

Valencia y el mar, un idilio hecho realidad

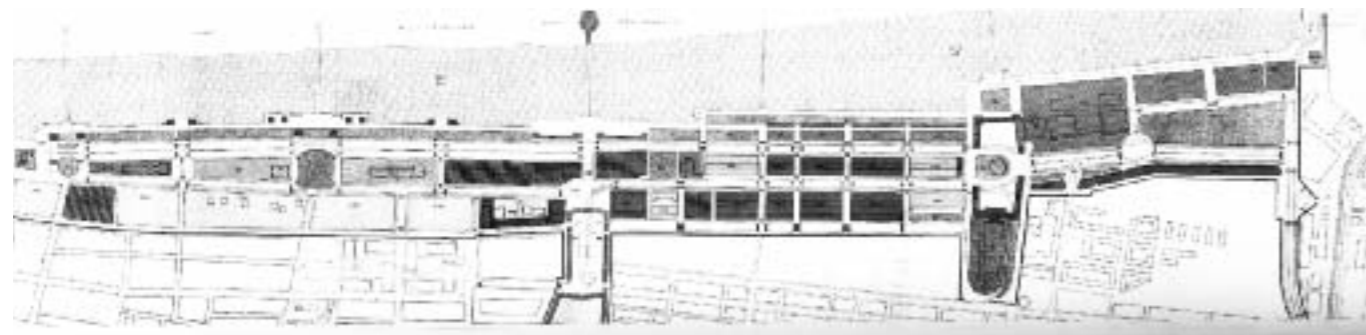
Valencia and the Sea, a Romance come True

Valencia has taken many centuries to come to terms with its sea. Many actions have had to be taken before the Valencians can now at last feel that part of the city, also "their" city, is a space to coexist with the sea. The changes made to the General Plans and, more recently, different sectorial actions, have enabled the citizens to recover a badly deteriorated zone, once an industrial area, thanks to a firm decision to reclaim the seafont. The new activities have been undertaken with a commitment to integrate and unite the empty and abandoned spaces lying within the bounds of the city, consequence of the zoning technique, and to turn them into places that are inhabitable and fit to live in. The citizens encouraged a process of sociological change aimed at self esteem and the satisfaction of finding a city that is more modern that made it necessary to redesign many areas: the river Turia, the waterline. It is impossible to comprehend some events that have been held in Valencia in recent years – major ones such as the America's Cup or the Formula 1 Grand Prix – without understanding a transformation that has generated one single space, morphologically compact, that is a positive answer to the new interest shown in sustainability and a wish to recover public zones, all of which form part of the current trends in urban planning and architecture on an international scale. The city has successfully managed to bring about its own metamorphosis, proposing a series of activities that have served to firmly establish it as a public space, an area that until recently did not form part of the Valencians' collective landscape. Valencia had always been a river city, and the river served as a major link when it came to establishing its relationship with the seaport. However, the city experienced its romance with the sea from a distance, or, to put it another way, it could be said that the romance never found the right climate to form the perfect bond – and this was the case not only from a political perspective but also where urban development was concerned.



José María Tomás Llavador

Valencia ha tardado siglos en reconciliarse con su mar. Han sido necesarias muchas actuaciones para que hoy los valencianos puedan, al fin, sentir que una parte de la ciudad, sea también "su" ciudad, un espacio en el que convivir. Los cambios en los Planes Generales y, más recientemente, distintas actuaciones sectoriales, han permitido recuperar para los ciudadanos un espacio profundamente degradado, antaño concebido como espacio industrial, en una apuesta decidida por recuperar el frente marítimo. La nuevas actuaciones se han producido desde el compromiso de integrar y cohesionar en la ciudad los espacios vacíos y abandonados, producto de la técnica del zoning, para reconvertirlos en espacios vivibles, habitables. Los ciudadanos han impulsado un proceso de cambio sociológico dirigido hacia la autoestima y la satisfacción de encontrar una ciudad más moderna que ha obligado a repensar muchos espacios: el río Turia, la línea del agua. Es imposible comprender algunos hechos relevantes acaecidos en Valencia en los últimos años – como los grandes eventos de la Copa América o la Fórmula 1 –



Plan especial del Paseo Marítimo 1982
Plan general de ordenación urbana de Valencia de 1966
La zonificación
Plano de Valencia en 1882
Special Plan for the Promenade (1982)
General Urban Plan of Valencia in 1966. The Zoning
Plan of Valencia in 1882

sin apreciar una transformación que ha generado un espacio único, morfológicamente compacto, que responde a las nuevas inquietudes que sobre sostenibilidad y recuperación del espacio público se integran en las actuales corrientes del urbanismo y la arquitectura a nivel internacional. La ciudad ha sabido provocar su propia metamorfosis, proponiendo una serie de actuaciones que consolidan como espacio público un espacio que, hasta hace poco, no formaba parte del paisaje colectivo de los valencianos.

