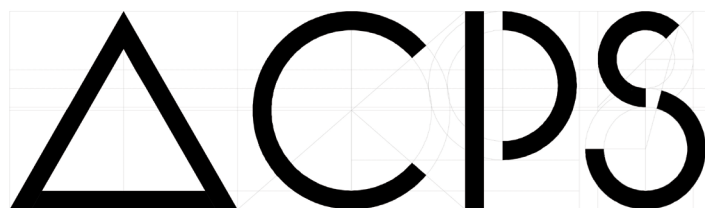


ΔCPS

Activation of Contemporary Public Spaces

LA MARINA

Valencia



Activation Of Contemporary Public Spaces

Universidad CEU Cardenal Herrera
Escuela Superior de Enseñanzas Técnicas.
C/ San Bartolomé 55. Alfara del Patriarca. Valencia Spain.

ACPS __ Activation Of Contemporary Public Spaces

Title of program: "The Activation of the Public Spaces of the City Centres through Ethical and Sustainable Design Based on the Local Communities Participation / Response / Proaction".

This project n° 2020-1-PL01-KA203-082013 has been funded with the support from the European Commission."

Portfolio of students' works - O6

Output title - The result of intellectual work. Portfolio of students.

The European Commission's support for the production of this publication does not constitute an endorsement of the contents, which reflect the views only of the authors, and the Commission cannot be held responsible for any use which may be made of the information contained therein".



Funded by the Creative Europe Program of the European Union



Cracow University of Technology



CEU

Universidad Cardenal Herrera



POLITECNICO MILANO 1863



ACPS __ Activation Of Contemporary Public Spaces

Coordinador de la publicación:

Andrés Ros Campos

Autores de la publicación:

Andrés Ros Campos

Pedro Verdejo Gimeno

Javier Rivera Linares

Ignacio Juan Ferruses

Colaboradores de la publicación:

José Luis Gisbert Elío

Luca Maria Francesco Fabris

Riccardo Maria Balzarotti

Gerardo Semprebon

Luca Maria Francesco Fabris

Riccardo Maria Balzarotti

Gerardo Semprebon

Mariusz Twardowski

Agnieszka Żabicka

Paweł Tor

Miłosz Kowalski

Elżbieta Kusińska

Julian Franta

© de los textos, sus autores.

© de las imágenes, sus autores .

© 2023 de la edición. ESET_CEU UCH

Fecha: Junio 2023

Editorial: Tirant lo Blanch

Colección: Plural

1ª Edición / 90 págs. / Libro

Isbn Papel: 978-84-11830-13-3

Isbn Ebook: 978-84-11830-14-0

**Activación de espacios públicos contemporáneos:
Activando la marina de Valencia**
Andrés Ros Campos

El proyecto Activation of Contemporary Public Spaces (ACPS) aborda la intervención en el espacio público desde el ámbito académico, con la intención de explorar las posibilidades de mejora y recuperación de espacios urbanos desatendidos. Las reflexiones se fundamentan desde la ética y la sensibilidad hacia las actuaciones urbanas y los valores identitarios de la cultura de las comunidades locales y del lugar en el que se asientan. El programa indaga sobre intervenciones en la ciudad consolidada, persiguiendo varios objetivos; como la mejorara del hábitat ciudadano o el fortalecimiento de la identidad de cada entorno. Simultáneamente, desde el punto de vista académico, pretende la interconexión europea entre instituciones de educación superior, y el intercambio de experiencias e investigaciones, así como la formación tanto de alumnos como de personal docente.

Los resultados que se presentan en este libro surgen del taller internacional del proyecto Erasmus plus de asociación estratégica entre escuelas de arquitectura, que se desarrolló en la universidad UCH CEU, con el título mencionado Activation of Contemporary Public Spaces. Esta actividad pone en valor las propuestas académicas como proceso intelectual generador de conocimiento que son posibles desde el ámbito universitario liberándose de ciertos condicionantes inapropiados en el proceso creativo de la arquitectura de la ciudad. Liberado de estos preceptos innecesarios, el proyecto pretende romper la inercia evolutiva en la que en ocasiones se encuentran inmersas las ciudades y que las conducen hacia la falta de identidad y hacia intervenciones de una mediocridad histórica, difícilmente subsanable en el futuro.

El contraste de múltiples ideas frescas, como se ha dicho no intervenidas por presiones ajenas al interés de la arquitectura y a la propia ciudad, da como resultado interesantes propuestas, originales, creativas e identitarias, dignas del mejor concepto ciudad. Así pues, esta publicación es el resultado de las conclusiones obtenidas tras el taller celebrado durante el mes de noviembre de 2022 en el que un total de 50 estudiantes de Arquitectura han participado en Valencia en este proyecto internacional, organizado por el grado en arquitectura de la Universidad Cardenal Herrera (UCH CEU) con la participación la universidad Politécnica de Cracovia y del Politécnico de Milán.

Activation of Contemporary Public spaces: Activating *La Marina* of Valencia
Andrés Ros Campos

The Activation of Contemporary Public Spaces (ACPS) project approaches the intervention in public space from the academic field, with the intention of exploring the possibilities of improvement and recovery of neglected urban spaces. The reflections are based on ethics and sensitivity towards urban actions and the identity values of the culture of local communities and the place where they settle. The program inquires about interventions in the consolidated city, pursuing several objectives, such as the improvement of the citizen habitat or the strengthening of the identity of each environment. Simultaneously, from the academic point of view, it seeks the European interconnection between higher education institutions, and the exchange of experiences and research, as well as the training of both students and teaching staff.

The results presented in this book arise from the international workshop of the Erasmus plus project of strategic partnership between schools of architecture, which was developed at the UCH CEU university, with the aforementioned title Activation of Contemporary Public Spaces. This activity values academic proposals as an intellectual process that generates knowledge that is possible from the university environment, freeing itself from certain inappropriate conditions in the creative process of the city's architecture. Liberated from these unnecessary precepts, the project aims to break the evolutionary inertia in which cities are sometimes immersed and which leads them towards a lack of identity and interventions of historical mediocrity, difficult to correct in the future.

The contrast of multiple fresh ideas, as has been said not intervened by pressures outside the interest of architecture and the city itself, results in interesting, original, creative and identity proposals, worthy of the best city concept. Thus, this publication is the result of the conclusions obtained after the workshop held during the month of November 2022 in which a total of 50 Architecture students have participated in Valencia in this international project, organized by the degree in architecture of the Cardenal Herrera University (UCH CEU) with the participation of the Cracow University of Technology and the Politecnico di Milano.



Lecture 01

01A . The city of Valencia; Context and identity. Dr. Andres Ros Campos. CEU UCH.

01B. Valencia: 30 years for a new green city. Dr. Javier Rivera Linares. CEU UCH.

Lecture 02

02A . La Remor, *Dehaciendo en el Hacer*. Grupo Aranea.

Lecture 03

03A . Citizen appropriation as a placemaking tool in La Marina de Valencia. Arch. Julia Pineda; Crearqció.

Lecture 04

04A . La Marina; area for intervention. Arch. José Luís Gisbert. CEU UCH

04B. ACPS statement. Dr. Andres Ros Campos. Dr. Pedro Verdejo Gimeno CEU UCH

Los trabajos desarrollados pretendían generar un laboratorio de análisis y experimentación de estrategias de intervención urbana con el fin de mejorar la ciudad del presente, incrementando su racionalidad, su comodidad y su sostenibilidad. La complejidad del área de actuación, en torno a la marina de Valencia, invitaba a enfrentarse a multitud de situaciones no resueltas en cuanto al encuentro de este espacio urbano con el resto de la ciudad. El reto del taller era proponer cómo resolver las difíciles conexiones de este borde entre lo artificial y lo natural. Un espacio privilegiado y de valor único que merecía la mejor de las reflexiones y el mejor diseño.

Así pues, los futuros arquitectos han realizado propuestas para la activación del espacio urbano de la marina de Valencia desde una perspectiva internacional, bajo la supervisión y asesoramiento de los arquitectos invitados y profesores de las estas tres universidades. En el enfoque de este laboratorio de ideas, la percepción de la ciudad es un tema que consideramos relevante. Pero no únicamente la cuestión de cómo se percibe la ciudad por sus habitantes sino cómo la reconoce el visitante antes y después de visitar sus espacios. Era necesaria una visión comentada de la historia de la ciudad de Valencia para conocer sus particularidades y problemas históricos. Una comprensión de su medio con especial atención al jardín del Turia como eje verde vertebrador de la ciudad y que finaliza precisamente en el ámbito de actuación del taller.

Para ello se incluyeron diferentes contenidos en un ciclo de conferencias desarrollado con anterioridad al taller, que intentaba aportar una visión identitaria de la ciudad de Valencia para conocer su realidad y su evolución a lo largo de la historia con el fin de abordar mejor las propuestas de soluciones en un ámbito tan representativo e importante en la historia de la ciudad como La marina de Valencia.

Al mismo tiempo se realizó un estudio entre los que visitaban por primera vez la ciudad, pretendiendo extraer conclusiones sobre la imagen de Valencia y su identidad a la vez que invitaba a reflexionar sobre su realidad urbana. Entre las cuestiones barajadas, se indagaba sobre la arquitectura más representativa de la ciudad cuyos resultados podemos apreciar en el gráfico. Curiosamente el resultado era un contraste en el que el centro histórico se reconocía como el área de mayor peso identitario seguido de los edificios de la ciudad de las ciencias.

The projects developed were intended to generate a laboratory for the analysis and experimentation of urban intervention strategies in order to improve the city of the present, increasing its rationality, comfort and sustainability. The complexity of the area of action, around the Valencia marina, invited us to face a multitude of unresolved situations regarding the encounter of this urban space with the rest of the city. The challenge of the workshop was to propose how to solve the difficult connections of this border between the artificial and the natural. A privileged space of unique value that deserve the best ideas and the best design.

Thus, the future architects have made proposals for the activation of the urban space of the Valencia marina from an international perspective, under the supervision and advice of the invited architects and professors from these three universities. In the focus of this laboratory of ideas, the perception of the city is a topic that we consider relevant. But not only the question of how the city is perceived by its inhabitants, but also how the visitor recognizes it before and after visiting its spaces. A commented vision of the history of the city of Valencia was necessary to know its peculiarities and historical issues. An understanding of its environment with special attention to the Turia garden as the green axis of the city and which ends precisely in the field of action of the workshop.

To this end, different contents were included in a cycle of conferences developed prior to the workshop, which tried to provide an identity vision of the city of Valencia to know its reality and its evolution throughout history so as to better address the proposals of solutions in an area as representative and important in the history of the city as La Marina de Valencia.

At the same time, a study was carried out among those who were visiting the city for the first time, trying to draw conclusions about the image of Valencia and its identity while inviting us to reflect on its urban reality. Among the issues considered, the most representative architecture of the city was investigated, the results of which can be seen in the graph. Curiously, the result was a contrast in which the historic center was recognized as the area with the greatest identity weight, followed by the buildings of the city of sciences.



Regarding the area of action, the opinion of the participants on the character of the space to be intervened was contrasted. What should be the predominant use of La Marina space? It was worth asking about the best possible use to address its revitalization and consider what would be the best acupunctures to activate the public space[1]. The proposals focus on current spaces that do not have an acceptable solution, detecting those strategic points where to act. As was foreseeable, the problems detected affect the connection of La Marina space with the consolidated city, as well as the public spaces linked to the port that do not have adequate treatment. The coastal edge condition of La Marina itself is aligned with Kevin Lynch's ideas that speak of limits and urban identity. [2]

The challenge of imagining the new city sought to reconnect La Marina space with the beach and the city center, intervening in the connection of the axes of Avenida del Puerto and the end of the Turia garden, proposing green infrastructures that sew these arteries renaturing the urban space.

The space for pedestrians thus acquired special relevance, expanding the green areas with different levels of vegetation, increasing the shaded spaces. A series of small pedestrian paths run through the area for leisure and relaxation. The terrain is sculpted generating rest and play dunes. Thus, it was considered on improving the circulation of people, enabling a promenade around the sea with sports and leisure areas, balancing vehicle, and pedestrian traffic. Various interventions have been proposed, such as the creation of a children's area with an integrated design and an educational tour to discover the biodiversity of renatured areas, with native vegetation that contributes to reinforcing the identity of the place. Along the same patten, in some proposals, pergolas are generated with motifs that recall the fishing past.

To reconnect the area with the city, it was proposed to create an ecological corridor from the city center and through the Turia garden, ending at La Marina. Recover the end of Avenida del Puerto so that it acts as a focal point, following the idea of the old Royal staircase that went down into the water and was used by bathers to improve their accessibility for bathing and as a contemplative step towards the sea. Additionally, temporary floating platforms for bathing have been proposed both on the breakwater facing the beach and, on the dock, eliminating the docking piers.

En cuanto a la zona de actuación, se contrastó la opinión de los participantes sobre el carácter del espacio a intervenir. ¿Cuál debería ser el uso predominante del espacio de la marina? Cabía preguntarse sobre el mejor uso posible para abordar su revitalización y plantearse cuáles serían las mejores acupuncturas que activaran el espacio público. [1] Las propuestas se centran en los espacios actuales que no disponen de una solución aceptable, detectando esos puntos estratégicos donde actuar. Como era previsible, los problemas detectados afectan a la conexión del espacio de la marina con la ciudad consolidada, así como los espacios públicos vinculados al puerto que no disponen de un tratamiento adecuado. La condición de borde litoral de la propia marina se alinea con las reflexiones de Kevin Lynch que hablan de límite e identidad urbana. [2]

El reto de imaginar la nueva ciudad pretendía la reconexión del espacio de la marina con la playa y con el centro de la ciudad, interviniendo en la conexión de los ejes de la avenida del Puerto y del final del jardín del Turia proponiendo infraestructuras verdes que cosieran estas arterias renaturalizando el espacio urbano.

El espacio destinado al peatón adquiría así especial relevancia, ampliando las zonas verdes con diferentes niveles de vegetación, incrementando los espacios de sombra. Una serie de pequeños caminos para el peatón recorren el ámbito para el ocio y el espaciamento. Se esculpe el terreno generando dunas de descanso y juego. Se reflexionaba así sobre la mejora de la circulación de la gente, habilitando un paseo en torno al mar con zonas deportivas y de ocio equilibrando el tráfico rodado y peatonal. Se han propuesto diversas intervenciones, como la creación un área infantil con diseño integrado y recorrido educacional para descubrir la biodiversidad de zonas renaturalizadas, con vegetación autóctona que contribuya a reforzar la identidad del lugar. En la misma línea, en alguna propuesta se generan pérgolas con motivos que recuerdan el pasado pesquero.

