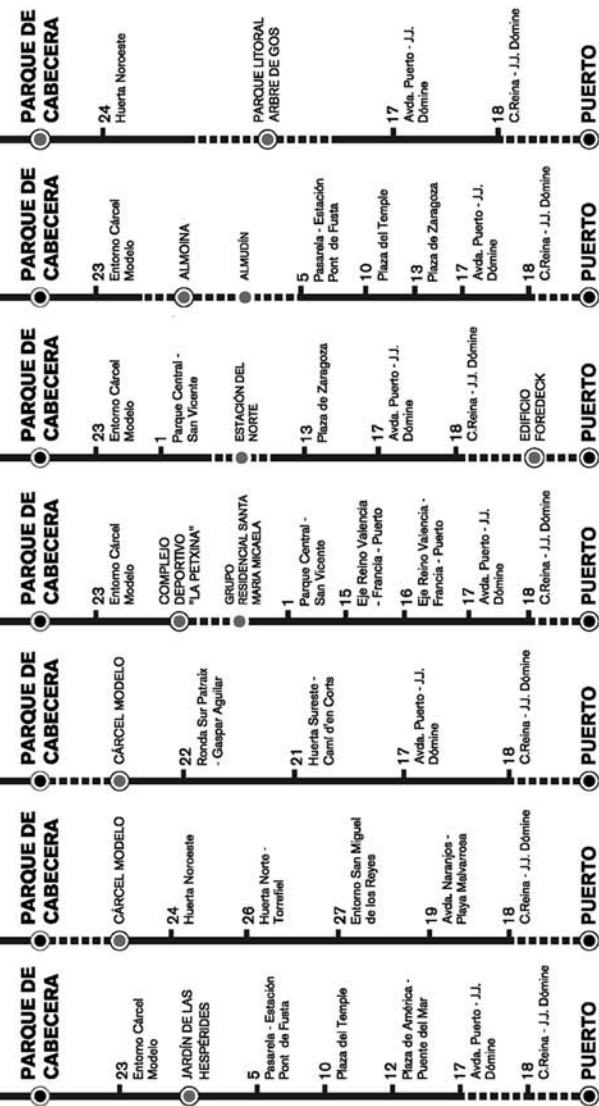


VISITAS GUIADAS



VISITA LIBRE

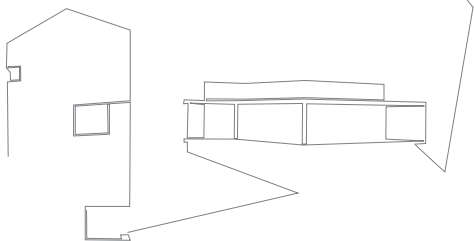
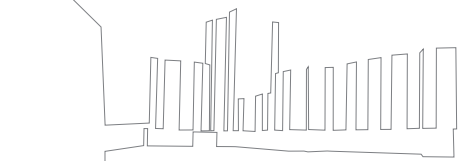
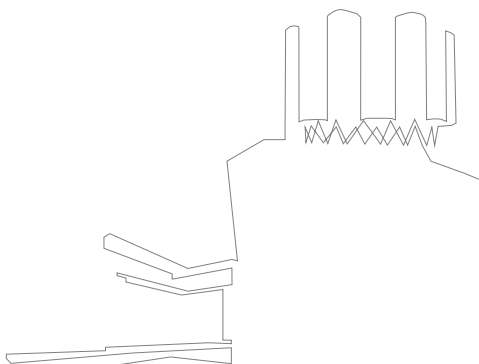
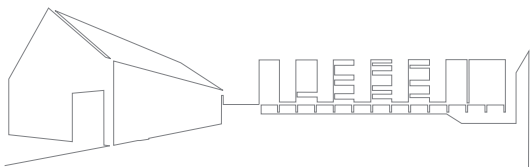