Valencia había sido históricamente una ciudad fluvial que mantenía una importante relación a través de su río con el puerto marítimo; pero la ciudad vivía con distancia su idilio con el mar, o tal vez se podría decir que tal idilio nunca tuvo el clima adecuado para consolidarse – y con ello entendemos desde la vocación política hasta las intervenciones urbanas.

Podríamos remontarnos a los tiempos de Jaime I cuando ya el mar jugaba un papel determinante en las comunicaciones y en el comercio. No obstante, partiré – para no pecar de historicista – del proceso que arranca con la aprobación, en el año 1984, del Plan Especial de Reforma Interior del Viejo cauce del Turia, impulsado por el ex alcalde de la ciudad, Ricard Pérez Casado, y diseñado por el arquitecto Ricardo Bofill. Debemos detenernos un instante para valorar la aportación de aquella soberbia e inteligente intervención, porque de alguna manera, sentó las bases del gran cambio que sufriría la ciudad a finales del siglo pasado. El plan de Bofill transformó el antiguo cauce del río en un gran parque lineal, que definitivamente se configuró como eje vertebrador de cultura y ocio de la ciudad de Valencia, integrando espacios vacíos y funcionando a la vez como elemento de unión y sutura del tejido urbano. El río se convierte así en una pieza urbana de primer orden que favorece y ampara el cambio de modelo urbano pasando de un modelo radiocéntrico a un modelo lineal y policéntrico. Y a partir del cual se empiezan a plantear propuestas interesantes tomando como referencia el Puerto y el frente marítimo. El antiguo cauce del Turia constituye un nuevo espacio urbano de gran valor ambiental, un espacio libre de ocho kiló-

We could go back to the times of King Jaime I, when the sea already played a decisive role in communications and trade. However, I will start – in order not to get too involved in history – with the process that got under way with the approval, in the year 1984, of the Special Plan for Improving the Turia's Old Riverbed, proposed by the former Mayor of the City, Ricard Pérez Casado, and drawn up by the architect Ricardo Bofill. We must pause for a moment to appraise the contribution made by those magnificent and intelligent actions, because to a certain extent they laid the foundations for the major changes that the city underwent towards the end of the 20th Century.

The Bofill Plan transformed the former riverbed and turned it into a linear park, which eventually came to form the backbone of the City of Valencia's leisure and culture, integrating empty spaces and also serving as a means for interweaving the urban fabric. The river has thus become a primary urban component that is conducive to fostering and changing the urban model from a radial one to a linear and polycentric model. From this moment on, interesting proposals began to emerge taking the Port and the seafront as points of reference. The former course of the river Turia is now a new urban space of great environmental value, an open area 8 kilometres long that runs through the city from west to east as far as the Port of Valencia and its associated shoreline, which has more than 80 hectares of gardens. As the years go by, this plan is becoming increasingly appreciated by the citizens and has become a benchmark for many urban planners and architects throughout the world.