Para reconectar el área con la ciudad se proponía crear un corredor ecológico desde el centro de la ciudad y a través del jardín del Turia, desembocando en la marina. Recuperar el final de la avenida del Puerto para que actúe como foco, siguiendo la idea de la antigua escalera Real que bajaba al agua y que era utilizada por los bañistas para mejorar su accesibilidad para el baño y como grada contemplativa del mar. Adicionalmente, se han planteado plataformas flotantes temporales para el baño tanto en la escollera recayente a la playa, como en la dársena, eliminando los muelles de atraque.

Parecía apropiado conectar la marina y el Cabanyal-Canyamelar a través de infraestructuras verdes y espacios peatonales, creando zonas residenciales cuidadosamente cosidas a la trama existente, manteniendo la escala del barrio y resolviendo su encuentro con zonas verdes. En paralelo se estudiaba la relación visual de la zona con elementos importantes del paisaje, poniendo en valor los distintos puntos estratégicos que ofrecen vistas espectaculares del mar, la playa o el puerto.

Otras aportaciones destacaban y ponían en valor los edificios de carácter patrimonial del entorno, conectándolos tanto con la ciudad como con la dársena mediante el diseño del espacio urbano colindante. Para ello se estudiaron alternativas para ubicar un mercado y un espacio de experimentación gastronómica.

El anhelo por una ciudad futura ética, tal y como explica Richard Sennett [3], incide en la investigación sobre intervenciones en la ciudad consolidada con el fin de mejorar el hábitat ciudadano. La intención era una concepción urbanística desde la ética y la sensibilidad con la voluntad de una ciudad más amable con el habitante una arquitectura respetuosa, que se fundamenta en tres conceptos; progress, people and planet, que el proyecto anhelaba perseguir para la humanización del espacio urbano y que las propuestas lograron hábilmente. [4]

[1] Jaime Lerner, Acupuntura urbana (Editora Record, 2003).

[2] Kevin Lynch, The Image of the City (Cambridge, Mass., 1964

[3] Sennett, Richard. Construir y habitar: Ética para la ciudad. Anagrama, 2019.

[4] Gehl, Jan. La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios. Reverte, 2006.

It seemed appropriate to connect La Marina and Cabanyal-Canyamelar through green infrastructures and pedestrian spaces, creating residential areas carefully sewn into the existing fabric, maintaining the scale of the neighborhood, and resolving its encounter with green areas. In parallel, the visual relationship of the area with important elements of the landscape was studied, highlighting the different strategic points that offer spectacular views of the sea, the beach, or the port.

Other contributions highlighted and valued the surrounding heritage buildings, connecting them both with the city and with the dock through the design of the adjoining urban space. For this, alternatives were studied to locate a market and a space for gastronomic experimentation.

The desire for a future ethical city, as explained by Richard Sennett [3], affects research on interventions in the consolidated city to improve the citizen habitat. The intention was an urban conception from ethics and sensitivity with the will of a friendlier city with the inhabitant and a respectful architecture, which is based on three concepts; progress, people, and planet, which the project yearned to pursue for the humanization of urban space and which the proposals skillfully achieved. [4]

[1] Jaime Lerner, Acupuntura urbana (Editora Record, 2003).

[2] Kevin Lynch, The Image of the City (Cambridge, Mass., 1964.

[3] Sennett, Richard. Construir y habitar: Ética para la ciudad. Anagrama, 2019.

[4] Gehl, Jan. La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios. Reverte, 2006.

Result of the study on the perception of the most representative spaces of the identity of the city of Valencia. Source: self made. 2022

Resultado del estudio sobre la percepción de los espacios más representativos de la identidad de la ciudad de Valencia. Fuente Elaboración propia. 2022



Turia Gardens:
From a linear park to a metropolitan green ring
 Javier Rivera Linares

The physiognomy of the city of Valencia was to change forever after the events of October 14, 1957. That day, three quarters of the city were flooded by the Turia which, after a period of heavy rains, overflowed the historical parapets of the city. Although the waters had already flooded the city on other occasions [1], never before would this fact lead to the changes in the urban structure that produced the flood of 1957.

Just one year later, the national authorities had already decided to divert the course of the river to the south of the city, with a colossal infrastructure known as the Plan Sur (South Plan). The operation sought, in turn, to take advantage of the land recovered from the channel [2], with the incorporation of a Madrid-Valencia link motorway, with the construction of a railway station and a series of buildings [3]. The sale of those plots would serve to partially finance the works of the Plan Sur.

Fortunately, this development model of gray infrastructure did not convince the citizens of the early seventies. First with neighborhood movements, which demanded another model of the city under the famous motto "El llit del Túria és nostre i el volem verd" (The Turia riverbed is ours and we want it green), and later with cultural and professional citizen organizations, the protests were more and more constant. At that time, the demands were not only against introducing cars into the riverbed, but also pointed to a conversion of the riverbed into a green area, recalling the old banks of the river traditionally occupied by popular and festive celebrations.

In opposition to the official proposal for highways through the old channel, a series of alternatives materialized the demands of the citizens. The first noteworthy corresponds to a study directed by the sociologist Mario Gaviria [4], which included a preliminary project for a linear park where isolated green areas were combined with buried side roads. The second proposal, signed in 1975 by the industrial engineer Luis Merelo, incorporated an aerial train and different green and leisure areas. Finally, the Bilbao firm Tecpay (Técnicas de Paisaje, S.A.) provided an ironic look in 1977 through striking pop-style drawings [5].



Los jardines del Turia:
De parque lineal a anillo verde metropolitano
 Javier Rivera Linares

La fisionomía de la ciudad de Valencia iba a cambiar para siempre tras los acontecimientos del 14 de octubre de 1957. Ese día, tres cuartas partes de la ciudad quedaron anegadas por la riada del Turia que, tras un período de fuertes lluvias, desbordó los pretiles históricos. Aunque las aguas ya habían inundado la ciudad en otras ocasiones [1], nunca antes ese hecho llevaría a provocar los cambios en la estructura urbana que produjeron la riada del 57.

Tan solo un año más tarde las autoridades nacionales ya habían decidido desviar el curso del río por el sur de la ciudad, con una colosal infraestructura conocida como el Plan Sur. La operación pretendía, a su vez, aprovechar los terrenos recuperados del cauce [2], con la incorporación de una autopista de enlace Madrid-Valencia, con la construcción de una estación ferroviaria [3] y una serie de edificaciones. La venta de los solares serviría para financiar parcialmente las obras del Plan Sur.

Por suerte, este modelo desarrollista de la infraestructura gris no convenció a la ciudadanía de principios de los setenta. Primero con movimientos vecinales, que reclamaban otro modelo de ciudad bajo el famoso lema de "El llit del Túria és nostre i el volem verd", y después con entidades ciudadanas culturales y profesionales, las protestas fueron cada vez más constantes. En ese momento, las reivindicaciones no eran solo contrarias a introducir los coches en el lecho del río, sino que apuntaban a una reconversión del cauce en zona verde, rememorando las antiguas riberas del río tradicionalmente ocupadas por celebraciones populares y festivas.

Como oposición a la propuesta oficial de autopistas por el antiguo cauce, se sucedieron una serie de alternativas que, de alguna forma, daban respuesta a las reivindicaciones ciudadanas. La primera reseñable se corresponde con un estudio dirigido por el sociólogo Mario Gaviria [4], que incluía un anteproyecto de parque lineal donde se combinaban zonas verdes aisladas con vías laterales enterradas. La segunda propuesta, firmada en 1975 por el ingeniero industrial Luis Merelo, incorporaba un tren aéreo y diferentes zonas verdes y de ocio. Por último, la firma bilbaína Tecpay (Técnicas de Paisaje, S.A.) aportó en 1977 una mirada irónica mediante llamativos dibujos de estilo pop [5].

Finalmente, estas reivindicaciones consiguieron, con la llegada de las primeras elecciones democráticas en el año 1979, que el antiguo lecho del Turia fuese calificado como zona verde sin ningún tráfico rodado asociado, desterrando definitivamente la infraestructura de autopistas por el interior del cauce. Para el desarrollo del Plan Especial que definiría la futura zona verde lineal se convocó un concurso de ideas, cuyo primer premio acabó quedando desierto, y donde se adjudicó el segundo y tercer premio que no comprometían la ejecución del plan [6].

Ante la falta de propuesta ganadora en el concurso, el consistorio municipal acordó la contratación del llamado Plan Especial de Reforma Interior del viejo cauce del río Turia a un estudio de reconocido prestigio: el Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill. El Plan diseñado por Bofill en 1984, planteaba un parque lineal de doce kilómetros que unía, a modo de infraestructura verde, el Parque Natural del río Turia con el mar Mediterráneo, atravesando toda la ciudad. Esta nueva organización lineal supuso una importante conexión longitudinal que contrasta con el desarrollo histórico radio céntrico de la ciudad de Valencia. A su vez, el Plan dividía el antiguo cauce en 18 tramos (a los que se le añadió posteriormente el tramo del Parque de Cabecera proyectado en 1998) que se estructuraban, aproximadamente, coincidiendo con los espacios existentes entre los puentes que lo cruzaban transversalmente.

Aunque el Plan desarrollaba toda la extensión del cauce, finalmente el Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill sólo ejecutó (con algunas modificaciones respecto al Plan) los Tramos X y XI, vinculados con el Palau de la Música. El resto de los tramos se fueron desarrollando por diferentes estudios [7] a lo largo del tiempo, produciendo un resultado final algo segmentado y con poca continuidad conceptual.

Finally, these demands achieved, with the arrival of the first democratic elections in 1979, that the old bed of the Turia was classified as a green area without any associated road traffic, definitively banishing the highway infrastructure inside the channel. For the development of the Special Plan that would define the future linear green area, an ideas contest was called, whose first prize ended up without a winning proposal, and where the second and third prizes were awarded, which did not compromise the execution of the plan [6].

In the absence of a winning proposal in the contest, the municipal council agreed to contract the so-called Special Interior Reform Plan for the old Turia riverbed to a prestigious studio: Taller de arquitectura de Ricardo Bofill. The Plan designed by Bofill in 1984, proposed a twelve-kilometer linear park that linked, as a green infrastructure, the Turia River Natural Park with the Mediterranean Sea, crossing the entire city. This new linear organization implied an important longitudinal connection that contrasts with the historical radio-centric development of the city of Valencia. In turn, the Plan divided the old channel into 18 sections (to which the section of Parque de Cabecera projected in 1998 was later added) that were roughly structured with the spaces between the bridges that crossed it transversally.

Although the Plan developed the entire length of the riverbed, finally Ricardo Bofill's Taller de Arquitectura only executed (with some modifications with respect to the Plan) Sections X and XI, linked to the Palau de la Música. The rest of the sections were developed by different studios over time [7], producing a somewhat segmented final result with little conceptual continuity.



As of today, Sections XVI and XVIII are still pending execution, as the end of the Turia gardens [8]. But, beyond completing their urban and landscape development, it is important to decisively return to the idea of the green infrastructure set out in the Special Plan, guaranteeing the continuity of the park at the metropolitan level. Upstream, in the east, beyond Parque de Cabecera, with a clear connection with the Turia Natural Park and with the future naturalization of the Cauce Nuevo (New Riverbed) [9]. Downstream, at the mouth, with a connection to the port's public basin, the waterfront, and through Nazaret to the Albufera Natural Park. In this way, taking advantage of the transformation that began in the 70s with citizen demands, the Turia Gardens will go beyond a linear park, becoming the engine of the metropolitan green ring. The future for a greener Valencia.

[1] Faus Prieto, Alfredo. La ciudad de Valencia ante las riadas del Turia de 1776. Cuadernos de geografía, N° 65-66, 1999.

[2] Paricio, Toni (coord.). El Jardí del Turia. València: Ajuntament de València, 1982.

[3] Ayuntamiento de Valencia, 1985. La ciudad que queremos. Avance del Plan general de Ordenación Urbana. Valencia: Ayuntamiento de Valencia.

[4] Gaviria, Mario, 1974. Ni desarrollo regional, ni ordenación del territorio: el caso valenciano. Madrid: Editorial Turner. ISBN: 8485137019.

[5] Domingo Calabuig, Débora y Rivera Linares, Javier. Valencia rebelde movimientos sociales que dieron forma a la ciudad. Proyecto, Progreso, Arquitectura, N° 27, 2022.

[6] The second prize was awarded to the team coordinated by the Madrid architect Julio Cano Lasso and the third went, jointly, to two Valencian teams, Vetges Tu i Mediterrània and the one headed by Jaime Cort. Llopis Alonso, Armando, 2020. El jardín del Turia. Otros tiempos, otros proyectos, otras imágenes. En: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, ed. Historia de la ciudad. VI: Proyecto y complejidad. Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.

[7] The sequence of the authors of the sections going from east to west would be: Parque de Cabecera, designed by Arantxa Muñoz in 1998; Section I designed by the Turia Office in 1988; Section II designed by Veges Tu i Mediterrània in 1985; Section III designed by Noguera, Otegui and Gisbert in 1989; Section IV built by the Agriculture Municipality between 1988-1990; Sections V, VI, VII, VIII and IX designed by the Turia Office between 1988 and 1990; Sections X and XI designed by Ricardo Bofill; Section XII designed by Rafael Rivera in 1989; Sections XIII, XIV, XV and XVI designed by Jacobo Ríos in 1996.

[8] As of the date of writing this document, a ruling is pending on the tender that will award the project for said sections.

[9] Rivera Herráez, Rafael et al. Llit nou riu nou. Estudios previos para establecer el potencial medioambiental y de uso público para la ciudad de Valencia del Nuevo Cauce del río Túria. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 2019.

A día de hoy todavía quedan pendientes de ejecutar los Tramos XVI y XVIII, como final de los jardines del Turia[8]. Pero, más allá de completar el desarrollo urbano y paisajístico de los mismos, es importante retomar con decisión la idea planteada en el Plan Especial de infraestructura verde, garantizando la continuidad del parque a nivel metropolitano. Aguas arriba, en el este, en la cabecera, con una conexión clara con el Parque Natural del Turia y con la futura naturalización del Cauce Nuevo[9]. Aguas abajo, en la desembocadura, con una conexión con la dársena pública del puerto, el frente marítimo, y por Nazaret hasta el Parque Natural de la Albufera. De esta forma, aprovechando la transformación iniciada en los años 70 con las reivindicaciones ciudadanas, los Jardines del Turia, irán más allá de un parque lineal, serán el motor del anillo verde metropolitano. El futuro de una Valencia más verde.

[1] Faus Prieto, Alfredo. La ciudad de Valencia ante las riadas del Turia de 1776. Cuadernos de geografía, N° 65-66, 1999.

[2] Paricio, Toni (coord.). El Jardí del Turia. València: Ajuntament de València, 1982.

[3] Ayuntamiento de Valencia, 1985. La ciudad que queremos. Avance del Plan general de Ordenación Urbana. Valencia: Ayuntamiento de Valencia.

[4] Gaviria, Mario, 1974. Ni desarrollo regional, ni ordenación del territorio: el caso valenciano. Madrid: Editorial Turner. ISBN: 8485137019.

[5] Domingo Calabuig, Débora y Rivera Linares, Javier. Valencia rebelde movimientos sociales que dieron forma a la ciudad. Proyecto, Progreso, Arquitectura, N° 27, 2022.

[6] El segundo premio fue adjudicado al equipo coordinado por el arquitecto madrileño Julio Cano Lasso y el tercero recayó, de manera compartida, en dos equipos valencianos, Vetges Tu i Mediterrània y el encabezado por Jaime Cort. Llopis Alonso, Armando, 2020. El jardín del Turia. Otros tiempos, otros proyectos, otras imágenes. En: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, ed. Historia de la ciudad. VI: Proyecto y complejidad. Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.

[7] La secuencia de los autores de los tramos en dirección de este a oeste sería: El Parque de Cabecera, proyectado por Arantxa Muñoz en 1998, Tramo I proyectado por la Oficina del Turia en 1988, Tramo II proyectados por Veges Tu i Mediterrània en 1985, Tramo III proyectados por Noguera, Otegui y Gisbert en 1989, Tramo IV realizado por la Conselleria de Agricultura entre 1988-1990, Tramos V, VI, VII, VIII y IX diseñados por la Oficina del Turia entre los años 1988 y 1990, Tramos X y XI proyectados por Ricardo Bofill, Tramo XII proyectado por Rafael Rivera en 1989, Tramos XIII, XIV, XV y XVI proyectados por Jacobo Ríos en 1996.

[8] A la fecha de redacción del presente escrito está pendiente de fallo el concurso que adjudicará el proyecto de dichos tramos.

[9] Rivera Herráez, Rafael et al. Llit nou riu nou. Estudios previos para establecer el potencial medioambiental y de uso público para la ciudad de Valencia del Nuevo Cauce del río Túria. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 2019.



Uso de edificios desindustrializados como fuentes potenciales para la reactivación de áreas urbanas Pedro Verdejo Gimeno

Valencia y su puerto han tenido una relación históricamente controvertida. Por un lado, ha supuesto un nodo de comunicación y motor económico para la Ciudad siendo una constante a lo largo de su historia, pero principalmente a partir de mediados del siglo XIX con el aumento de la actividad exportadora y la consecuente realización de importantes actuaciones para adecuar las instalaciones portuarias a los requerimientos de cada época.

Por otro lado, urbanísticamente ha sido una relación conflictiva donde históricamente se ha definido Valencia como una ciudad de espaldas al mar, incluso tras la apertura de una gran avenida a principios del siglo XIX que conectaba la ciudad con su puerto.

En cambio, en los últimos años se ha observado un cambio sustancial en la manera de tratar la fachada marítima de la ciudad, puede que, por la presión ciudadana de los barrios litorales, o por un cambio en la sensibilidad política, permitiendo replantear esta relación hacia un mayor respeto del puerto y el frente marítimo de Valencia que deben considerarse como una oportunidad para la regeneración urbana y social a favor de la sostenibilidad del territorio y la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos y visitantes.

Para favorecer y tener éxito en este ambicioso cambio de paradigma, es necesaria una visión global, coordinada e integrada de la fachada marítima de la ciudad, que no trate las actuaciones como piezas aisladas, sino componentes de un conjunto. Tomando el nodo histórico del puerto de Valencia, actualmente responde a una mezcla de edificios donde conviven las construcciones industriales históricas, ejecutados a principios del siglo XX como los tinglados, depósitos, varadero, etc. con los ejecutados en las últimas décadas, principalmente para dar servicio a eventos como la Copa América celebrada en durante las ediciones de 2007 y 2010. Finalizado el uso previsto para estos últimos edificios, abrió un debate de que hacer con estas edificaciones que planteaban un problema de mantenimiento y abandono. En la actualidad, la mayoría de ellos han sido reconvertidos para otros usos como el docente o la restauración, suponiendo una oportunidad para dinamizar la zona.

Use of deindustrialized buildings as potential sources for urban area reactivation Pedro Verdejo Gimeno

Valencia and its port have had a historically controversial relationship. On the one hand, it has been a communication node and economic engine for the city throughout its history, but mainly from the mid-19th century with the increase in export activity and the consequent implementation of major actions to adapt the port facilities to the requirements of each era.

On the other hand, from an urban planning point of view, it has been a conflictive relationship in which Valencia has historically been defined as a city with its back to the sea, even after the opening of a great avenue at the beginning of the 19th century that connected the city with its port.

However, in recent years there has been a substantial change in the way the city's seafront has been treated, perhaps due to citizen pressure from the neighborhoods, or due to a change in political sensitivity, allowing this relationship to be rethought towards greater respect for the port and the seafront of Valencia. The port and the seafront of Valencia should be seen as an opportunity for urban and social regeneration in terms of the sustainability of the territory and the improvement of the quality of life of its citizens and visitors.

To encourage this ambitious change of paradigm, a global, coordinated and integrated vision of the city's seafront is necessary, which does not treat the actions as isolated pieces, but as components of a whole. Taking the historic node of the port of Valencia, it is currently a mixture of buildings where historic industrial buildings constructed at the beginning of the 20th century, such as sheds, warehouses, dry dock, etc., coexist with those constructed mainly to serve events such as the America's Cup held during the 2007 and 2010 editions. Although initially, when the events were over, a debate was opened on what to do with these buildings, which posed a problem of maintenance and abandonment. At present, most of them have been reconverted for other uses such as teaching or restaurant business, providing an opportunity to revitalize the area.

On the other hand, buildings of a more historical nature, such as the sheds that stand out for their modernist decoration, continue to have no specific activity, although given their value and formal configuration, they can in themselves represent an opportunity to activate resilient actions. The incorporation of industrial heritage as a triggering resource for actions that have materialized territorial, economic and social regeneration is a tangible indication of its versatility and value. Its typological and formal diversity and its capacity for adaptation have meant that this type of heritage has positioned itself as an effective resource to be included in regeneration strategies for deindustrialized environments, transforming negative aspects and environments into new opportunities and advantages.

Based on this, it has been given an integral look from the understanding of the inherited heritage legacy, as a resource to be managed with great dynamizing capacity and which has allowed us to demonstrate, after the experience of numerous actions on the assets of deindustrialisation, that it is possible to reintroduce them as potential resources in the strategies of territorial, economic and social revitalization, allowing them to be used as resources to cover the new urban demands.

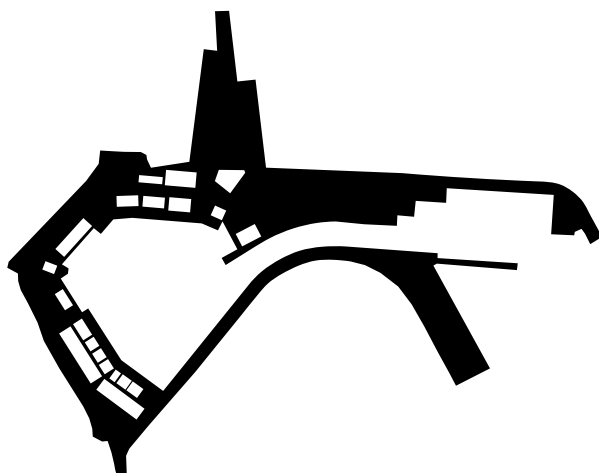
Their tectonic flexibility or functional adaptability, among other characteristics, benefit the immersion of this heritage in resilient processes that lead to effective recoveries, allowing in parallel the conservation and enhancement of architectural elements and spaces, safeguarding their essence and industrial memory in alignment with the generation of new opportunities for society.

In this sense, the surveys carried out with the project participants from three universities of different nationalities, showed the great possibilities in the adoption of different uses to regenerate and revitalize the port of Valencia, where its historic industrial buildings can be formulated as resources of opportunity.

En cambio, los edificios de carácter más histórico como los emblemáticos tinglados modernistas, siguen sin tener una actividad concreta, aunque atendiendo a su valor y configuración formal, pueden suponer por sí mismos una oportunidad para desencadenar acciones resilientes. La incorporación del patrimonio industrial como recurso desencadenante de actuaciones que han materializado la regeneración territorial, económica y social es un indicativo tangible de su versatilidad y valor. Su diversidad tipológica y formal o su capacidad de adaptación han motivado que este tipo de patrimonio se haya posicionado como un recurso efectivo a incluir en estrategias de regeneración de entornos desindustrializados, transformando los aspectos y entornos negativos en nuevas oportunidades y ventajas.

En base a ello, se le ha otorgado una mirada integral desde la comprensión del legado patrimonial heredado, como recurso a gestionar de gran capacidad dinamizadora y que ha permitido evidenciar, tras la experiencia de numerosas actuaciones sobre los bienes de la desindustrialización, que es posible reintroducirlos como recursos potenciales en las estrategias de revitalización territorial, económica y social, permitiendo ser utilizados como recursos para cubrir las nuevas demandas urbanas.

Su flexibilidad tectónica o adaptabilidad funcional, entre otras características, favorecen la inmersión de este patrimonio en procesos resilientes que desembocan en recuperaciones efectivas, permitiendo de forma paralela la conservación y puesta en valor de los elementos y espacios arquitectónicos, salvaguardando su esencia y memoria industrial en alineamiento con la generación de nuevas oportunidades a la sociedad.



Pero para abordar con éxito cualquier actuación, es necesario establecer una estrategia de planificación que posibilite abordar la gestión de la resiliencia, en el marco de una estructura urbano-territorial concreta y en un contexto socioeconómico específico, donde el patrimonio industrial sea el elemento o recurso capaz de contener las acciones en una matriz dinámica de componentes, actores y procesos que permita generar oportunidades de desarrollo a todos los niveles.

Bajo esta pretensión, la resiliencia puede llegar a convertirse en un resorte clave para la actuación en el patrimonio industrial, pues el concepto de resiliencia representa hoy en día uno de los conceptos más polivalentes e integradores, ofreciendo un suelo sólido para el trabajo multidisciplinar hacia la construcción de entornos dinámicos y menos vulnerables.

Pero para evitar errores pasados, a la hora de diseñar una estrategia resiliente efectiva y duradera, no debe realizarse únicamente bajo una única intención o propuesta, debe de supeditarse a una mayor complejidad estratégica, donde desde los organismos oficiales, la participación ciudadana, el desarrollo territorial y económico, trabajen de manera sinérgica y acepten la importancia de construir una resiliencia holística ante los desafíos futuros.

En definitiva, se trata de superar la visión que reduce la intervención en el patrimonio industrial al simple criterio de conservación arquitectónica, para dar el paso hacia su consideración como recursos activos que posibilitan y favorecen desencadenar iniciativas regeneradoras, orientadas a constituir territorios más resilientes en respuesta a los desafíos de nuestro tiempo.

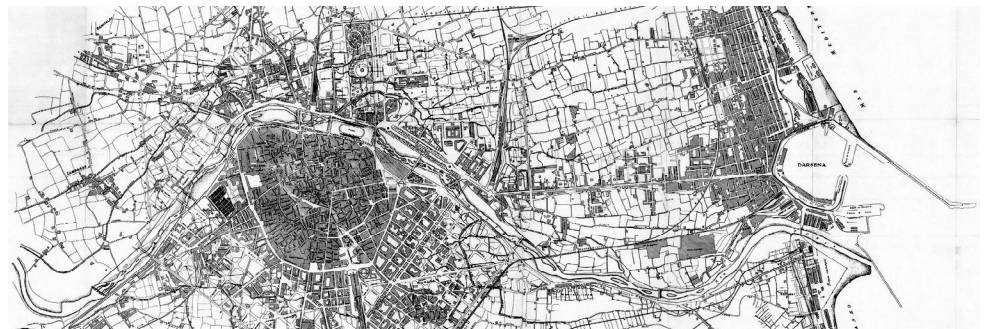
But in order to successfully address any action, it is necessary to establish a planning strategy that makes it possible to address resilience management, within the framework of a specific urban-territorial structure and in a specific socio-economic context, where industrial heritage is the element or resource capable of containing actions in a dynamic matrix of components, actors and processes that can generate development opportunities at all levels.

Under this pretension, resilience can become a key for action in industrial heritage, as the concept of resilience today represents one of the most versatile and integrating concepts, offering a solid ground for multidisciplinary work towards the construction of dynamic and less vulnerable environments.

However, in order to avoid past mistakes, when designing an effective and lasting resilient strategy, it should not only be carried out under a single intention or proposal, but should be subordinated to a greater strategic complexity, where official organisms, citizen participation, territorial and economic development work synergistically and accept the importance of building a holistic resilience in the face of future challenges.

In conclusion, it is a matter of overcoming the vision that reduces intervention in industrial heritage to the simple criterion of architectural conservation, to take a step towards its consideration as active resources that make possible and encourage the development of regenerative initiatives, aimed at building more resilient territories in response to the challenges of our time.

General plan of Valencia. Anonymous 1925
Plano general de Valencia. Anónimo 1925



Valencia, history and identity.

Ignacio Juan Ferruses

Intervening in a city implies first getting to know it, knowing the reasons for its decisions, situations, and the contexts that make it what it is today. There are different ways of approaching a city and the most common is by listening to or reading about its chronological evolution in social, economic, and physical terms. Although to really get to know a city the best way to really understand it is to live in it.

Ricardo Bofill explains in his book "space and city" his own process of learning about the city before participating in it, and his way of living it: "When I have to intervene in a city, I proceed according to three essential stages: the walk, the attentive pedestrian, the journey by car and the bird's-eye view. The first approximation is on foot, essential to see how people live, to see what their habits are, their relationship with the street, the square... but the articulation of those few meters traveled on foot with the rest of the city is lacking. Then I make the essential journey by car. The streets, the avenues, which I glimpsed in a fragmentary way, now acquire a beginning and an end.

In this way, little by little, the axes of the city, its perspectives, its structure, are drawn. Aerial vision allows the last synthesis, abstraction. I perceive the general shape of the city, the more or less respected places that have allowed its development, the sick areas. Only then can I insert myself into the context or, on the contrary, contradict its data. Taking this space into account is, therefore, essential for me both to build a building, an interior, and to make the city evolve." [1]

This text, as its condition indicates, can only cover the theoretical and chronological part, necessary at the beginning but with the intention of being only a prologue for the individual experience that each person must live to get to know a city. The city of Valencia sets its beginnings in the year 138 BC, and its urban development was around the current Cathedral. In its surroundings, the Cardo and Decumanus axes were established as the base of the roman Valentia. The Decumanus, east-west axis, would end up consolidating as Caballeros street and the Cardo, north-south axis, current Serranos street. [2]

Valencia, historia e identidad.

Ignacio Juan Ferruses

Intervenir en una ciudad implica previamente conocerla, saber el porqué de sus decisiones, sus situaciones y los contextos que la hacen ser quién es hoy en día.

Existen diferentes maneras de aproximarse a una ciudad y la más habitual pasa por escuchar o leer sobre su evolución cronológica en términos sociales, económicos y físicos, aunque para realmente para conocer una ciudad la mejor manera de entenderla de verdad es vivirla.

Ricardo Bofill explica en su libro "Espacio y ciudad" su propio proceso de aprendizaje de la ciudad antes de participar en ella, su manera de vivirla: "Cuando tengo que intervenir en una ciudad, procedo según tres etapas indispensables: el paseo el peatón atento, el recorrido en coche y la vista a vuelo de pájaro. La primera aproximación es a pie, indispensable para mirar cómo vive la gente, para ver cuáles son sus hábitos, su relación con la calle, la plaza... pero falta la articulación de esos pocos metros recorridos a pie con el resto de la ciudad. Entonces hago el indispensable trayecto en coche. Las calles, las avenidas, que entreví de manera fragmentaria, adquieren ahora principio y fin.

De este modo van dibujándose poco a poco los ejes de la ciudad, sus perspectivas, su estructura. La visión aérea permite la última síntesis, la abstracción. Percibo la forma general de la ciudad, los lugares más o menos respetados que han permitido su desarrollo, las zonas enfermas. Solo entonces puedo insertarme en el contexto o, por el contrario, contradecir sus datos. Tener en cuenta este espacio me es, por consiguiente, indispensable tanto para construir un edificio, un interior, como para hacer evolucionar la ciudad." [1]

El presente texto, como su condición indica, sólo puede cubrir la parte teórica y cronológica, necesaria en inicio pero con intención de ser sólo un prólogo para la experiencia individual que cada persona debe vivir para conocer una ciudad. La ciudad de Valencia fija sus inicios en el año 138 a.C. y su desarrollo urbano se encontraba alrededor de la actual Catedral. En su entorno se fijaron los ejes del Cardo y Decumanus como base de la Valentia romana. El Decumanus, eje este-oeste acabaría consolidándose como la calle Caballeros y el Cardo, eje norte-sur, actual calle Serranos. [2]

En el año 718 sería la cultura islámica la que se instalaría en la ciudad, permaneciendo durante los siguientes 5 siglos. La muralla árabe amplió el recinto romano existente dado el aumento de población. Fuera del recinto amurallado se desarrollaron implantaciones dispersas, como Roterós y Ruzafa, actualmente barrios característicos de la ciudad que todavía mantienen su topónimo de origen. El trazado de la ciudad amurallada y también de sus arrabales reflejaba la tradición musulmana con recorridos irregulares y estrechos, carente de espacio público como tal.

En el año 1238, con la conquista cristiana llevada a cabo por el rey Jaume I, el aumento de población conllevó consigo la ampliación del recinto de la ciudad. Este nuevo perímetro se mantendría estable hasta 1864, cuando se decide derribar la muralla y extender la ciudad hasta el lado sur del cauce del río Turia, siendo todavía reconocible en la actualidad gracias a dos de sus puertas que todavía se mantienen, lo que hoy llamamos las Torres de Serrano y las Torres de Quart.

Los siglos XV y XVI fueron tiempos tranquilos donde el crecimiento de la ciudad vino caracterizado por la aparición de numerosos edificios religiosos y fue en el siglo XVII cuando la ciudad entra en recesión, motivada en parte por la expulsión de los moriscos, entonces casi un 30% de la población. En el siglo XVIII, la llegada de la Ilustración supuso un crecimiento en edificios de uso público, convirtiendo a la Plaza de la Virgen en el nuevo centro cívico de la ciudad, donde se encontraba también el Ayuntamiento.

Durante el inicio del Siglo XIX, la evolución de la ciudad vino marcada por la invasión de Napoleón que supuso importantes mejoras en el espacio público de la ciudad como la creación de la Glorieta o el actual paseo de la Alameda. En 1851 se construiría la primera estación de ferrocarril, accediendo al interior del recinto de la ciudad a través de una abertura realizada en la muralla existente.

In the year 718 it would be the Islamic culture that would settle in the city, remaining for the next 5 centuries. The Arab wall expanded the existing Roman enclosure given the increase in population. Outside the walled enclosure, scattered settlements were developed, such as Roterós and Ruzafa, currently characteristic neighborhoods of the city that still maintain their place names of origin. The layout of the walled city and also of its suburbs reflected the Muslim tradition with irregular and narrow alleys, devoid of public space as such.

In the year 1238, with the Christian conquest carried out by King Jaume I, the increase in population brought with it the expansion of the city enclosure. This new perimeter would remain stable until 1864 when it was decided to tear down the wall and extend the city to the south side of the Turia riverbed, still recognizable today thanks to two of its gates that still stand, what we call today Torres de Serrano and Torres de Quart.

The fifteenth and sixteenth centuries were quiet times where the growth of the city was characterized by the appearance of numerous religious buildings and it was in the 17th century when the city went into recession, motivated in part by the expulsion of the Moors, then almost 30% of the population. In the 18th century, the arrival of the Enlightenment led to a growth in buildings for public use, turning Plaza de la Virgen into the new civic center of the city, where the Town Hall was also located.

During the beginning of the 19th century, the evolution of the city was marked by the invasion of Napoleon, which led to important improvements in the public space of the city, such as the creation of the Glorieta or the current Paseo de la Alameda. In 1851 the first railway station would be built, accessing the interior of the city enclosure through an opening made in the existing wall.



1858. Alfred Guesdon. View of Valencia taken from above the San Jose bridge.

1858. Alfred Guesdon. Vista de Valencia desde el San Jose bridge.

In 1865, the city, once again suffocated by defensive construction and its population growth, decided to tear down its wall and expand in an orderly manner with an expansion project limited by two large perpendicular axes called "grandes vías". In 1912, the architect Francisco Mora leads the extension of the Ensanche to the other side of the main roads. In this period several Interior Reform Projects were proposed, the one with the greatest impact being the one proposed by the municipal architect Federico Aymamí, who proposed major actions in the interior urban fabric of the old walled enclosure, in the same way as Haussmann had carried out in Paris.

This proposal did not come to fruition, but years later the architect Javier Goerlich would take it up again, generating a new city center in the new Plaza de Ayuntamiento. In 1946 the first "Plan General de Ordenación de Valencia", was warning of the disappearance of the "Huerta". A flood in 1957 changed the plans of the city, forcing the drafting of a new Master Plan that would locate the river in an environment far from the city center, thus reducing its condition in the event of a second flood. The old river channel would become a debate and an opportunity for the future of the city.

In 1960 Valencia experienced its maximum real estate expansion. Its growth was chaotic, forgetting public spaces and facilities, deteriorating and devaluing the city, which would take time to recover.

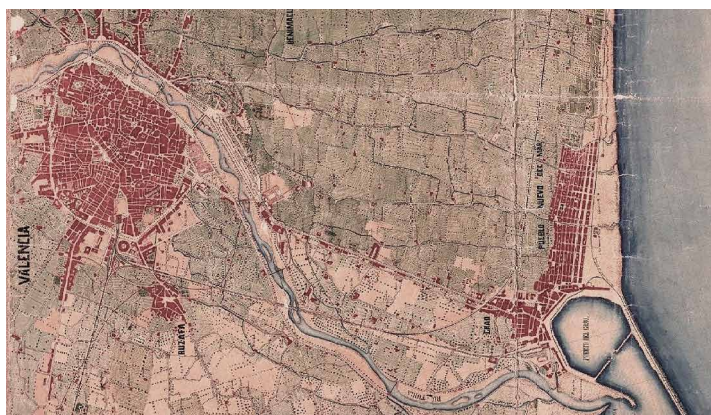
Bofill describes well the context of the time based on "...the factors that combined to ruin our urban heritage; the urgency of housing problems, speculation, the lack of a global policy, but also the hatred that the architects themselves felt for the city." Consequently, from these aspects "they abandoned the streets and squares for the benefit of juxtaposed housing units. The city ceased to be a meeting place to become the simple layout of communication routes. Since the architects gave up building the city, it remained, first, in the hands of the promoters and, later, of the urban planners who reasoned like engineers studying the functions of the city and dividing it into sectors where people do not walk or find community life"[3]

En 1865, la ciudad, de nuevo asfixiada por la construcción defensiva y su crecimiento de población, decide derribar su muralla y extenderse de manera ordenada con un proyecto de Ensanche limitado por dos grandes ejes perpendiculares denominados "grandes vías". En 1912, el arquitecto Francisco Mora dirige la extensión del Ensanche al otro lado de las grandes vías. En este período se proponen varios Proyectos de Reforma Interior siendo el de mayor repercusión el propuesto por el arquitecto municipal Federico Aymamí, que planteaba grandes actuaciones en el tejido urbano interior del antiguo recinto amurallado, de igual manera que Haussmann había llevado a cabo en París.

Esta propuesta no llegó a realizarse, pero años más tarde las retomaría el arquitecto Javier Goerlich generando un nuevo centro de la ciudad en la nueva Plaza de Ayuntamiento. En 1946 se aprueba el primer "Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura", alertando de la desaparición de la Huerta. Una riada en 1957 cambió los planes de la ciudad obligando a redactar un nuevo Plan General que ubicaría el río en un entorno alejado del centro de la ciudad reduciendo así su afección en caso de una segunda riada. El antiguo cauce se convertiría en debate y oportunidad para el futuro de la ciudad.

En 1960 Valencia experimentó su máxima expansión inmobiliaria. Su crecimiento fue caótico, olvidando los espacios públicos y dotacionales, deteriorando y devaluando la ciudad, que tardaría tiempo en recuperarse.

Bofill describe bien el contexto de la época en base a "...los factores que se conjugaron para arruinar nuestro patrimonio urbano; la urgencia de los problemas de vivienda, la especulación, la falta de una política global, aunque también el odio que los propios arquitectos sintieron por la ciudad." En consecuencia, de estos aspectos se "abandonaron las calles y las plazas en beneficio de unidades habitacionales yuxtapuestas unas a otras. La ciudad dejó de ser un lugar de encuentro para convertirse en el trazado simple de unas vías de comunicación. Como los arquitectos renunciaron a construir la ciudad, ésta quedó, primero, en manos de los promotores y, después, de los urbanistas que razonaron como ingenieros estudiando las funciones de la ciudad y dividiéndola en sectores donde la gente no pasea ni encuentra vida comunitaria." [3]



1882. Plan of Valencia. Ponce de León, Tamarit, Bentabol, Samper.

En cualquier caso, y a pesar de este descontrol en su crecimiento urbano, la mayor transformación urbana de Valencia sucedió al final de la década de los 70 con la transformación del antiguo cauce del río en un gran espacio verde. En el año 1988 se aprueba el "Plan General de Ordenación Urbana" redimensionando el crecimiento de la ciudad y fomentando las conexiones públicas implantando la red de metro, los espacios verdes y la protección de la huerta.

En los 90 se produce una nueva expansión de la ciudad desmesurada que devalúa de nuevo el espacio público que genera. Culturalmente, la ciudad se regenera mediante la incorporación de edificios culturales en torno al nuevo río verde como el Palau de la Música, el IVAM, el museo de Bellas Artes, consolidando el río como nuevo eje lúdico de la ciudad. La construcción de la Ciudad de las Ciencias en el año 1996 y el Parque de Cabecera en el año 2004 añadieron valor al trazado existente, dotando de más contenido y potencia a la infraestructura original.

En 2007, con motivo de la Copa América con sede en Valencia, la ciudad comienza un proceso de integración del puerto en la ciudad rompiendo los límites existentes y abriendo nuevas oportunidades para sus ciudadanos. En sus barrios de siempre, Ciutat Vella, Ruzafa, Abastos, Patraix, Benimaclet, Cabañal... Valencia va experimentando cambios, regenerando ámbitos, dejando otros envejecer esperando su momento, pero siempre manteniendo su cualidad de ciudad mediterránea espacialmente afortunada por su clima y su luz, manteniendo una escala amable para cualquiera que la pasee. Todavía hoy la ciudad sigue teniendo preguntas sin responder y una vocación de espacio público que todavía no ha cumplido sus expectativas.

Bofill también concluye en este sentido, "somos capaces de hacerlo mejor. Para comprenderlo, es necesario recordar la definición de ciudad dada por Alberti en el Renacimiento. Para él, la ciudad tiene las mismas características que una casa: una o varias entradas, concretadas mediante puertas, arcos o, simplemente, signos distintivos; corredores que permiten desplazarse de un cuarto a otro y distribuir los distintos espacios; estos corredores son las calles; por último, las salas de estar, que corresponden a las plazas públicas." [4]

In any case, and despite this lack of control in its urban growth, the greatest urban transformation in Valencia occurred at the end of the 1970s with the transformation of the old riverbed into a large green space. In 1988 the "Plan General de Ordenación Urbana" was approved, resizing the growth of the city and promoting public connections by implementing the metro network, green spaces and the protection of the orchard.

In the 90s there was a new excessive expansion of the city that devalued again the public space it generated. Culturally, the city is regenerated through the incorporation of cultural buildings around the new green river such as the Palau de la Música, the IVAM, and the Museum of Fine Arts, consolidating the river as the new recreational axis of the city. The construction of the Ciudad de las Ciencias in 1996 and the Parque de Cabecera in 2004 added value to the existing layout, providing more content and power to the original infrastructure.