RECORRIDO EN BUS

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**

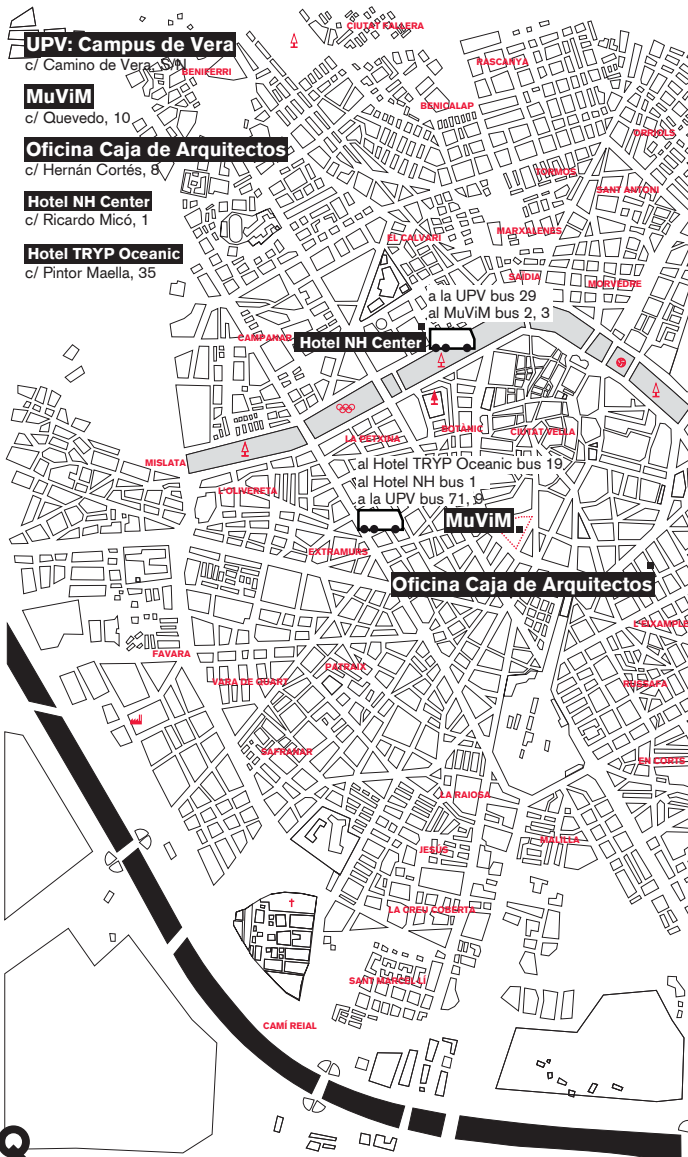
c/ Hernán Cortés, 8

**Hotel NH Center**

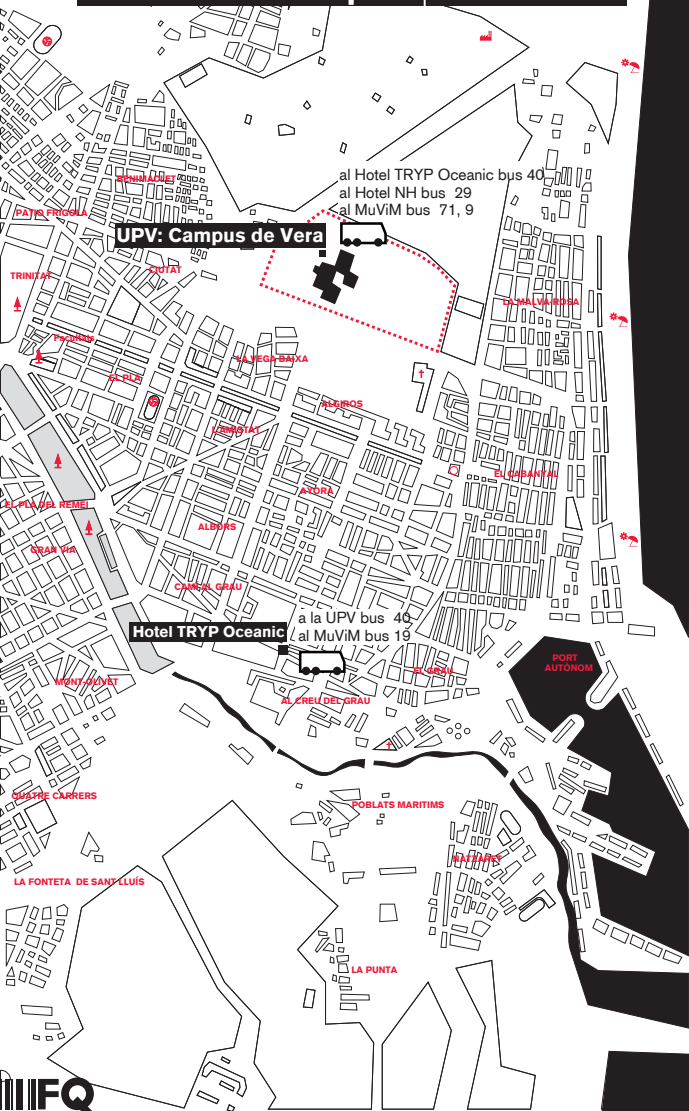
c/ Ricardo Micó, 1

**Hotel TRYP Oceanic**

c/ Pintor Maella, 35



# 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:**

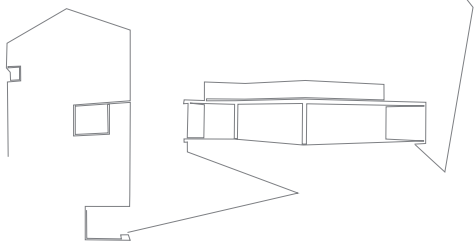
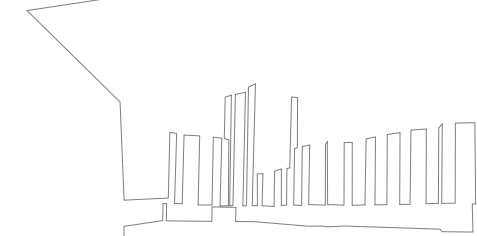
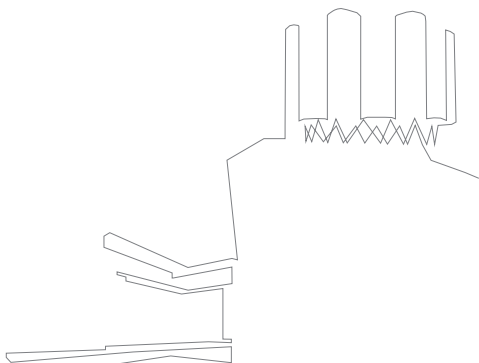
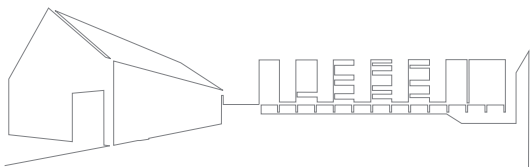
c/ Arcs, 8 - 08002. Barcelona

[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 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](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.cerogrados.es](http://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:

