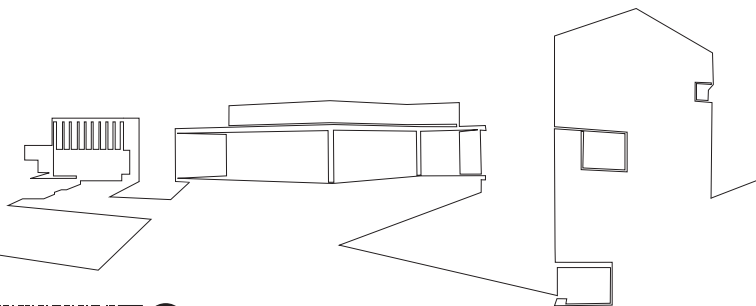


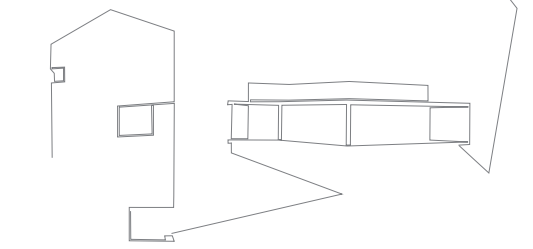
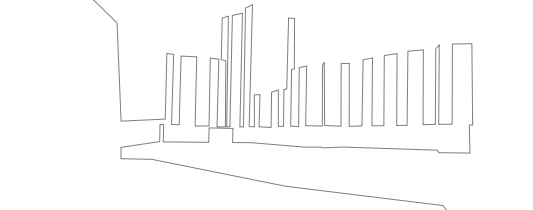
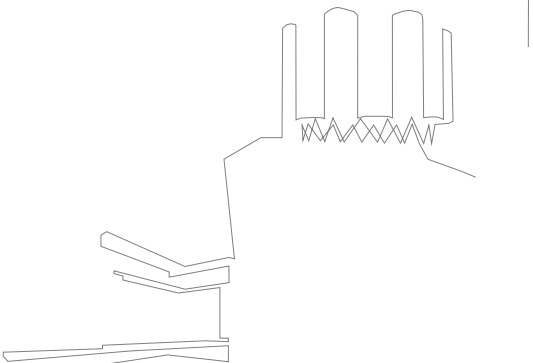
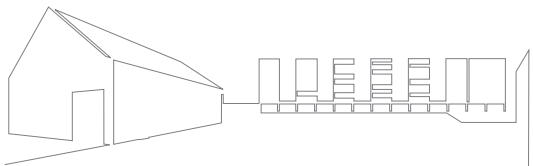
Foro **arquia**/próxima 2008

Valencia 29, 30 y 31 de Octubre de 2008

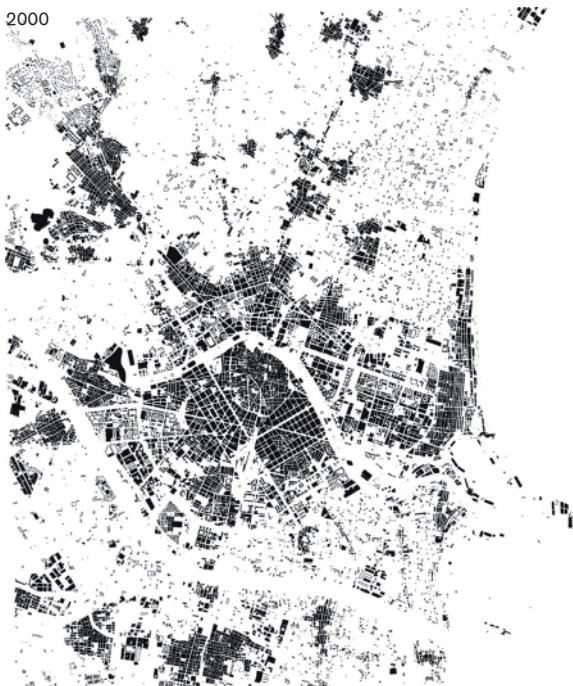
El Foro **arquia**/próxima 2008 ha sido posible gracias a la financiación obtenida del Fondo de Educación y Promoción de **Arquia** Caja de Arquitectos.

ITINERARIO 5 eje norte-sur

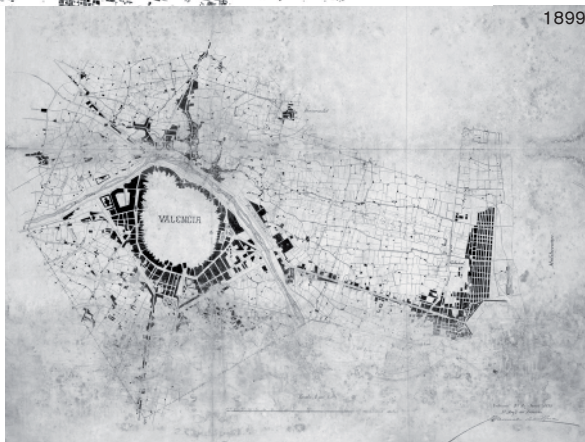




2000



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.

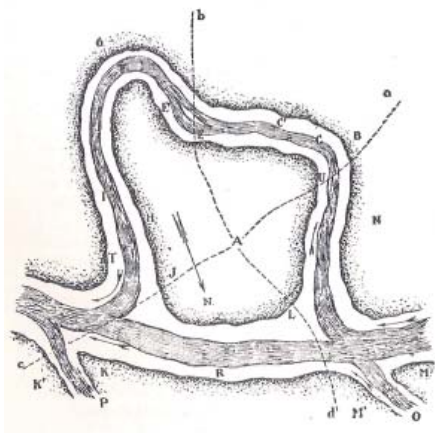
1_VALENCIA PRE-ROMANA

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)

Etapas 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.

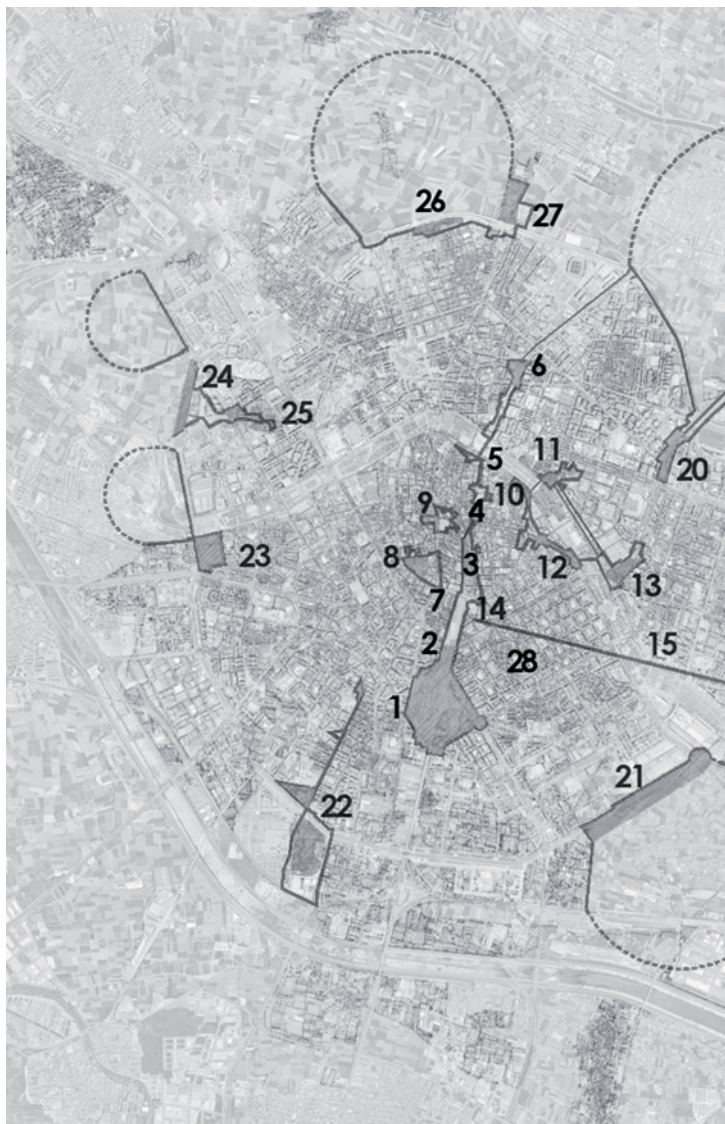
La Valencia actual, supera ampliamente sus límites municipales y articula una importante realidad metropolitana que habrá que asumir dentro de unos nuevos modelos de gestión. La realización de un Parque Central, en la confluencia de las grandes vías, y el diseño de Frente Marítimo, son los principales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

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.



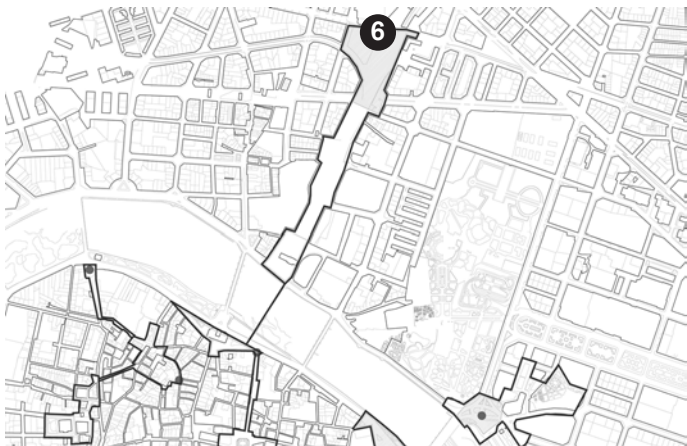
6

ENCUENTRO TRANVÍA-RONDA TRÁNSITOS NORTE

Cruce C/ Maximiliano Thous – C/ Almazora

Espacio que marca el extremo norte del eje monumental Norte-Sur que, cruzando la ciudad por la traza del antiguo Cardo romano, conecta los barrios periféricos con el centro histórico. Marca el punto de penetración hacia el centro de la línea de tranvía integrada en la red de metro de la ciudad. La amplia sección de espacio libre existente entre este punto y la estación de Puente de Madera podría convertirse en uno de los espacios públicos más potentes de los articulados alrededor de este eje Norte-Sur. En la actualidad, la bifurcación de las vías del tranvía, deja tras de sí una avenida con una sección viaria en la que los raíles sobre adoquín, el asfalto y un mobiliario urbano inapropiado, convierten a la calle Almazora en una vía completamente fuera de escala y proporción, difícil de atravesar y pasear.

Una apropiada solución del difícil encuentro de este eje con la sección norte de la Ronda de Tránsitos supone a una nueva oportunidad para extender este eje aún más al norte, hasta los barrios periféricos de Orriols y Torrefiel, situados al sur de las bolsas de huerta de alto valor paisajístico que aún se conservan al norte de la ciudad.



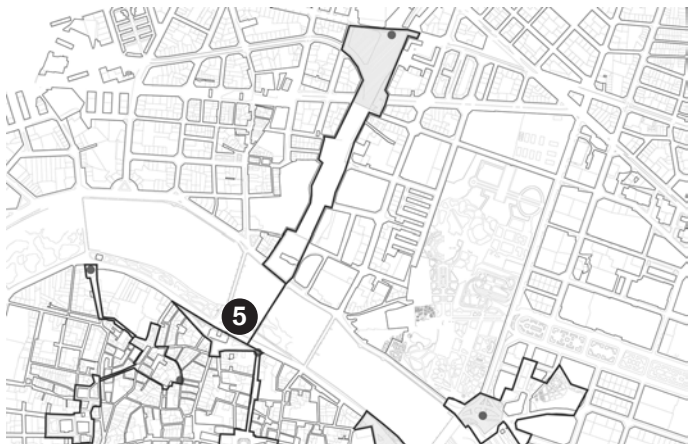
PASARELA Y ESTACIÓN PONT DE FUSTA

Jardín C/Conde de Trénor – Pont de fusta

Puente que liga el casco histórico con la Estación de Madera, configurándose como un encuentro frágil entre ambas partes del cauce del río y con grandes posibilidades de mejora espacial.

Se plantea en este punto, desde las instituciones locales, reconstruir “el puente de madera” que desapareció con la riada del 57. El nuevo puente, que sustituirá a la actual pasarela, con dos tableros diferenciados, soportará tráfico peatonal y rodado, liberando así de coches el puente de serranos para convertirlo en peatonal.

Con un adecuado tratamiento del resto de espacios públicos integrados en el eje monumental Norte-Sur del que se ha hablado, esta actuación consolidaría el potencial de este eje, proponiendo un itinerario peatonal que cruzaría la ciudad prácticamente en su totalidad de norte a sur.



L'ALMOINA

Pza de la Almoina, c/ Almodín

s.l a.C.-2007

intervenciones:

José M^a Herrera García (2005-2007)

José Miguel Rueda Muñoz de San Pedro (2005-2007)

Tras las campañas arqueológicas realizadas entre los años 1985-1997 por el SIAM (Servicio de Investigación Arqueológica del Ayuntamiento de Valencia), L'Almoina representa la mayor excavación arqueológica visitable de la ciudad por su indudable valor patrimonial. Con la reciente intervención urbana se ha conseguido la recuperación de un nuevo espacio urbano (urbanización de la plaza) que muestra y pone en valor la historia de la fundación y memoria de la ciudad (Centro Arqueológico).

La Plaza de l'Almoina supone la urbanización de un área central que ahora se convierte en testimonio de la fascinante evolución de nuestra propia ciudad. Protege, como función primaria, las ruinas arqueológicas que están en el subsuelo, como testimonio de la fundación de la ciudad y su evolución en sucesivas etapas históricas. Para ello se construye una ligera losa de hormigón que se va adaptando sobre las ruinas, dibujando un contenedor que se abre en huecos de contemplación de las ciudades sumergidas del pasado.



El requerimiento de transparencia hacia los restos se materializa en una lámina de agua sobre las termas romanas de la época republicana y las trazas de la nueva plaza se adaptan a la direccionalidad del cruce de las vías principales romanas: el cardo y el decumanus.

La plaza se desarrolla en un modelo intencionadamente horizontal, que se apoya en la utilización unitaria del material empleado, la piedra caliza, adecuando sus texturas a los monumentos del entorno. Para la modulación se ha utilizado una retícula cuya dimensión está obtenida de la separación de las columnas del foro romano imperial, sobre la que se disponen dos recintos claramente diferenciados: uno, con la pequeña elevación sobre la zona peatonal colindante para salvar el gálibo del edificio martirial de San Vicente que tiene continuidad en una explanada sobre el Almudín; y otro, que concuerda a un nivel más bajo con la pendiente de la calle del Almudín.

Esta subdivisión, adaptada a la topografía, sirve como recurso de escala para delimitar espacios proporcionados al entorno y ofrece perspectivas sobre la ciudad monumental, en la que resalta el rotundo y simbólico cimborrio de la Catedral. La actuación se ciñe al perímetro de la antigua manzana de casas, remarcado en las alineaciones de la nueva edificación que se establece como acceso al recinto visitable del subsuelo y que contiene el equipamiento de las instalaciones que servirán al espacio musealizado.