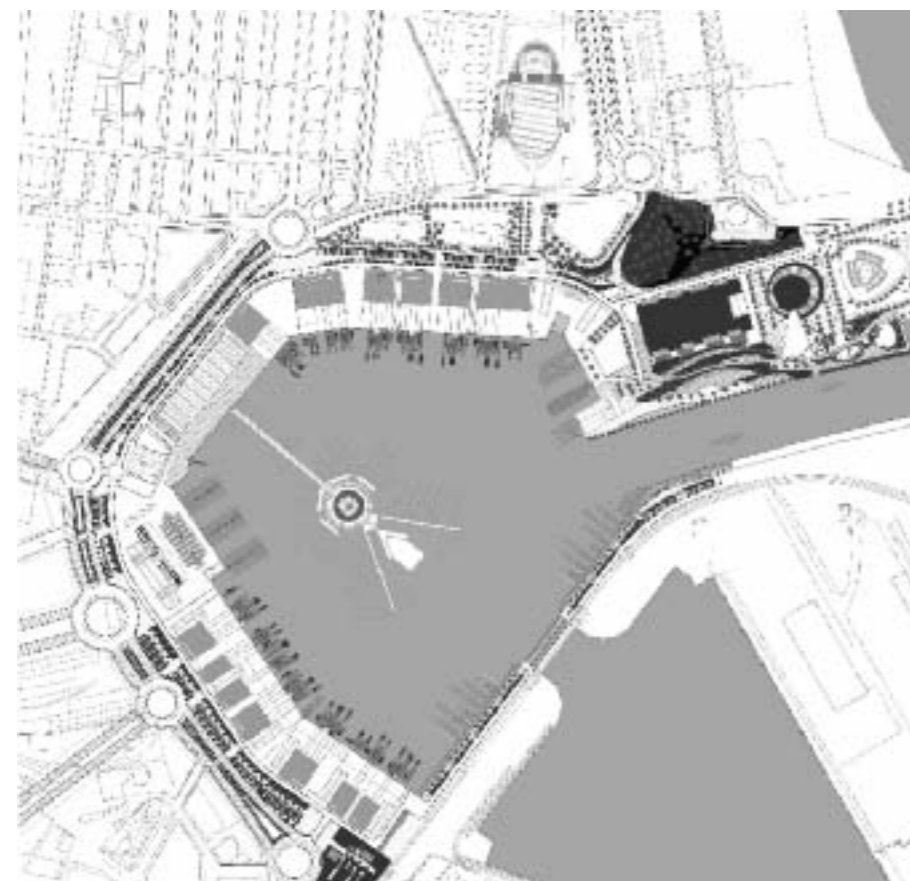
The Steps involved in Opening up the City of Valencia to the Sea

In recent years, a change of mentality affected not only the Authorities but also the technicians and experts, which in 1989 led to the preparation of the project for the Valencia Seafront, drawn up by Miguel Colomina and Juan Luis Piñón, in whose management I took part as a technician in the Valencia City Council, together with José Manuel Izquierdo Silla.

This action became the first step towards ensuring that the ancient relationship between the port and the urban core of the city – invariably based upon industrial questions – was overcome, and that Valencia would be able to prove to itself that its wish to reclaim its sea could be turned into specific deeds. It is the hypothesis of bringing the city closer to the sea, of winning back the waterline, of rediscovering an urban space that had always been there in the first place, waiting, willing to be occupied in many different ways. And that is how we come to the design of the Plan Especial Balcón al Mar (Special Balcony Overlooking the Sea Plan), whose ultimate aim is to recover the Inner Dock as an extremely valuable component of the urban structure. This action serves to bring new educational, cultural, recreational and leisure services to the city – some of which have yet to be developed: a marina on the water, Olympic swimming pools for international competitions, a municipal sailing school and a maritime museum. At the same time, new areas are being created with extensive green zones provided with plenty of landscaped gardens. A footpath runs around the Inner Dock, which links the new amenities and facilities with the old buildings that are to be refurbished: Warehouses, the Clock Building, the Dry Dock and the Customs House.

The seafront is connected to the city by the extension of the major roads – the Avenida del Puerto, once deteriorated, it is now one of the liveliest trunk roads in Valencia –, the arrival of new forms of public transport – the tramway now forming part of the zone's urban landscape and serving to give continuity to the Paseo Marítimo (Promenade), connecting it via the Inner Dock itself, to the Turia gardens and, via the Puente de Astilleros, to the Nazaret district.

These activities have enabled the city to host some of the major international events with a high profile worldwide. The choice of Valencia as the venue for the 32nd America's Cup in 2003 became the final catalyst



metros de longitud que recorre la ciudad de oeste a este llegando al puerto de Valencia y su área litoral y aportando alrededor de ochenta hectáreas de jardín. Este plan es, cada año que pasa, más apreciado por los ciudadanos y un ejemplo para muchos urbanistas y arquitectos de todo el mundo.

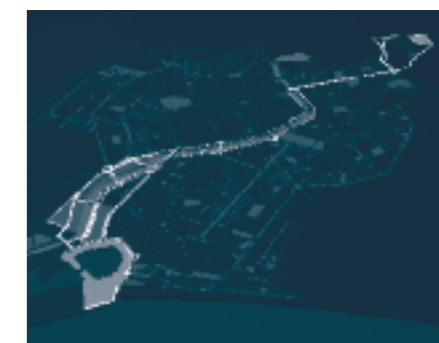
Los pasos para abrir la ciudad al mar de Valencia

En los últimos años, se produjo un cambio de mentalidad, que afectó tanto a las administraciones como a los técnicos, y que motivó que en el año 1989 se redactara el proyecto del Paseo Marítimo de Valencia de Miguel Colomina y Juan Luis Piñón, y en cuya dirección de proyecto participé como técnico del Ayuntamiento de Valencia junto a José Manuel Izquierdo Silla.