In 2007, on the occasion of the América's Cup held in Valencia, the city began a process of integrating the ancient port into the city, breaking the existing limits and opening up new opportunities for its citizens. In its usual neighborhoods, Ciutat Vella, Ruzafa, Abastos, Patraix, Benimaclet, Cabañal... Valencia is undergoing changes, regenerating areas, letting others grow old waiting for their moment, but always maintaining its quality as a Mediterranean city spatially fortunate for its climate and its light, maintaining a friendly scale for anyone who walks it. Even today the city continues to have unanswered questions and a vocation for public space that has not yet met its expectations.

Bofill also concludes on this matter, "we are capable of doing better. To understand it, it is necessary to remember the definition of the city given by Alberti in the Renaissance. For him, the city has the same characteristics as a house: one or more entrances, defined by doors, arches, or simply distinctive signs; corridors that allow you to move from one room to another and distribute the different spaces; these corridors are the streets; finally, the living rooms, which correspond to the public squares." [4]



Aldo van Eyck, in his writing "A city is a big house and a house is a small city" insists that "the house and the city are neither more nor less than a set of places for human beings and, as such, both constitute place. They are both for the same human beings, so if they're done well - if they are of proper dimension, human dimension - they'll be as simple and complex as the humans they're intended for, regardless of how large the set of places is in the city or small in the house, and vice versa." [5]

A city like Valencia continues to have the streets and squares as a favorite place for its inhabitants and visitors. They are spaces still pending interventions capable of giving them more value than they already have, simply by their existence. Valencia is the house of those who walk it, who inhabit it, "a crossroads that the architect has the talent to apprehend, it is not a ground, fidelity to some images, the strength of topography or archaeological memory. It is rather a circumstantial founding, a ritual of time and in time, capable of setting a point of its own intensity in the universal chaos of our metropolitan civilization..." [6]

[1] Bofill, Ricardo. Espacio y vida (Tusquets editores, 1990)

[2] Taberner, Francisco. Guía de arquitectura de Valencia (CTAV, 2007).

[3] Bofill, Ricardo. OP CIT.

[4] Bofill, Ricardo. OP CIT.

[5] van Eyck, Aldo. The Child, the City and the Artist (Aldo+Hannie van Eyck Foundation, 1962).

[6] Solà Morales, Ignasi. Diferencias, topografía de la arquitectura contemporánea. (Editorial Gustavo Gili, SA, 1995)

Aldo van Eyck, en su escrito "Una ciudad es una gran casa y una casa es una pequeña ciudad" insiste en que "la casa y la ciudad no son, ni más ni menos, que un conjunto de lugares para los seres humanos y, como tal, las dos constituyen lugar. Las dos son para los mismos seres humanos, así que, si están bien hechas - si tienen una dimensión adecuada, una dimensión humana- serán tan sencillas y complejas como los humanos para quien están pensadas., sin importar si el conjunto de lugares es grande en la ciudad o pequeño en la casa, y viceversa." [5]

Una ciudad como Valencia sigue teniendo las calles y las plazas como lugar preferido de sus habitantes y visitantes. Son espacios todavía pendientes de intervenciones capaces de otorgarle más valor del que ya tienen simplemente por su existencia. Valencia es la casa de quien la camina, quien la habita, "un cruce de caminos que el arquitecto tiene el talento de aprehender, no es un suelo, la fidelidad a unas imágenes, la fuerza de la topografía o de la memoria arqueológica. Es más bien una fundación coyuntural, un ritual del tiempo y en el tiempo, capaz de fijar un punto de intensidad propia en el caos universal de nuestra civilización metropolitana." [6]

[1] Bofill, Ricardo. Espacio y vida (Tusquets editores, 1990)

[2] Taberner, Francisco. Guía de arquitectura de Valencia (CTAV, 2007).

[3] Bofill, Ricardo. OP CIT.

[4] Bofill, Ricardo. OP CIT.

[5] van Eyck, Aldo. The Child, the City and the Artist (Aldo+Hannie van Eyck Foundation, 1962).

[6] Solà Morales, Ignasi. Diferencias, topografía de la arquitectura contemporánea. (Editorial Gustavo Gili, SA, 1995)



Image: Assembly of existing plans in the Hispanic Digital Library of the National Library of Spain. "Valentia edetanorum, vulgo del Cid". Authors: Tosca, Tomás Vicente (1651-1723), Fortea, José (1700-1751).

Imagen: Montaje de los planos existentes en la Biblioteca Digital Hispánica de la Biblioteca Nacional de España. "Valentia edetanorum, vulgo del Cid". Autores: Tosca, Tomás Vicente (1651-1723), Fortea, José (1700-1751). Biblioteca Valenciana Colección: BV Fondo gráfico – Signatura: Grab/479



La Remor,
Dehaciendo en el Hacer

Aranea.



Citizen appropriation as a
placemaking tool in La
Marina de Valencia.

Crearqció.



56 IV



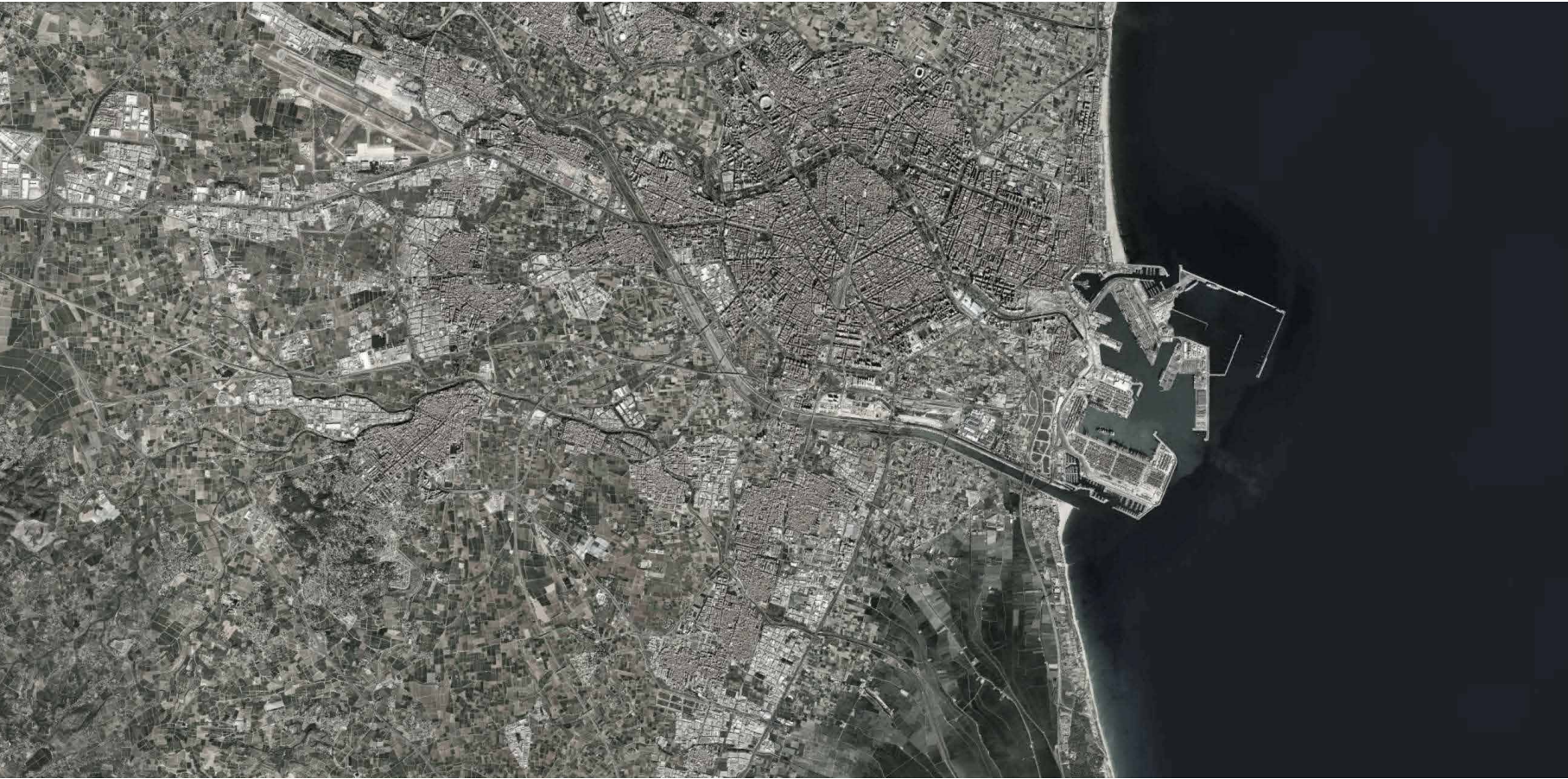




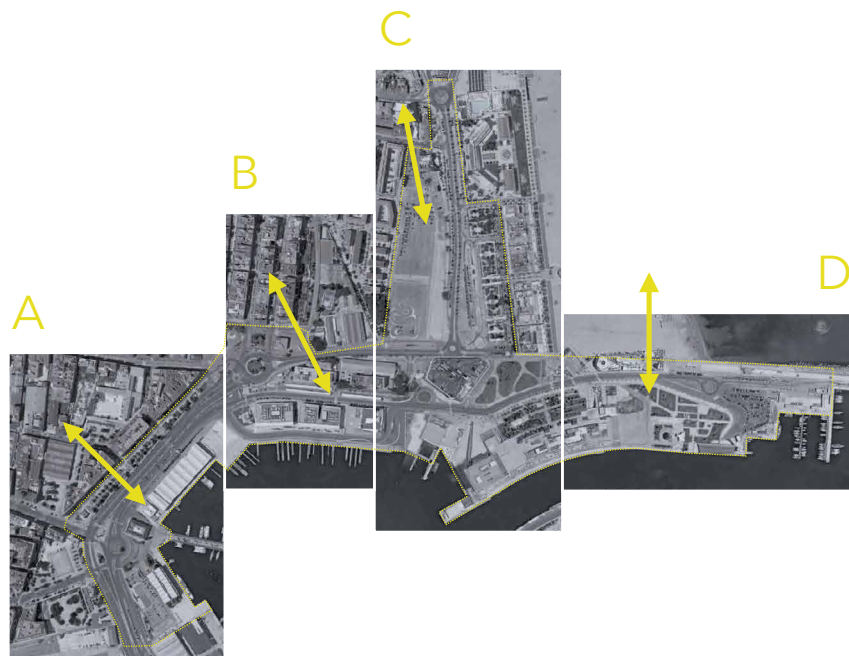
Tinglado nº 2. 1910
Port Shed no. 2. 1910



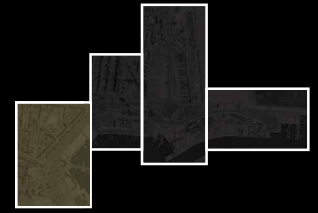








PATRIMONIUM

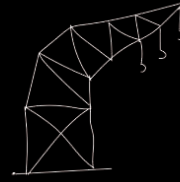


01.

Erica Chirila
Cygan Małgorzata
Sofia Alcocer



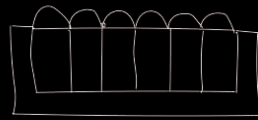
1 - TINGLADO II - SPORTS HUB
+
FOOD BAR



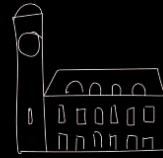
2 - GRUA CABRIA



3 - LA PAMELA



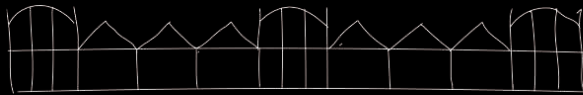
4 - ANTIGA ESTACIÀ MARITIMA



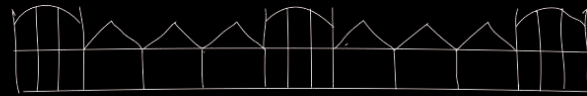
5 - EDIFICI DEL
RELOTTGE



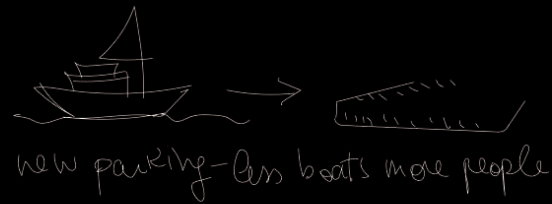
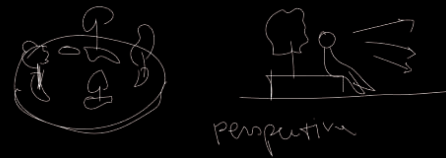
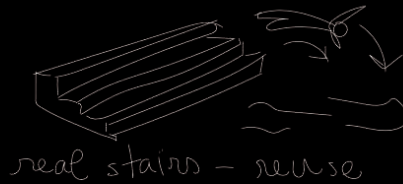
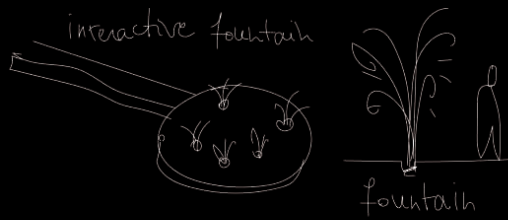
6 - OLD TRAIN STATION



7 - TINGLADO IV - REST AREAS/HISTORIC MUSEUM



8 - TINGLADO V - EXHIBITION SPACE/ART HUB



01.

Erica Chirila
Cygan Malgorzata
Sofia Alcocer



RETHINKING THE "SEA-TY"

We have explored other planets but we have yet to explore 80% of our planet's oceans and seas. The port has always been a transitive space, a boundary where human life ends and the unknown takes the place of our familiar roads and cars. Just like our skin is the connection between us and the exterior world, the port has always been a connection between the city and the sea where only trained explorers have ventured. In Valencia the physical place exists but the connection is not quite there. The places that communicate with the sea do not activate our perception, our senses are blinded by places that function more for the industry and less for the people.

01.