La estructura arquitectónica del Museo, que envuelve el conjunto arqueológico, establece una decidida apuesta por la transparencia y la permeabilidad entre el interior y el exterior, que permite tener un contacto visual directo con las ruinas que se incorporan, de esta forma, al paisaje urbano. Ventanas que también permiten percibir desde ciertos puntos del interior los espacios exteriores, favoreciendo el diálogo entre los restos arqueológicos y su entorno inmediato, entre la ciudad antigua y la ciudad actual. Su dilatada historia constructiva nos ha legado un conjunto de edificios de épocas muy diversas desde sus orígenes hasta nuestros días.

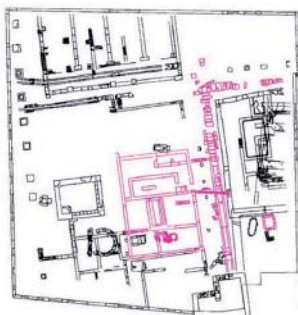
El Centre Arqueològic de l'Almoina permite hacer una visita por dos mil años de historia. En este lugar los romanos fundaron Valentia en el año 138 a.C y en él situaron el punto a partir del cual trazaron la futura ciudad. El subsuelo arqueológico reúne un gran conjunto de edificios monumentales. Un apasionante viaje por la primera ciudad romana, con el horreum o el conjunto termal, por la Valentia imperial: con el foro, la curia o el ninfeo, por la sede episcopal visigoda o por el alcázar islámico.



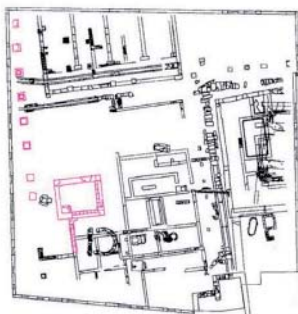
Cabe destacar de entre el conjunto de edificios que se encuentran en l'Almoina, las termas, construidas a finales del s. II a.C, durante el periodo romano republicano. Este establecimiento termal es una pequeña joya arquitectónica, ya que es uno de los escasos ejemplos que se conocen en todo el mundo romano de fecha tan antigua.

En los restos encontrados de la basílica de época episcopal (s. IX-X), se detecta el ábside flanqueado por dos capillas, la del norte invade parte del recinto de l'Almoina, la del sur se conoce como Cárcel de San Vicente: actualmente integrada en un edificio nuevo de la plaza del Arzobispo. Esta capilla funeraria visigoda de planta de cruz fue utilizada como baños palatinos en época islámica. Sobre sus ruinas se construyó una nueva capilla en el s. XIII aunque la que hoy podemos ver data ya de principios del XIX.

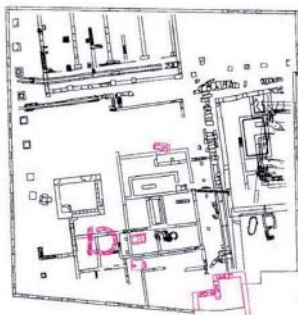




1. Fundación de Valentia



2. La Valentia imperial



3. La primera ciudad cristiana

ALMUDÍN

Pza. de San Luis Beltrán

s. XV

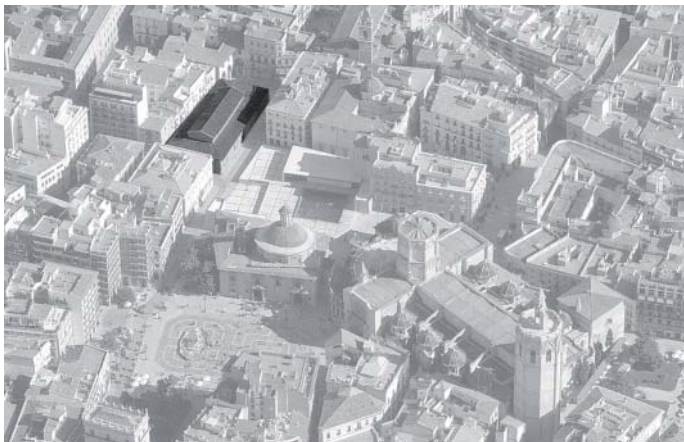
intervenciones:

José M^a Herrera García (1993-1996)

AMP Associats S.L (1993-1996)

Situado junto a uno de los accesos de la valencia romana, sus orígenes se remontan a época de la Conquista, aunque su configuración actual corresponde a una profunda remodelación realizada el primer cuarto del s. XV. Edificio exento, de aparente sencillez, revela una notable complejidad interpretativa debido a las numerosas reformas y ampliaciones que ha sufrido a lo largo de su historia y que, en buena parte, no han podido ser debidamente documentadas.

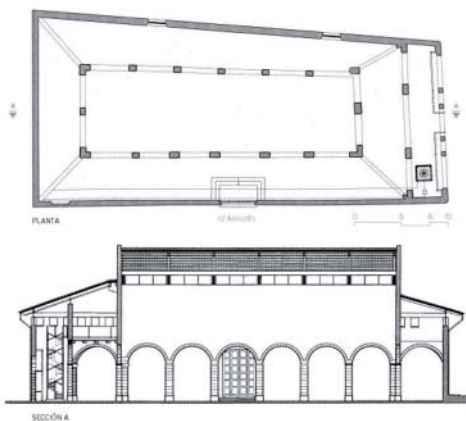
Depósito de trigo de la ciudad hasta los primeros años del s. XX, se construyó sobre una planta trapezoidal estructurada en torno a un patio central rectangular, configuración similar al Almudín de Xátiva, que fue posteriormente cubierto por una estructura de madera objeto de diversas remodelaciones, la última en 1874, hasta llegar a la actual, de concepción moderna, realizada en el curso de las obras de restauración y consolidación llevadas a cabo por los arquitectos Juan Añón, José M^a Herrera y Rafael Martínez, (1993-1996)



Su principal aportación fue la recuperación de la inédita y original fachada de la plaza de San Luis Beltrán, con un pórtico formado por tres arcos de cantería dispuestos según los cánones de la tradición serliana.

El espacio actual presenta una concepción basilical con interesantes labores de cantería sobre todo en los arcos de la parte colindante con la calle Angosta del Almudín e ingenuas pinturas de marcado carácter popular alusivas a las funciones y organización de la institución, y con diversos motivos religiosos, realizadas a partir de 1609.

El cerramiento exterior está formado por potentes muros de tapia valenciana, variedad del tapial de tierra con gravas y cal apisonada en el que se disponen, a modo de traba, hiladas de ladrillos colocados a tizón, reforzando sus esquinas con sillares. La coronación del muro denota la existencia de las almenas que facilitaban la custodia del edificio y su mercancía. Las obras de restauración mejoraron sustancialmente la luminosidad de su interior, y han revalorizado sus pinturas murales aunque la pérdida de las cerchas y atirantados de madera le han hecho perder parte de su encanto. El pavimento existente, de losas de piedra del s.XV, que cubría el original de cantos rodados, se ha reutilizado en la calle Angosta del Almudín. La restauración fue objeto de una mención en los Premios COACV 1996 y Premio Europa Nostra 1998.



PLAZA DE LA REINA

Plaza de la Reina

Plaza situada al principio de un eje vertebrador de la ciudad y a los pies de la fachada barroca de la Catedral. Plaza cuyo tráfico rodado es muy superior a lo deseable en un lugar de relevancia histórica, estratégico y emblemático.

Es una plaza surgida del vaciado de una manzana en el lado sur de la catedral, que ha producido un espacio aleatorio en el que el complejo perímetro de la Catedral prevalece, convirtiéndose en el episodio de mayor importancia.

Se produce una ruptura en la continuidad del trazado urbano. La modesta arquitectura doméstica de la Plaza no se corresponde con la ambiciosa propuesta espacial que ha resultado del vaciado. Los accesos al parking malogran el pavimento fragmentándolo y dificultando el movimiento de los peatones. La jardinería existente trivializa la escena urbana.