Esta actuación fue el primer paso para lograr que se superara la primitiva relación del puerto con el núcleo urbano de la ciudad – siempre instalada en una dialéctica industrial – y que Valencia se demostrara a sí misma que su inquietud por recuperar su mar se podía traducir en hechos concretos. Es la hipótesis de acercar la ciudad al mar, de reconquistar la línea del agua, de redescubrir un espacio urbano que siempre estuvo ahí, esperando, preparado para ser ocupado de muchas otras formas.

Y es así como llegamos a la formulación del Plan Especial Balcón al Mar, que tiene como fin último la recuperación de la Dársena Interior como pieza urbana estructurante de marcado valor dotacional. Con ésta actuación se incorporan a la ciudad nuevos servicios de carácter educativo, cultural, recreativo y de ocio – algunos aún pendientes de desarrollar: puerto deportivo sobre la lámina de agua, piscinas de competición, escuela municipal de vela y museo marítimo. Al tiempo, se crean nuevas zonas con amplios espacios verdes ajardinados. La Dársena se circunvala con una vía de carácter peatonal, que relaciona las nuevas dotaciones con los edificios históricos a rehabilitar: Tinglados, Edificio del reloj, Varadero y Edificio de Aduanas.

Masterplan America's Cup
Masterplan Valencia al mar Marina Real Juan Carlos I, 2007
El Jardín del Turia y su relación con la dársena interior del puerto
Master Plan for the America's Cup
Valencia al Mar Marina Real Juan Carlos I Master Plan (2007)
The Turia Gardens and their relationship with the Port's Inner Dock





El frente marítimo se articula con la ciudad mediante la prolongación de las grandes vías – la Avenida del Puerto, antaño degradada, es hoy una de las arterias más vivas de Valencia –, el acercamiento del transporte público – el tranvía forma ya parte del paisaje urbano de la zona – y dando continuidad al Paseo Marítimo, conectándolo, a través de la propia Dársena, con el jardín del Turia y a través del Puente de Astilleros, con el Barrio de Nazaret.

Esta actuación ha posibilitado que la ciudad haya podido albergar algunos de los eventos con mayor proyección mundial. La elección de Valencia como sede de la 32 America's Cup en 2003 se convirtió en el catalizador definitivo del proceso de transformación del frente marítimo de la ciudad. La responsabilidad de albergar esta competición reforzó la conciencia colectiva sobre el progreso que estaba experimentando Valencia y ofreció la oportunidad que suponía para su proyección internacional e imagen. Las actuaciones contempladas en el Masterplan Balcón al Mar se adaptaron a la nueva situación y se coordinó el diseño con las exigencias de la competición America's Cup creando, de forma definitiva, un área de centralidad en la fachada marítima.

El plan incluyó la construcción de nuevos edificios – bases de los equipos –, la oficina de regata, el centro de prensa, el Foredeck o edificio de invitados y el tratamiento de los espacios libres. Al mismo tiempo, mejoraba las instalaciones portuarias con 1.500 nuevos amarres entre los que destacan los pantalanes flotantes para barcos de 25 metros de eslora o el nuevo dique para el atraque de yates de más de 50 metros. Por el alcance de la propuesta y las condiciones naturales del área de actuación, el masterplan da forma a un equipamiento urbano potente al alcance de muy pocas ciudades.

Queda, al fin, por definir uno de los pasos concluyentes para dar sentido a todas

in the process of transforming the city's seafont. The responsibilities involved in hosting this competition raised the collective consciousness with respect to the progress that Valencia had been making, while at the same time offering the opportunity that was required to showcase the city and its image on an international level. The actions envisaged in the Masterplan Balcón al Mar (Balcony Overlooking the Sea Master Plan) were adapted to the new situation, and the preparations were coordinated to comply with the requirements of the America's Cup competition, thus finally creating a focal point along the seafont.

The plan also involved constructing new buildings – bases for the teams participating –, the regatta offices, the press centre, the Foredeck or guest building and the treatment for the open spaces. At the same time, the port facilities were improved with the creation of 1,500 new mooring spaces, including the floating jetties for 25-metre long vessels or the dock for mooring yachts more than 50 metres long. In view of the sheer scope of the plans and the natural conditions in the area of activity, the Master Plan gives form to providing Valencia with the sort of facilities and amenities that lie far beyond the scope of many other cities.