Erica Chirila
Cygan Małgorzata
Sofia Alcocer



First Strategy:

Re-Landscaping Through Green Strategies & Adaptive Reuse
Adaptive Reuse Designed For The People:

- Sports Hub
- Gastronomy Hub
- Historical
- Hub/Museum
- Art Hub/Exhibition
- New Green Areas

Second Strategy:

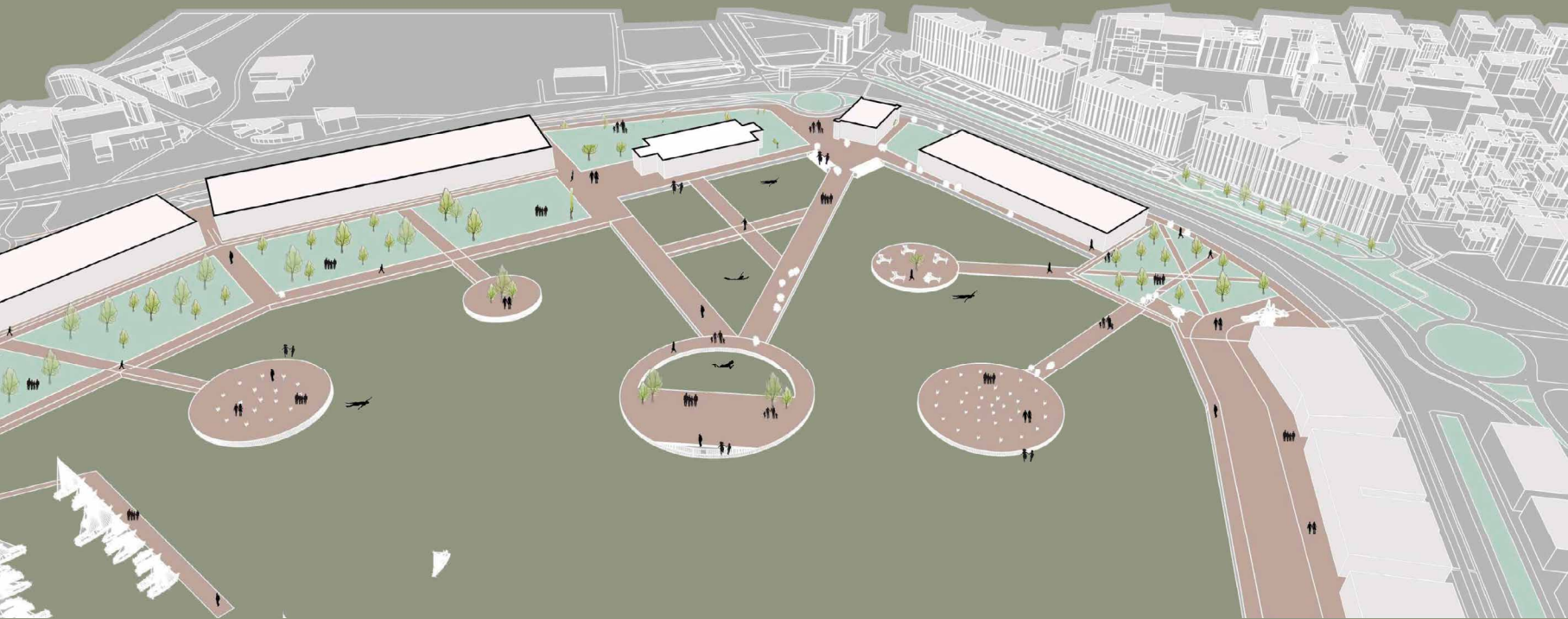
Creating New Build Spaces, Giving The Sea Back To The People

New Constructions:

- Floating Islands
- Sitting Areas
- Swimming Areas
- Interactivewater
- Fountains
- Moved Boat Parking

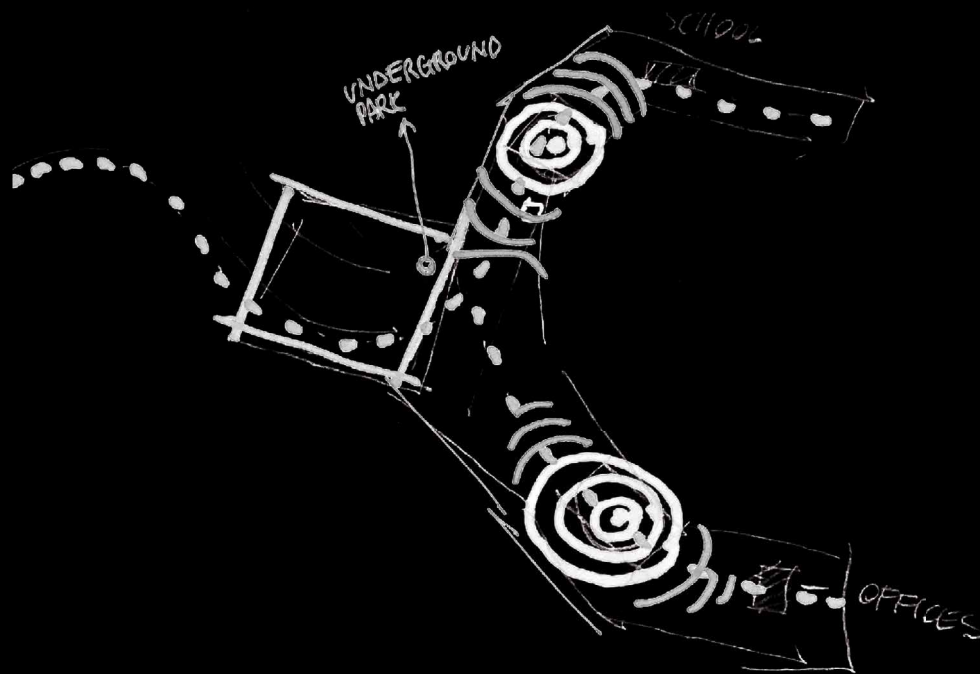
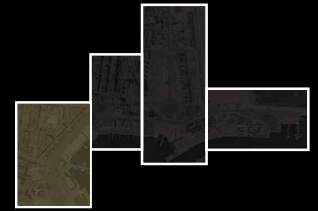
01.

Erica Chirila
Cygan Malgorzata
Sofia Alcocer



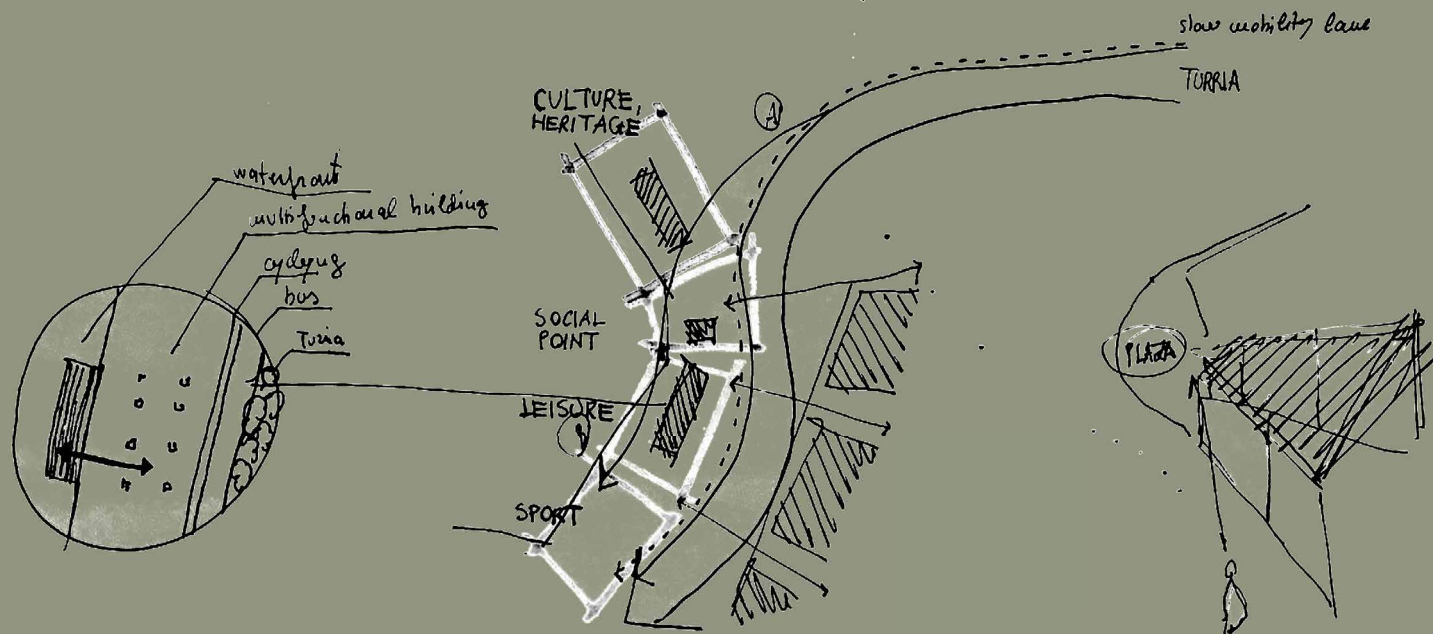
02.

Katarzyna Kobik
Kreżelok Łukasz
Geroli Alessandro



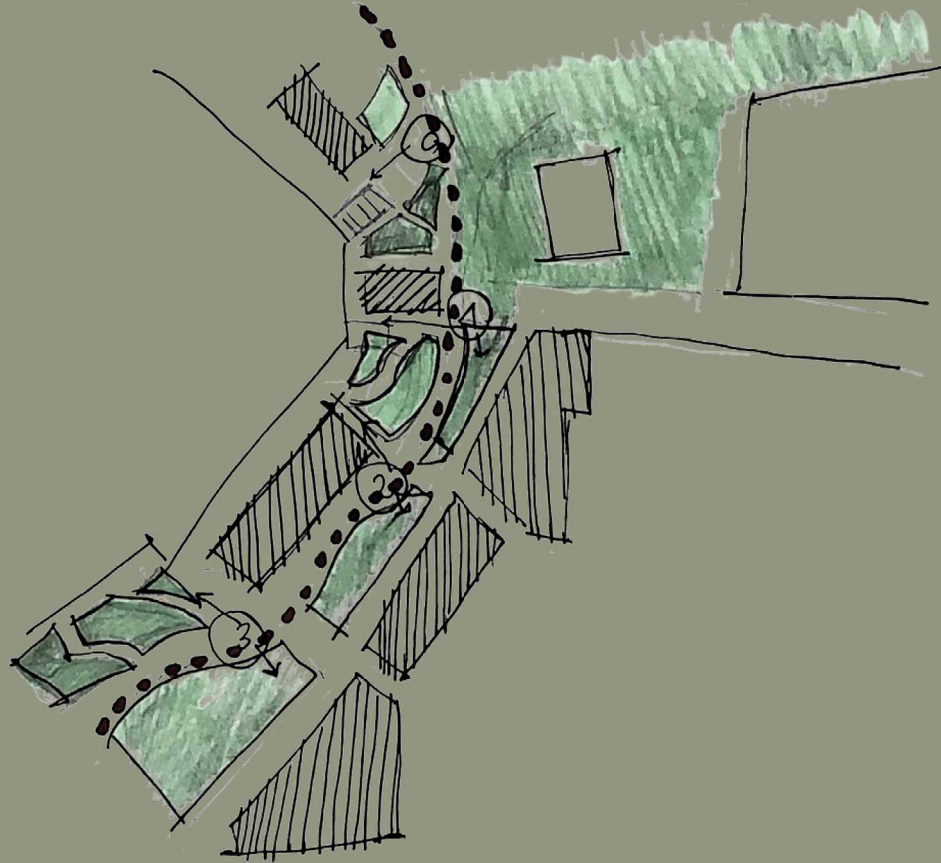
02.

Katarzyna Kobik
Krzysztof Łukasz
Gerolli Alessandro



02.

Katarzyna Kobik
Krężelok Łukasz
Geroli Alessandro



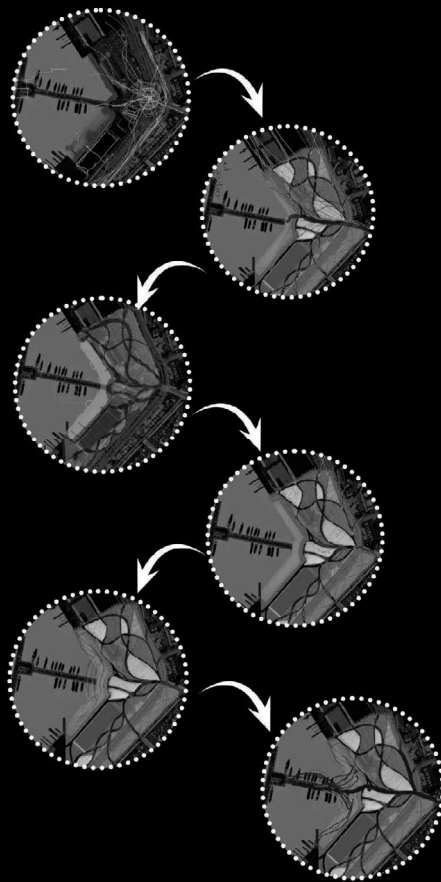
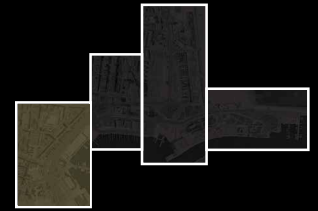
02.

Katarzyna Kobik
Kręzelok Łukasz
Geroli Alessandro



03.

Renee Accari
Oskar Pyatek
Gołab Katarzyna
Bartczak Aleksandra



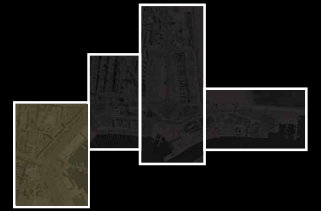
03.

Renee Accari
Oskar Pyatek
Gołab Katarzyna
Bartczak Aleksandra



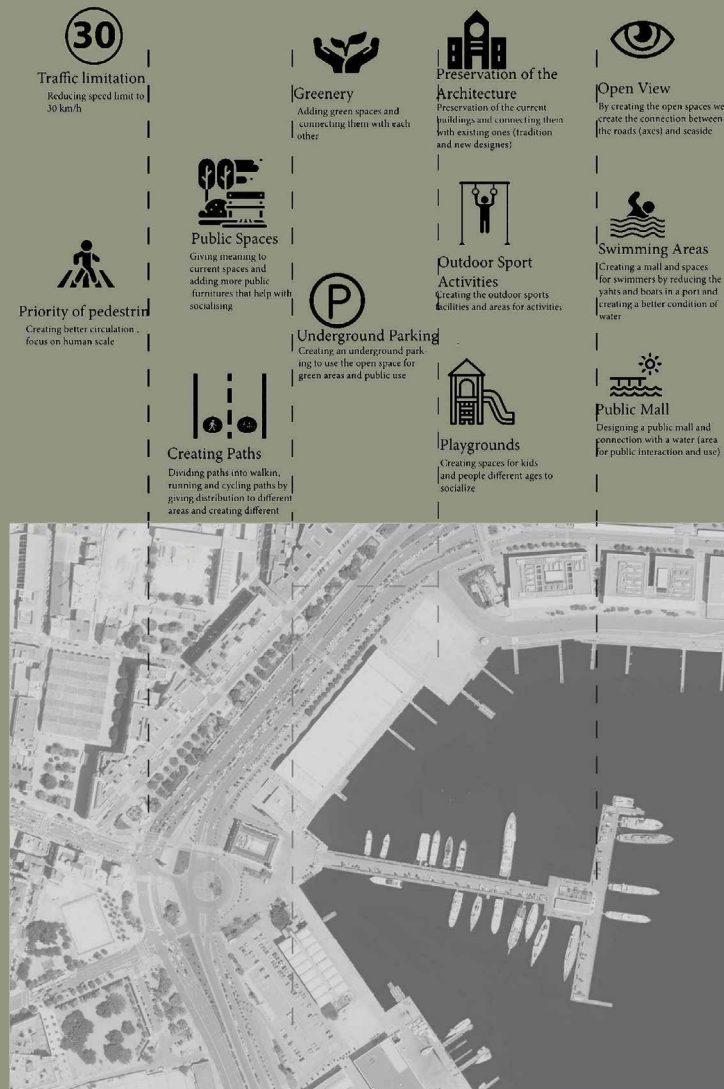
04.