Numerosas iniciativas para proponer una reforma ambiciosa de este espacio no han conseguido pasar de la fase del proyecto urbano.



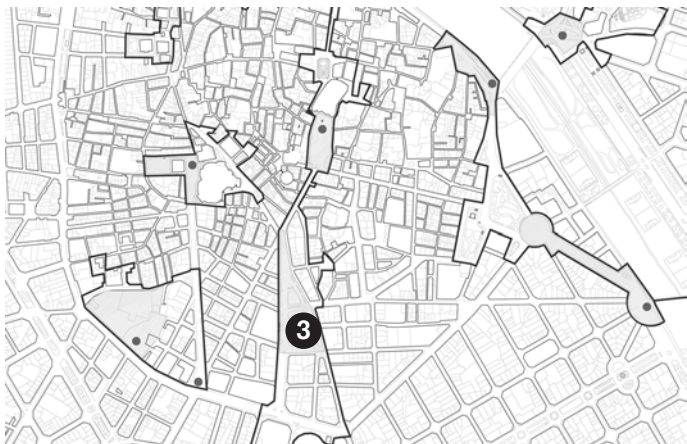
PLAZA DEL AYUNTAMIENTO

Centro Plaza del Ayuntamiento

Percibida por como el lugar central de la ciudad, se trata de un espacio público de forma trapezoidal que aparece tras el derribo del antiguo Convento de San Francisco en las primeras operaciones de Reforma Interior de finales del siglo XIX. Desde entonces, este escenario tiende a imponerse como centro económico, político, lúdico y comercial en detrimento del hasta entonces centro cívico de la ciudad, situado un poco más al norte, en la actual Plaza de la Virgen.

Sobre ella vuelcan los edificios civiles más representativos de Valencia y ha estado siempre estrechamente vinculada a la Estación del Norte, en sus diferentes grados de penetración desde la llegada a la ciudad del ferrocarril.

Su morfología, el escaso y muy confinado espacio reservado al tráfico peatonal, su urbanización y la escasa vegetación hace que este espacio público funcione, para el peatón, más como un mero lugar de paso que como una plaza donde permanecer, por lo que en la práctica se utiliza intensivamente durante las celebraciones multitudinarias de las fiestas locales, siendo durante el resto del año un lugar infrautilizado.



PARQUE CENTRAL_CRUCE GRANDES VÍAS

Gran Vía Ramón y Cajal – Parada metro Bailén

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.

El soterramiento de las vías para el acceso ferroviario a la nueva Estación Central permitirá la conexión de las dos Grandes Vías sobre rasante, eliminando la importante barrera psicológica que hasta el momento ha supuesto el túnel que para tráfico rodado y peatonal existe en la actualidad como única alternativa para la conexión de estas dos vías fundamentales de la ciudad.

Extremo este del futuro Parque Central. La futura estación dispondrá en este punto de su acceso principal, lo cual significa un giro de 180° en el modo en que hasta ahora ha funcionado. Ésto carga a este lugar de un enorme potencial dado que este intercambiador modal se convertirá en uno de los polos de la ciudad.



PARQUE DE CABECERA

Antiguo cauce del Turia, Avda. Pío Baroja

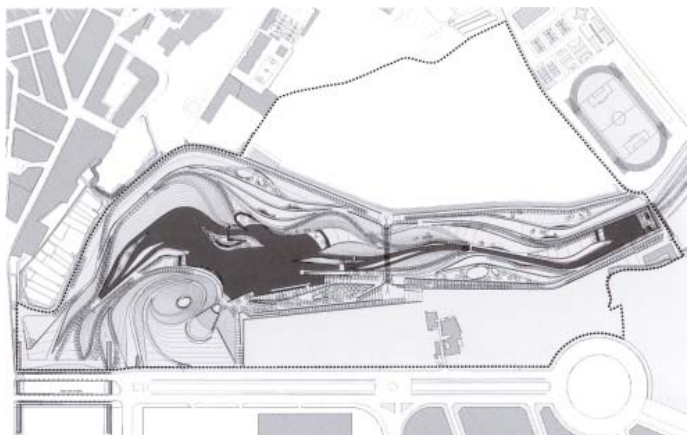
2001 (2002-2004)

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.

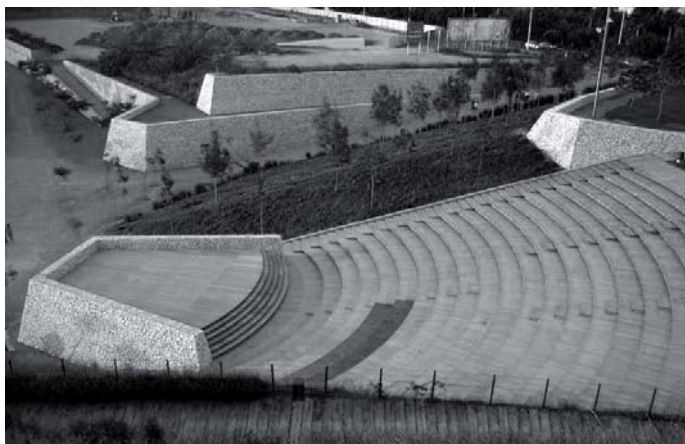
El agua, indiscutible protagonista, surge en forma de azud y va discurriendo en diferentes niveles a lo largo de los dos recorridos principales del parque: el paseo del Molí del Sol y la senda de Ribera, situados uno a cada lado del lago. La topografía, que determina diferentes cotas del terreno, va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



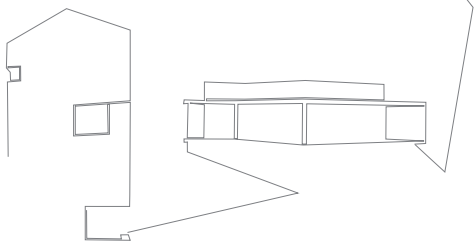
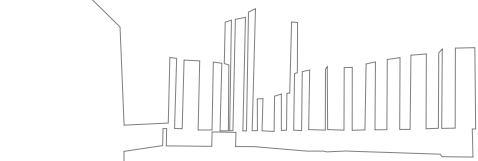
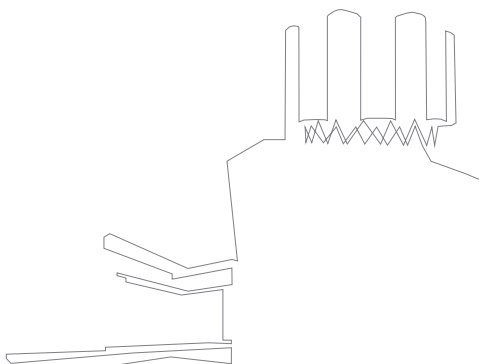
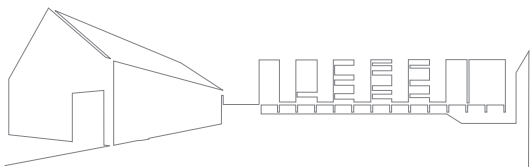
El agua mana del Molí del Sol. Desde el azud de donde surge es guiada por los diferentes niveles hasta caer en cascada. La parte norte del parque se compone de bancales aterrazados contenidos por muros de piedra que marcan diferentes alturas y nos conducen hasta la entrada del gran lago, que a lo largo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