What remains to be explained is one of the final steps to be taken to bring all these actions and activities to fruition. The landscaping criteria contained in the award-winning projects of the successful bidders Tomás Llavador-Nouvel-Ribas and GMP Architekten, were used to prepare the Master Plan for Valencia al Mar-Marina Real Juan Carlos I, whose courses of action are going to define the development of the Grao sector. The area is arranged in the form of a Green Delta which

makes it possible to complete the Turia Gardens and to incorporate the port's Inner Dock into the urban section. As an open space, the Green Delta is designed to have a permanent landscape – which is composed of Mediterranean woodland, green zones and channels of water – as well as urban fixtures, fittings and furniture overlying the urban Formula 1 Grand Prix race track. The sector has thus firmly established itself as a new urban focal point on Valencia's seafont.

Based on a combination of different uses, and thanks to such mixed use, this development has made it possible to create spaces that are physically and functionally harmonious. Furthermore, this criterion is also the one that has become predominant in recent years, as it is the one that best guarantees that people can live and work in a more efficient and satisfactory way. The project has a new kind of building typology close to the long-established urban zones, which breaks down the rigid boundary between the city and the coastline. The residential gaps establish an open-plan construction design that prevents the screen or shield effect of the first row of the seafont. The singular buildings are located near the port; these are architectural landmarks that release space on the ground and take up most of the 60,000 m² given over to tertiary use. The area will also be provided with 36,000 m² of new facilities, amenities and equipment.

By way of a conclusion, I accept that it is extremely difficult to summarise in these few lines, what we could well have called "Chronicle of a change towards modernity", the transformation undergone by Valencia with a view to ensuring that the sea would finally become part of its identity as a city. If we were to use the traditional colour associations to explain this transformation, we could say that the city is moving in a green and blue direction. The journey has been a complex one, but what matters is that Valencia has accepted the challenge and has been able to rely on the necessary support and complicity from the different agents involved in making all this possible. However, there are still some steps to be taken, projects to be completed and plans to be made; but from architectural and urban planning perspectives the hypotheses are clear. Valencia has come to terms with the sea.

estas intervenciones. De acuerdo con los criterios paisajísticos de los proyectos ganadores de Tomás Llavador-Nouvel-Ribas y GMP Architekten, se redacta el Masterplan para la Valencia al Mar-Marina Real Juan Carlos I, cuyas líneas de intervención van a definir el desarrollo del sector Grao. El área se configura mediante un Delta Verde que permite la finalización del Jardín del Turia y la integración de la Dársena Interior del puerto en la trama urbana. Como espacio libre, el Delta Verde está diseñado con un paisaje permanente – el que forman el bosque mediterráneo, los espacios verdes y los canales de agua – y un mobiliario urbano integrado sobre el trazado del circuito urbano de Fórmula 1. Así el sector se consolida como una nueva área de centralidad urbana en el frente marítimo de Valencia.

Basado en la mezcla de usos, y gracias a ella, este desarrollo permite crear espacios armónicos, física y funcionalmente. Este criterio es, además, el que impera en los últimos años al ser el que mejor garantiza vivir y trabajar de forma más eficiente y satisfactoria.

El proyecto cuenta con una nueva tipología de edificación, junto a las zonas urbanas consolidadas, que desdibuja el límite entre la ciudad y la línea de costa. Los espacios residenciales establecen una parcelación en edificación abierta que evita el efecto pantalla en la primera línea de la fachada marítima. En las proximidades del puerto se sitúan los edificios singulares, hitos arquitectónicos puntuales que liberan espacio en el suelo y concentran la mayor parte de los 60.000 m² de uso terciario. El área contará además con 36.000 m² de dotaciones y nuevos equipamientos públicos.

Reconozco, como conclusión, la dificultad de poder resumir en estas líneas, que podríamos haber titulado "crónica de un cambio hacia la modernidad", la transformación vivida por Valencia con el objetivo de que el mar fuera, al fin, parte de su identidad como ciudad. Admitiendo la transformación de los colores tradicionales, nos dirigimos hacia una ciudad verde y azul. El camino ha sido complejo, pero lo importante es que Valencia ha asumido el reto y ha contado con la complicidad necesaria de los diferentes actores para que la ejecución sea posible. Quedan, no obstante, pasos aún que dar, proyectos que finalizar, planes por hacer; pero desde la arquitectura y el urbanismo las hipótesis están claras. Valencia se ha reconciliado con el mar.



Imagen virtual del Plan Parcial del Grao, 2009
Maqueta del Plan Parcial del Grao, 2009
Virtual image of the Grao Partial Plan (2009)
Model of the Grao Partial Plan (2009)