Julia Mytnik
Przemysław Skrobot
Beqiri Xhon



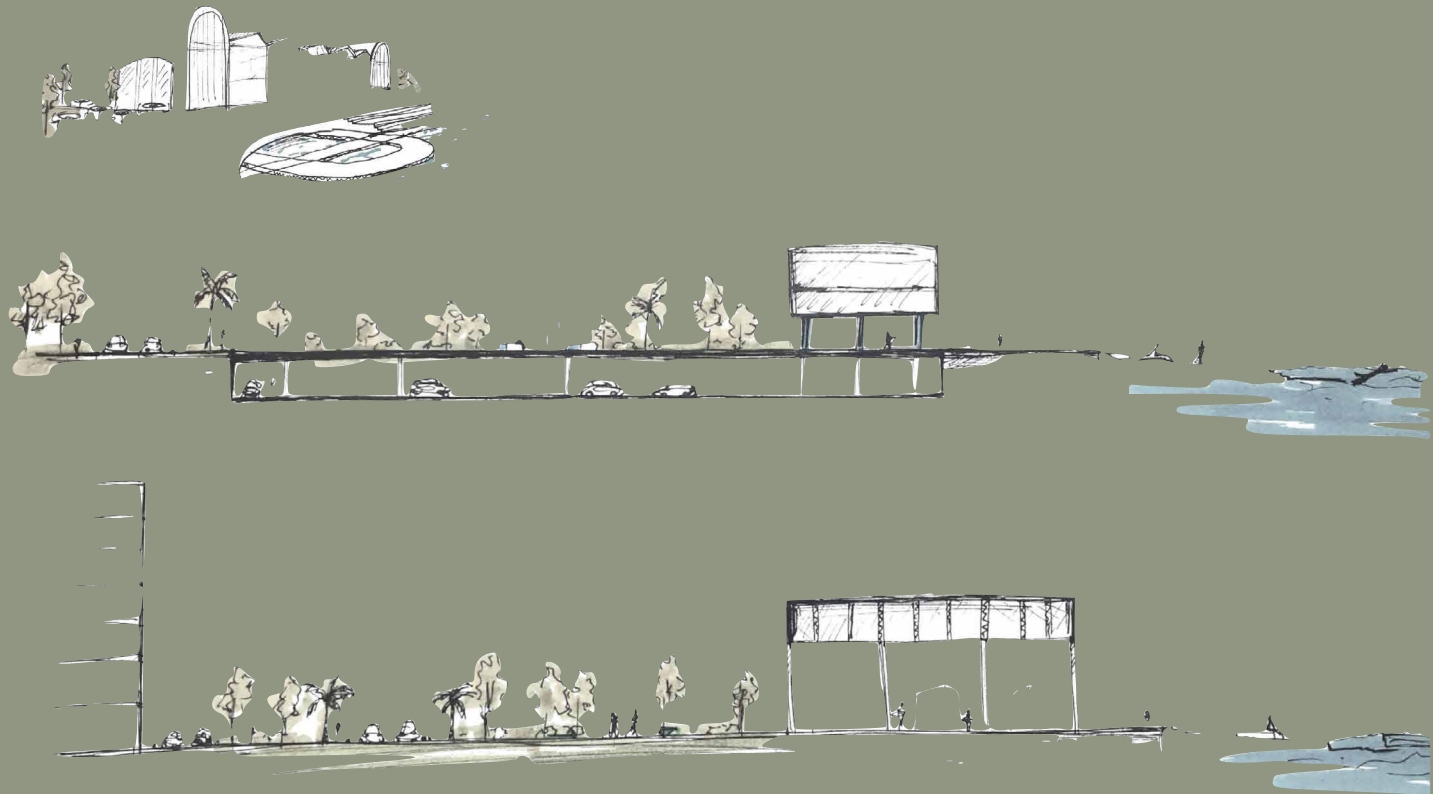
04.

Julia Mytnik
Przemyslaw Skrobot
Beqiri Xhon



04.

Julia Mytnik
Przemysław Skrobot
Beqiri Xhon



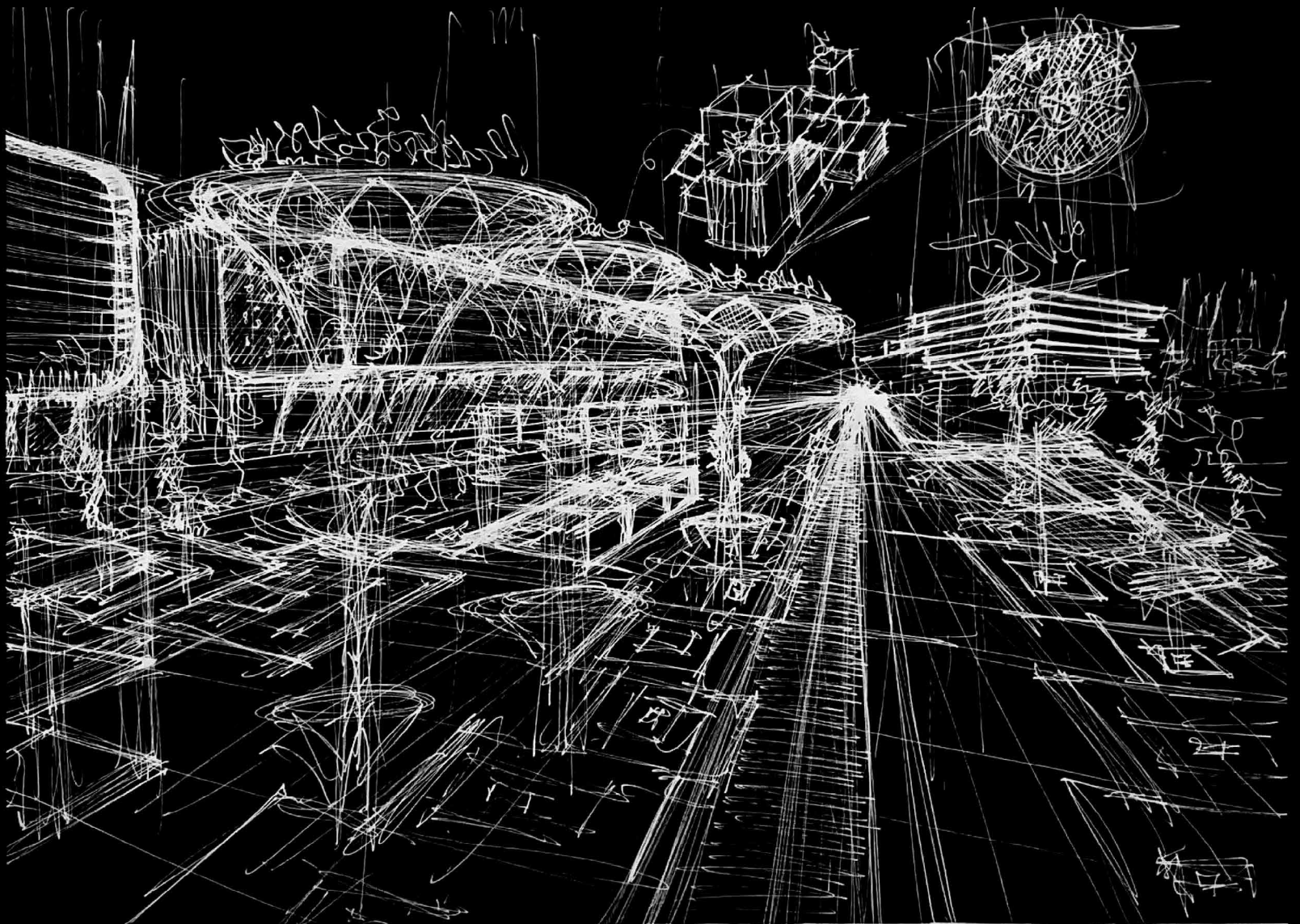
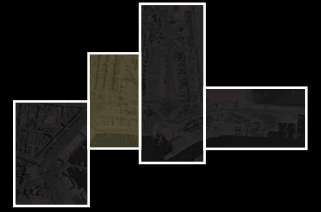
04.

Julia Mytnik
Przemyslaw Skrobot
Beqiri Xhon



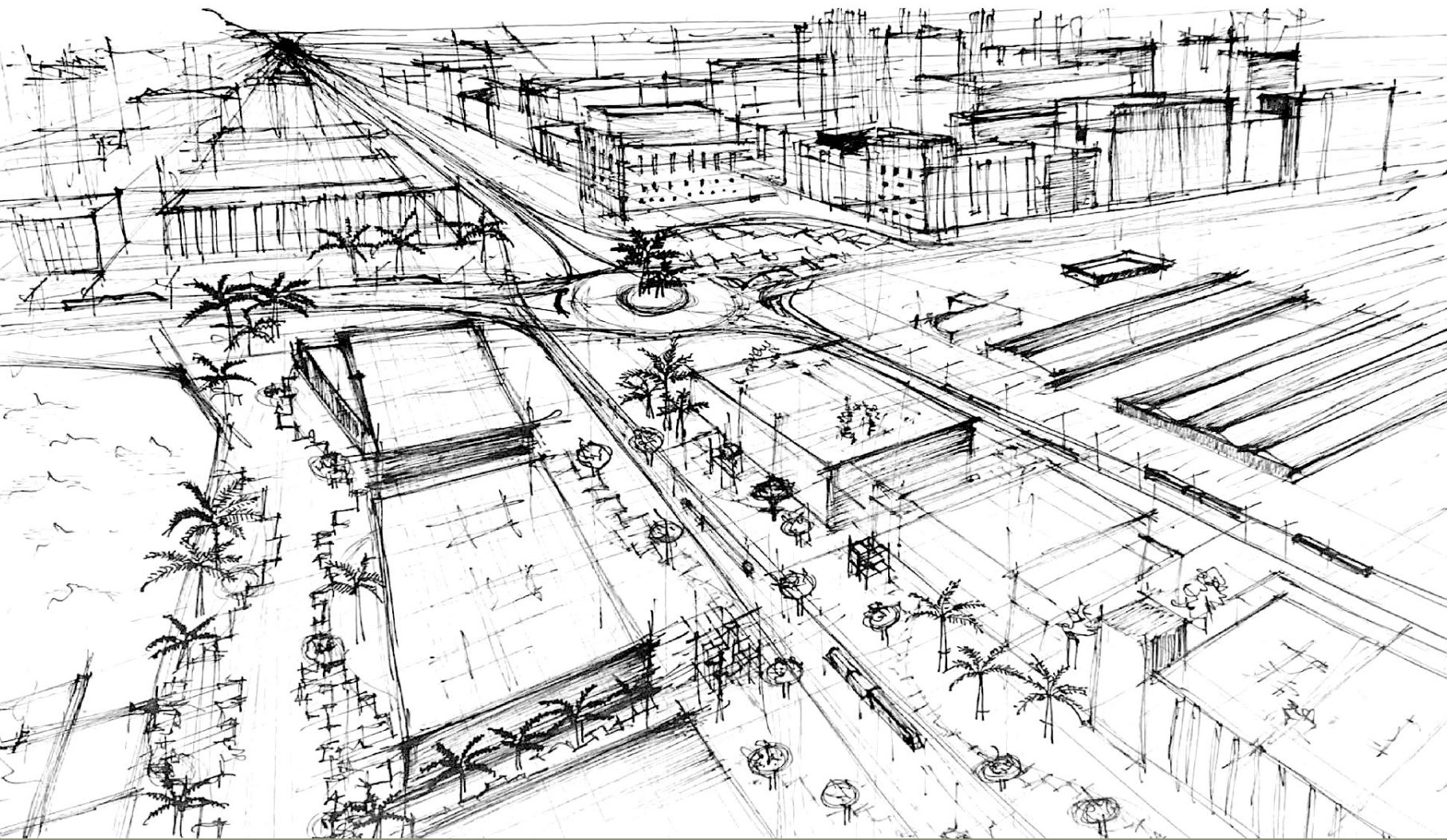
05.

Fanny Comba
Kielbasa Wiktoria
Dolapcioglu Zeynep



05.

Fanny Comba
Kielbasa Wiktoria
Dolapcioglu Zeynep



05.

Fanny Comba
Kielbasa Wiktoria
Dolapcioglu Zeynep



05.