6

Encuentro tramvía -
Ronda Tránsitos Norte

5

Pasearía - Estación
Pont de Fusta

ALMOINA

ALMUDÍN

4

Plaza de la Reina

3

Plaza del
Ayuntamiento

2

Parque Central -
Cruce Grandes Vías



**PARQUE
CABECERA**

23

ALMOINA

3

4

5

4

5

6

1



eje norte-sur //

PARQUE DE CABECERA

23

Entorno Cároel Modelo

1

Parque Central - San Vicente

ESTACIÓN DEL NORTE

13

Plaza de Zaragoza

17

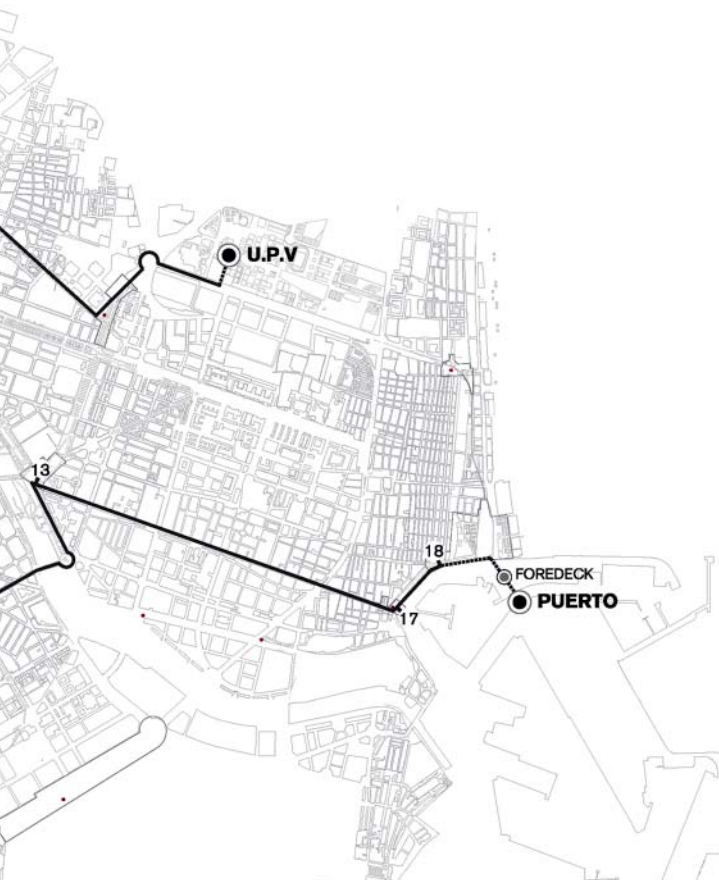
Avda. Puerto - J.J. Dómíne

18

C.Reina - J.J. Dómíne

EDIFICIO FOREDECK

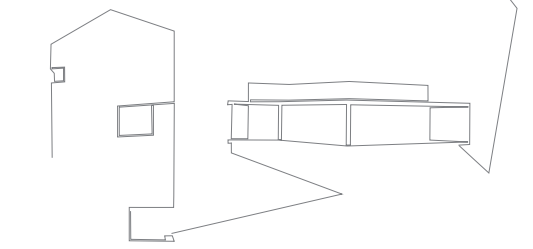
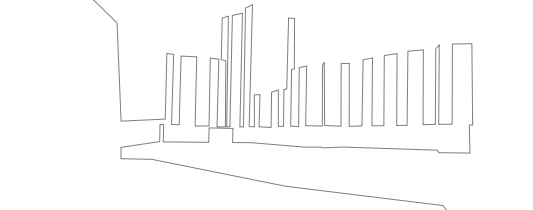
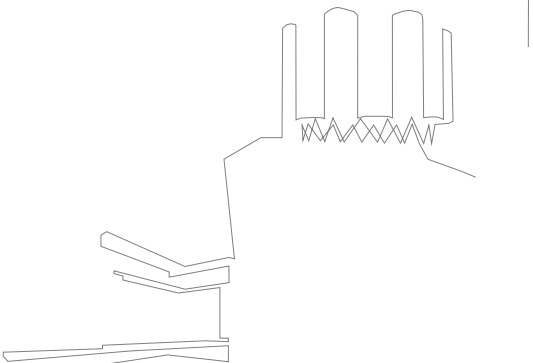
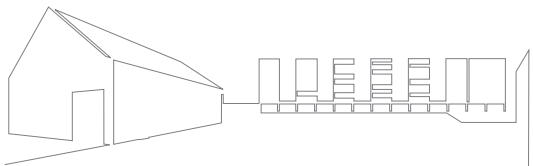
PUERTO



RECORRIDO EN BUS

RECORRIDO A PIE

LUGARES PRÓXIMOS



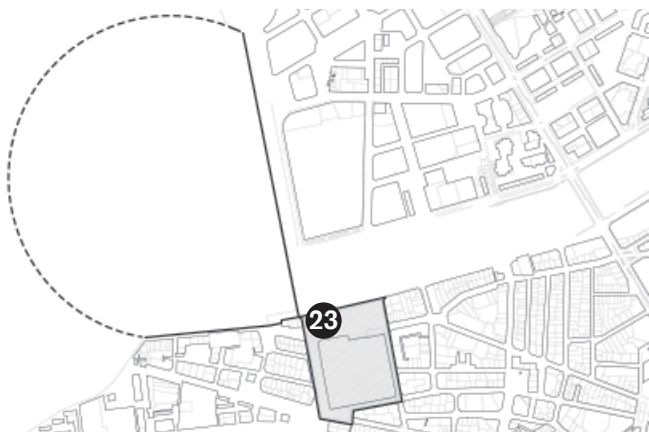
ENTORNO CÁRCEL MODELO

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.



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.



ESTACIÓN DEL NORTE

c/ Xàtiva 24

1906

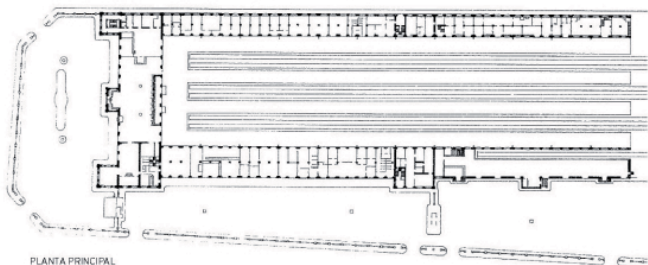
autores:

Demertio Ribes Marco

La primitiva estación de la Compañía de Ferrocarriles del Norte estuvo situada en la confluencia de calle de Ribera y la plaza del Ayuntamiento, pero la transformación que se produce en esta zona a principios del s. XX y la necesidad de facilitar el tráfico por la ronda, aconsejó su alejamiento del centro, pensando ubicarla en el cruce de las grandes vías aunque finalmente se optó por el traslado al emplazamiento actual.

Proyectada por el arquitecto valenciano Demetrio Ribes Marco, en 1906, e inaugurada en 1917, constituye uno de los mejores edificios de nuestra arquitectura civil y es punto de referencia monumental y representativo de la ciudad.

En su interior, la cubierta, una gran marquesina de chapas de fibrocemento sobre una potente estructura metálica con apoyos articulados, constituyó en su época un verdadero alarde tecnológico, cubriendo una luz de 45 m., con una longitud cercana a los 200 m.



Su estilo se adscribe al movimiento modernista, dentro de la corriente denominada Sezession Vienesa, pero es la manera peculiar con la que Ribes interpreta el estilo lo que la dota de notable singularidad con una personal reinterpretación de ornamentos de la escuela de Viena, que utiliza con maestría y adapta a la industria valenciana del momento de la que destaca la elaborada en La Ceramo de Benicalap de José Ros (que gozaba de gran prestigio por seguir conservando el secreto del reflejo metálico de la cerámica medieval valenciana), y en la de Onofre Valdecabres, de Manises entre otras.

La fachada principal trata de compensar su acentuada horizontalidad con la disposición de tres cuerpos resaltados, dos de ellos en los extremos formando torreones, y el tercero en el centro marcando el acceso. En ella destacan los abundantes detalles decorativos, coloristas, con numerosas piezas cerámicas que reproducen distintos tipos de adornos florales y abundancia de escudos de la Compañía de Ferrocarriles del Norte y de la ciudad de Valencia. El cuerpo central acoge en su planta baja, vistosas vidrieras, y se decora en su fachada con dos paneles de mosaico diseñados por el pintor José Mongrell.

Los accesos quedan señalizados por potentes marquesinas de hierro y cristal que exhiben, de forma seriada el escudo de la ciudad.

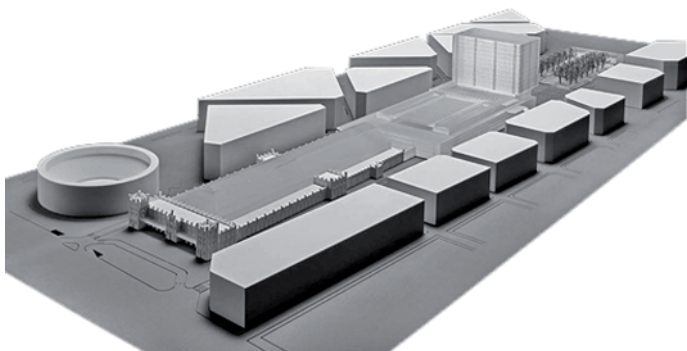


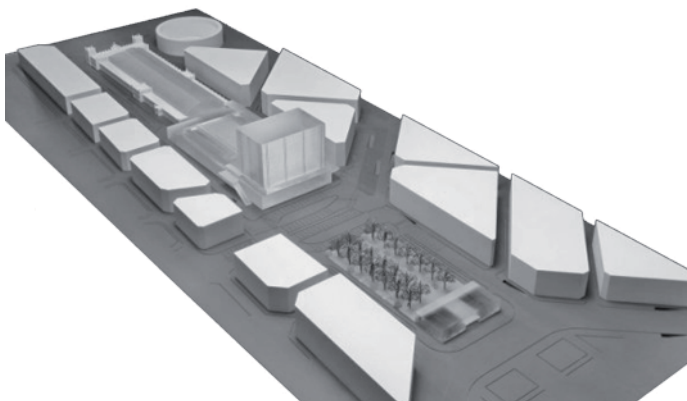
Destaca también la exuberante decoración del vestíbulo, de elegantes proporciones cubierto en sus dos crujías por el tradicional forjado de viguetas de madera y revoltones que se revisten de trencadís decorado con motivos vegetales en sus extremos. La decoración se complementa con un minucioso diseño de las taquillas y arrimaderos de madera, con incrustaciones de mosaico y decoraciones cerámicas con abundancia de trencadís , azulejos troceados, como revestimiento de paredes y techos formando un conjunto de singular belleza, en los que el que las letras de la palabra “Norte” forman los mas variados logotipos, tanto en los muros como en las vidrieras . La voluntad de integrar las artes menores en el proyecto diseñando sera una constante el la obra de Ribes que aglutina en este proyecto un buen plantel de artesanos que elaboran su diseños entre los que cabe destacar la austera y funcional valla de cierre del aparcamiento (que cerraba el recinto con unas potentes puertas metálicas que giraban apoyando su peso sobre una pletinas dispuestas sobre el adoquinado), y las originales soportes de pletina de acero para las luminarias Con el tiempo se han ido retrasando los topes de las vias cediendo su espacio a un, cada vez más, amplio vestíbulo que ocupa ya casi un tercio de la zona cubierta por la gran marquesina, que en su origen estaba dominada en su totalidad por los andenes.



La figura del arquitecto Demetrio Ribes, una de las figuras clave de la arquitectura española de los primeros años del s. XX, destaca por su espíritu combativo defendiendo una arquitectura volcada al progreso (frente a las posiciones nacionalistas representadas por Leonardo Rucabado, con quien mantuvo una encendida polémica) y por la coherencia mantenida entre su pensamiento y su obra arquitectónica.

PROYECTO NUEVA ESTACIÓN DEL NORTE





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.



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

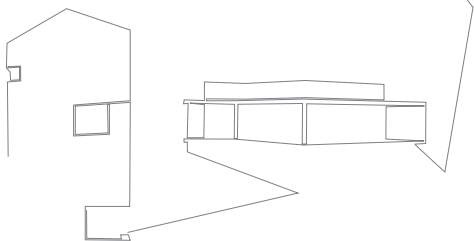
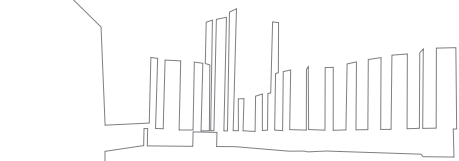
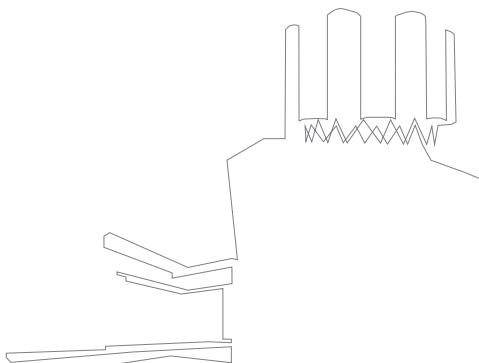
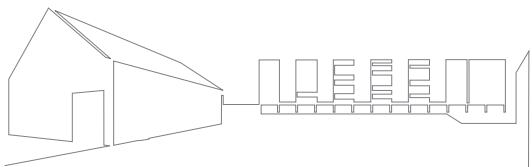
Cruce C/ Doctor Juan José Domine – C/ de la Reina

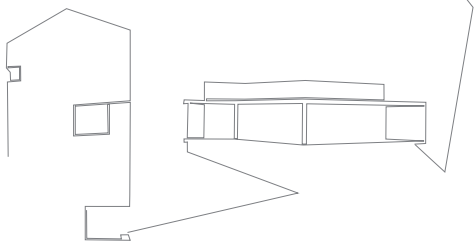
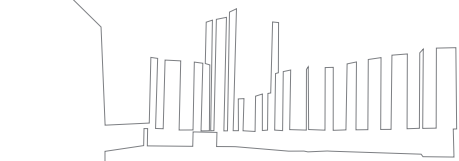
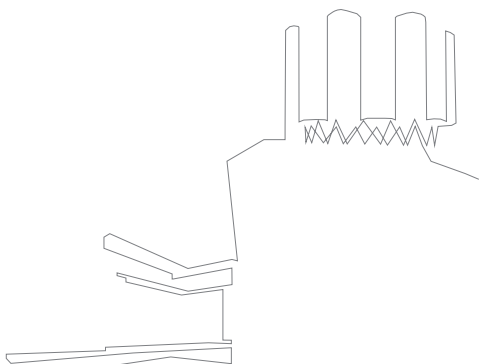
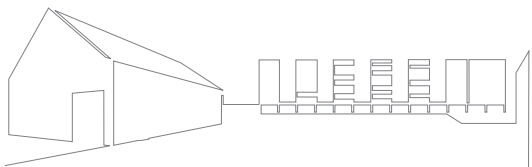
Es este lugar el encuentro entre la calle de la Reina y la dársena interior del puerto. Lugar de enorme potencial por ser la fachada del barrio del Cabañal hacia el puerto.

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.



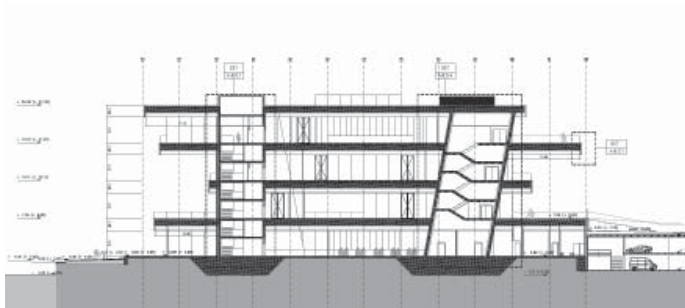
La propuesta ganadora del concurso internacional convocado en junio de 2005 por el Consorcio Valencia 2007, diseñado por David Chipperfield architects y b720, y bajo dirección de obra del arquitecto Antonio Gomis Bernal ocupa 124.635 m² y se plantea como un brazo de ciudad que penetra en el puerto de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



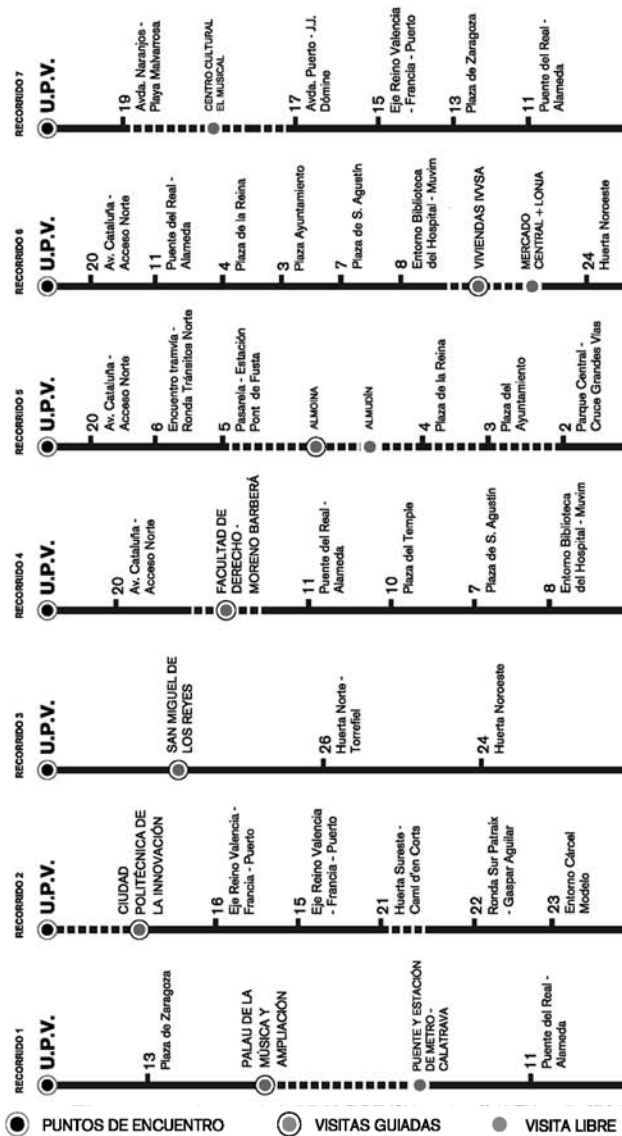
Planta primera



Planta segunda



Planta tercera



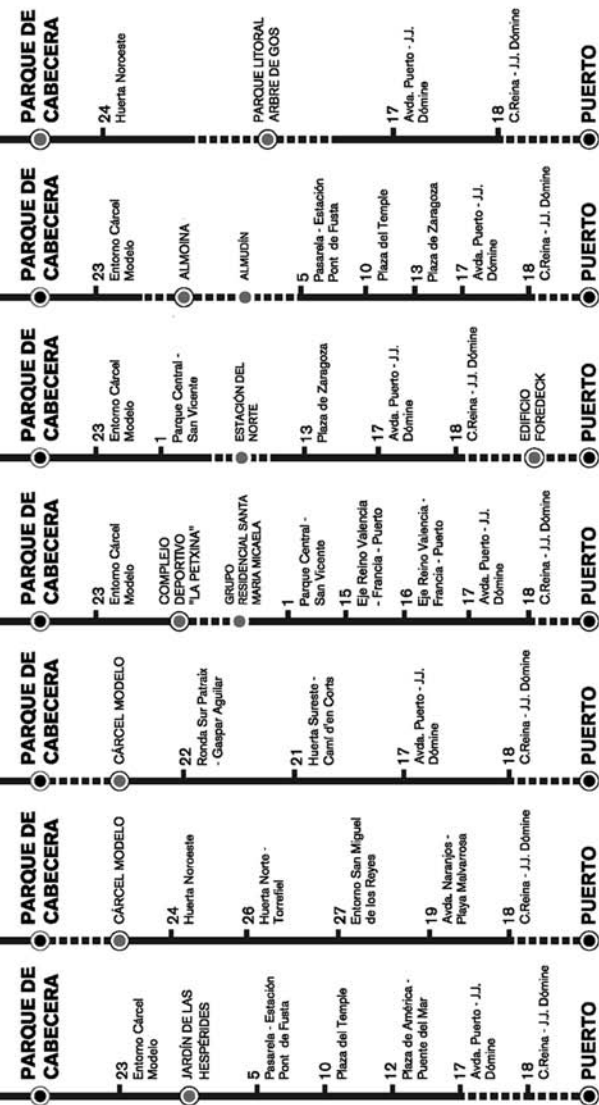
PUNTOS DE ENCUENTRO



VISITAS GUIADAS



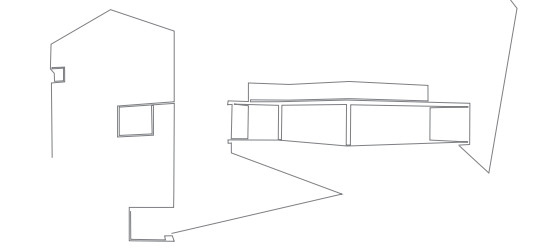
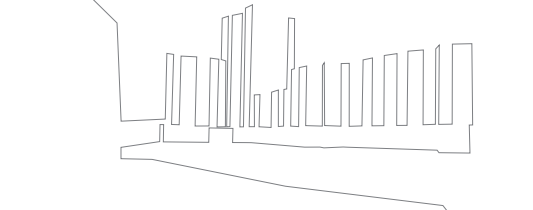
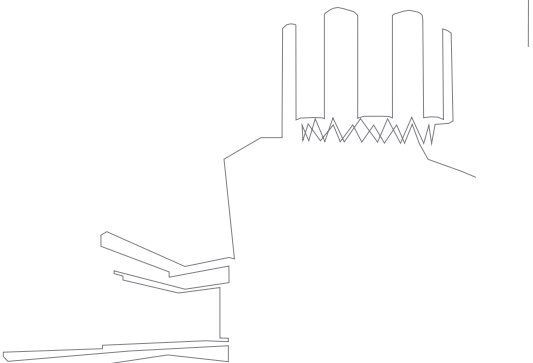
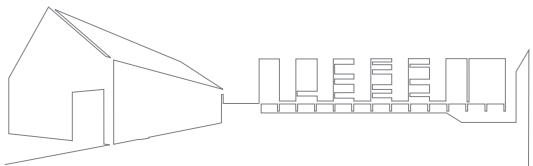
VISITA LIBRE



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

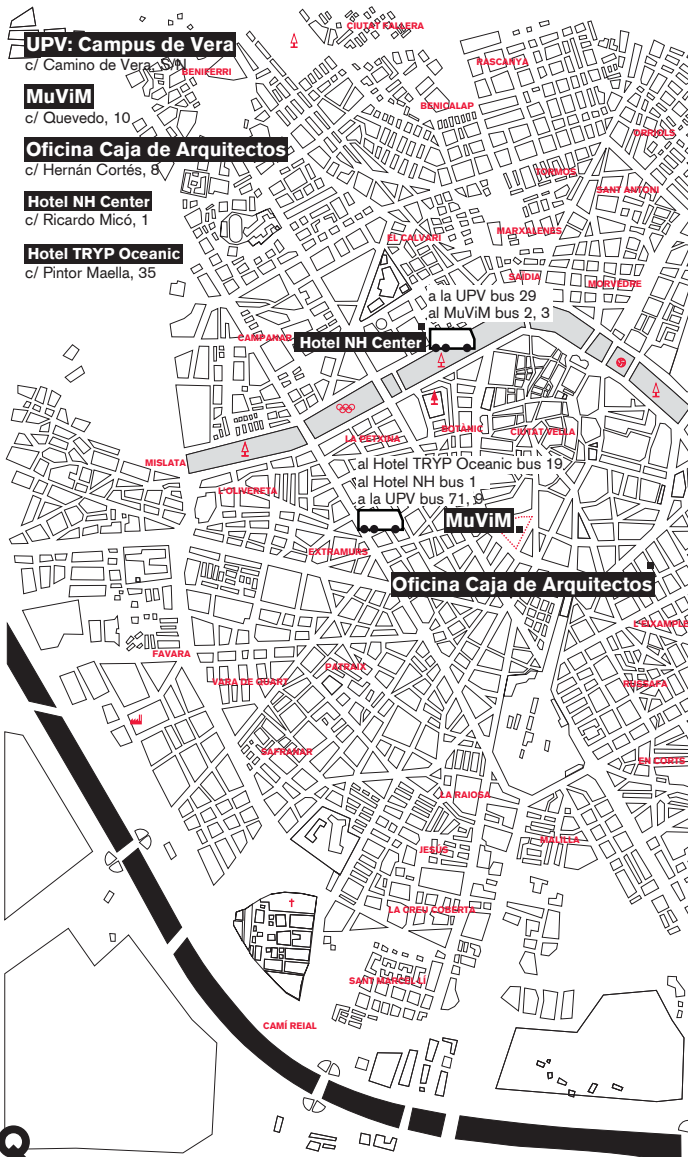
c/ Hernán Cortés, 8

Hotel NH Center

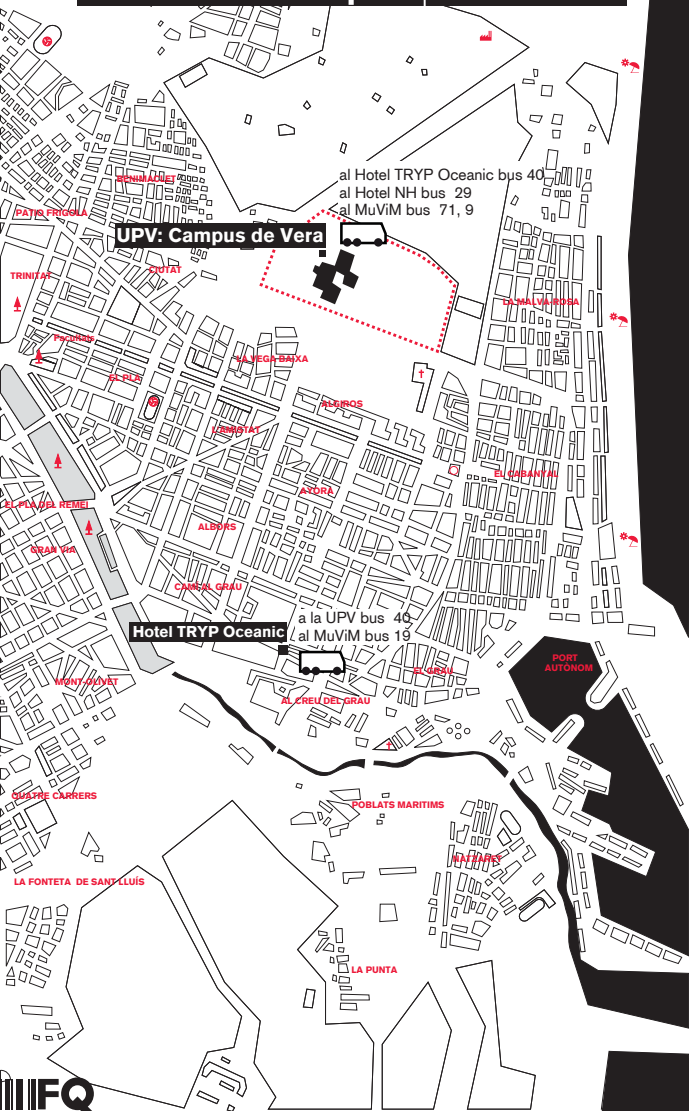
c/ Ricardo Micó, 1

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:

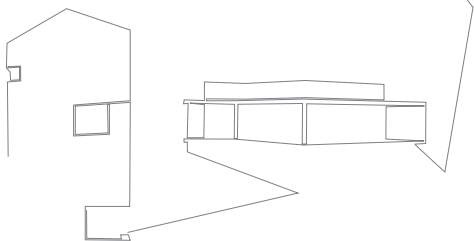
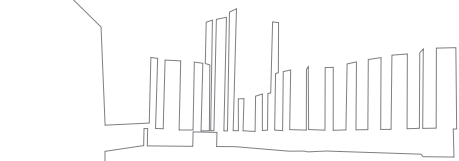
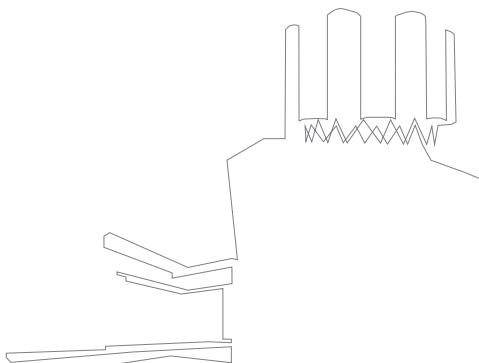
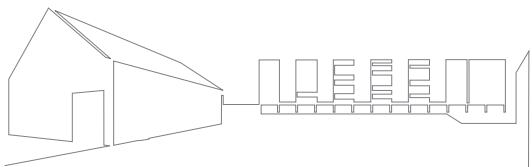
c/ Arcs, 8 - 08002. Barcelona

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

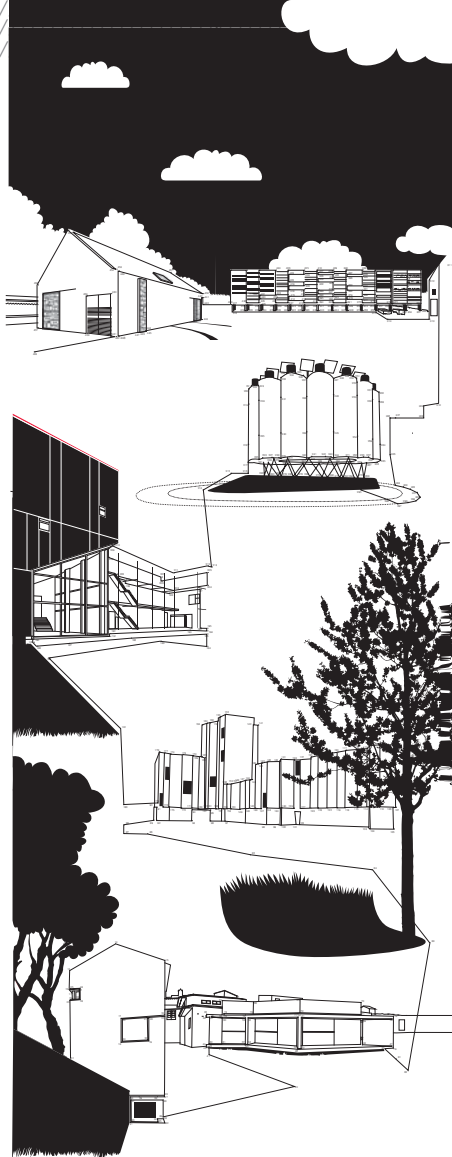
© de las fotografías: sus autores

© de la documentación gráfica: sus autores

última

CONTACTO GUÍA:
nombre:

teléfono:



|||FQ

Foro arquia/próxima