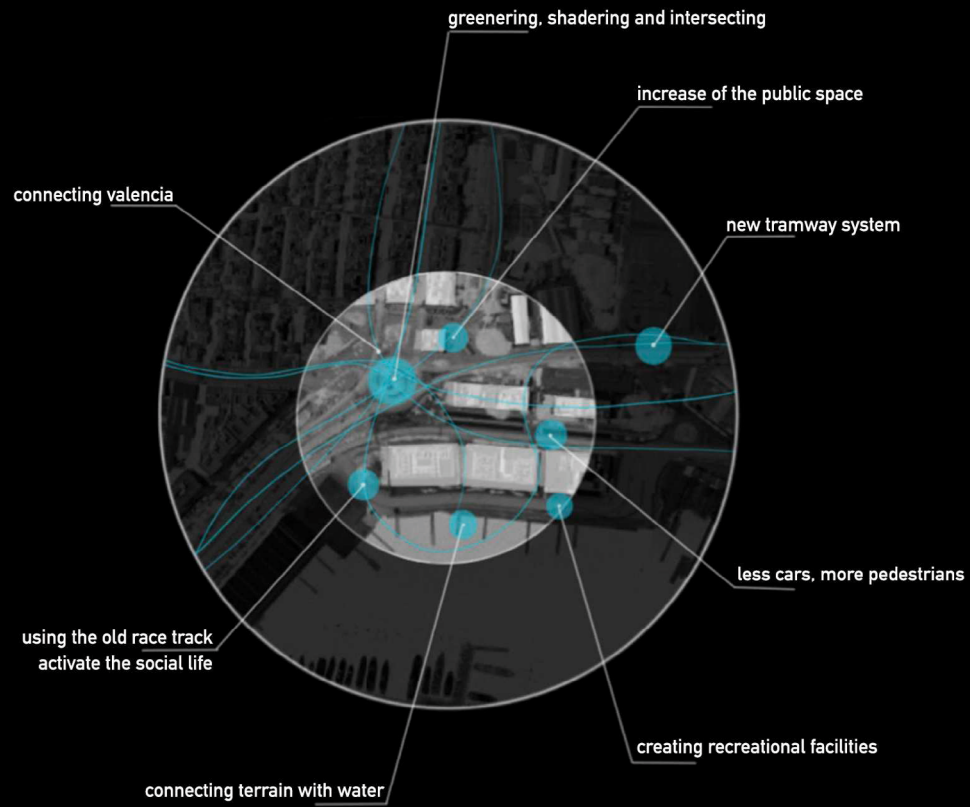
Fanny Comba
Kielbasa Wiktoria
Dolapcioglu Zeynep





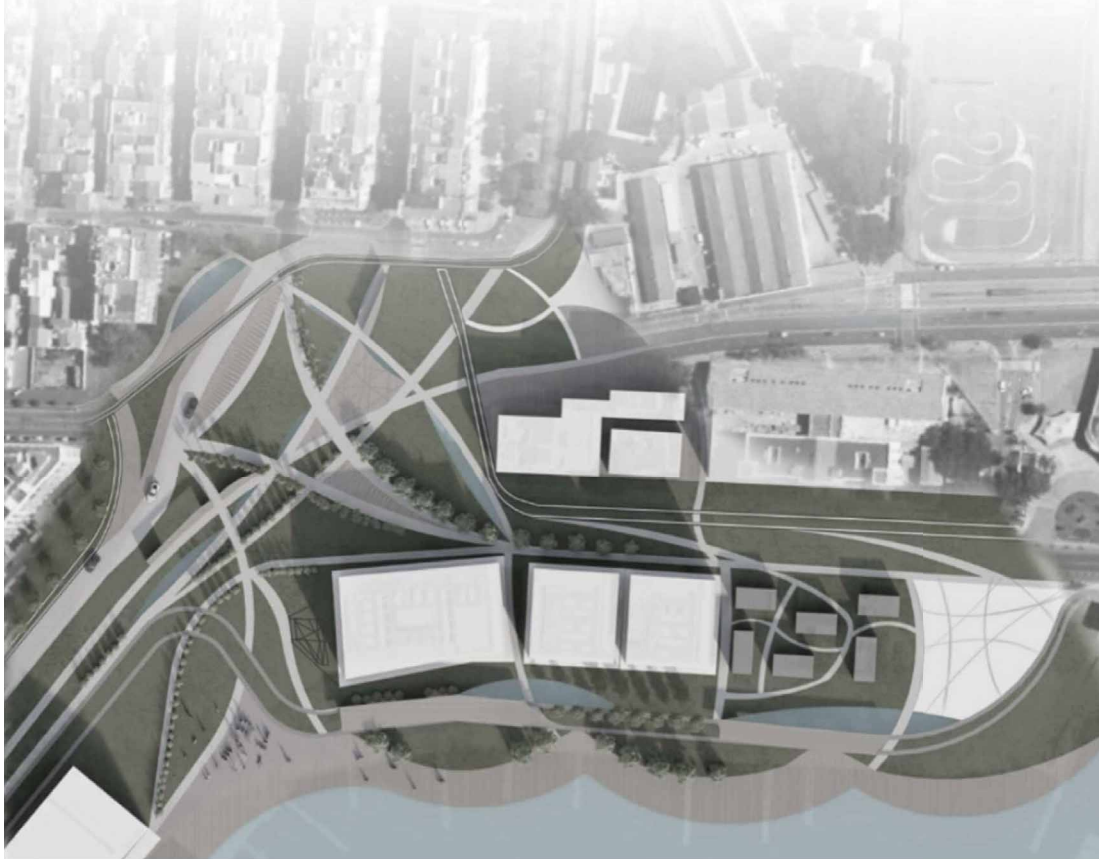
06.

Ahmed Zakaria
Kozłowski Miłosz
Drysdale Lutece



06.

Ahmed Zakaria
Kozłowski Miłosz
Drysdale Lutece



07.

Fernando Souto
Dziadzio Aleksandra
Altun Beste



07.

Fernando Souto
Dziadzio Aleksandra
Altun Beste

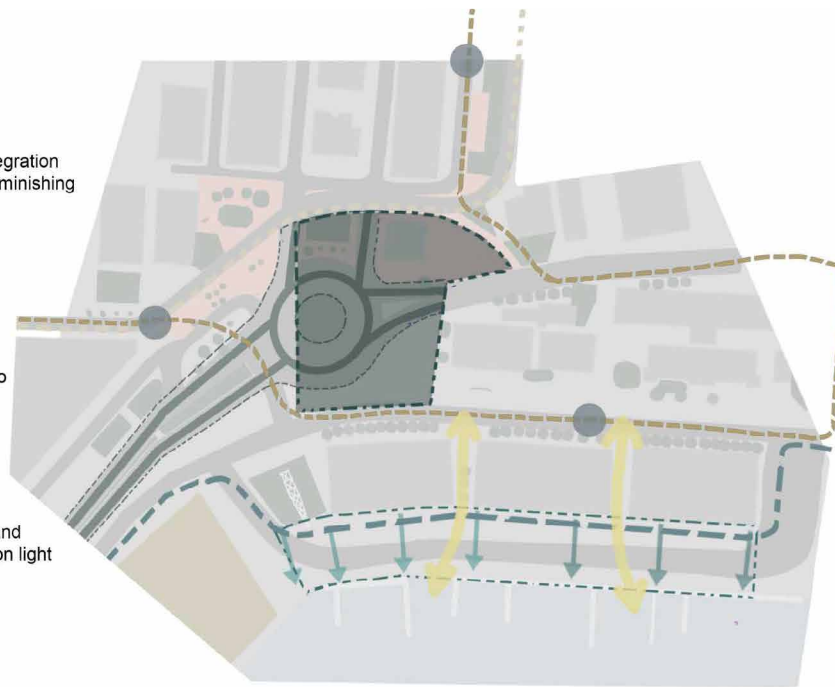
Give identity to random undefined areas

Bridge borders to reach a better spatial integration
improve connections to existing quarters diminishing
traffic barriers

Trying to find solutions that seek answers to
the question of how the public can interact
more closely with the coast

Based on Valencia's art history, to understand
the importance of light and to concentrate on light
canopy areas in urban furniture

GUIDELINES STRATEGIES



Create green links that connect the distinguished parts of city

Connect neighborhood parks to more coherent, pedestrian
oriented green spaces

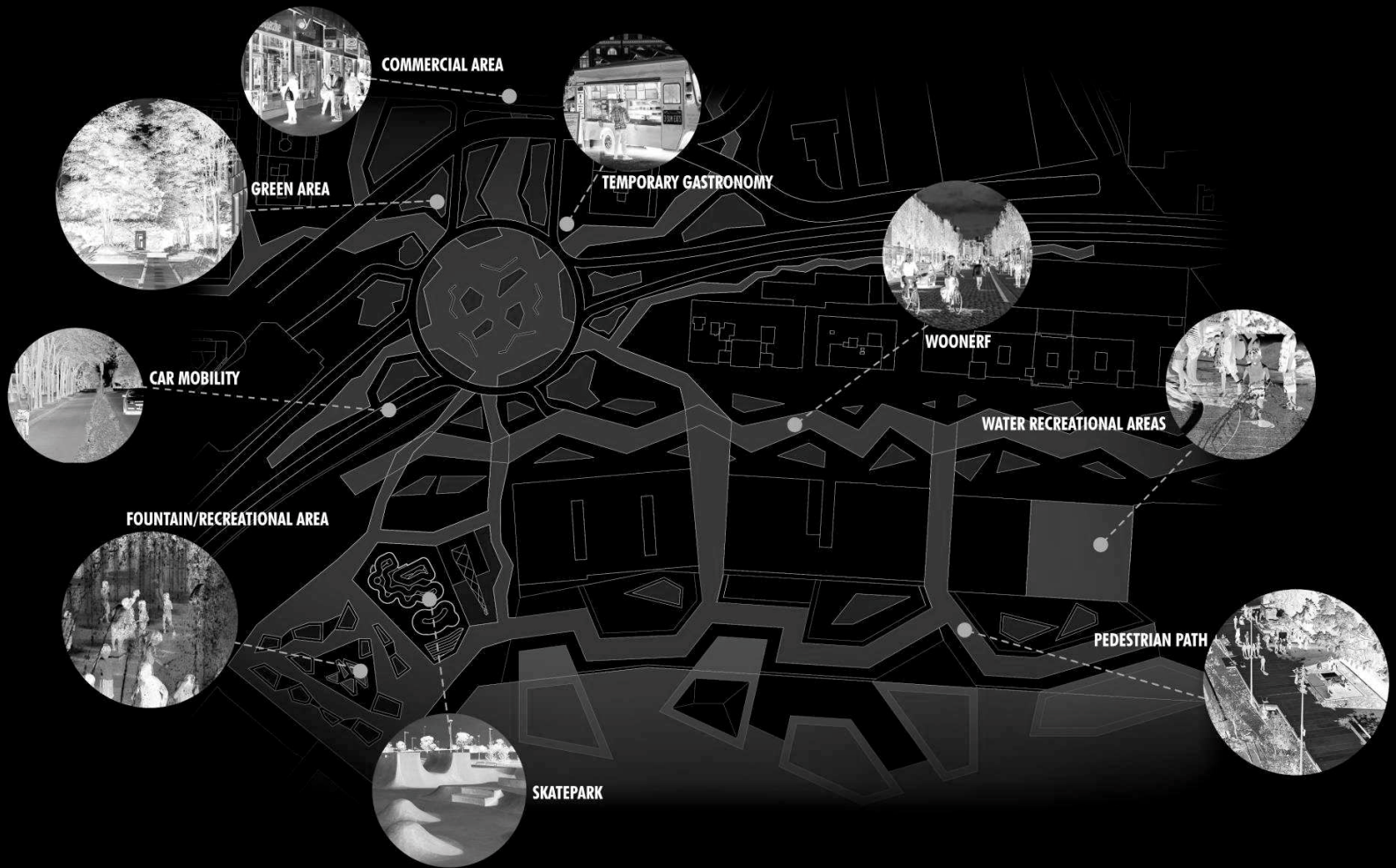
Use large scale facilities as landmarks, improve their spatial
integration

To create sitting areas where people from all walks of life
(such as children, young and old) can interact and watch
the landscape efficiently



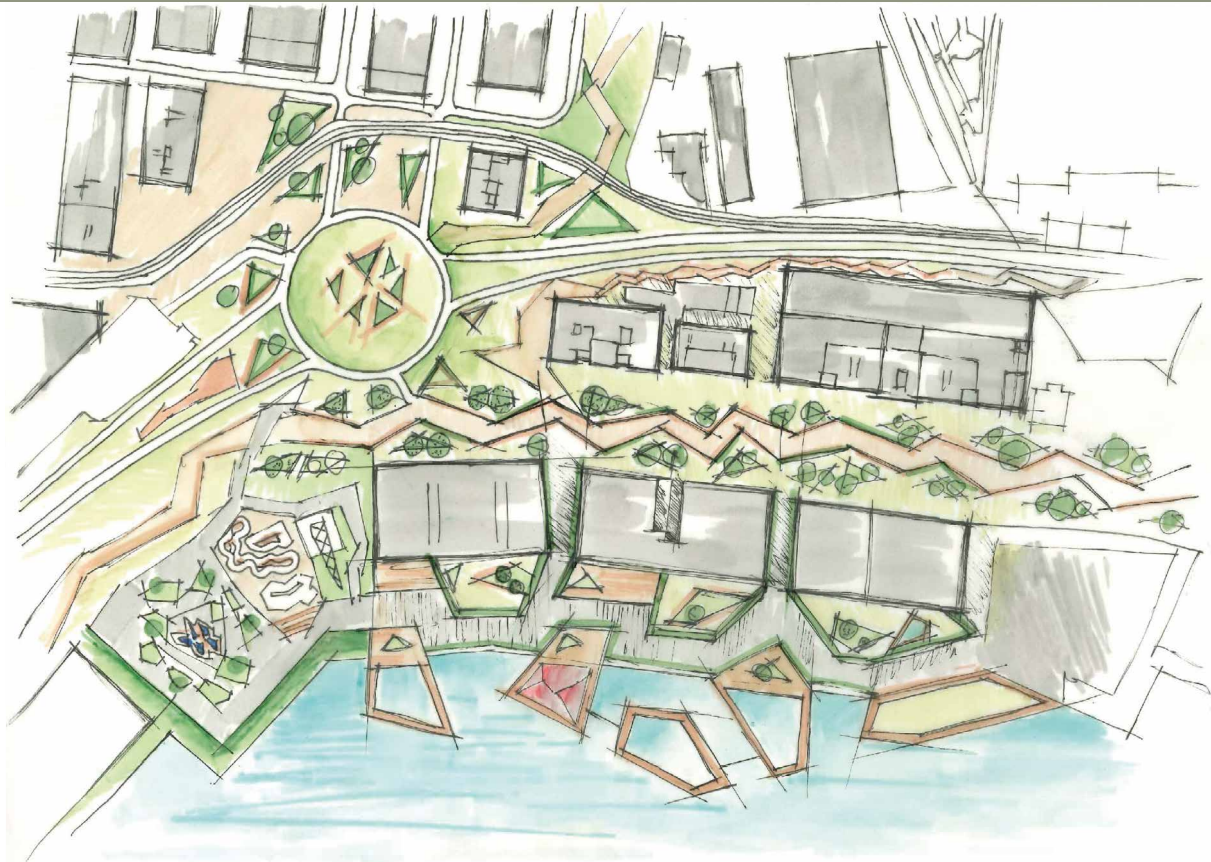
08.

Louis Laffoucriere
Kurzeja Klaudia
Jassenjaws kij Mikhail



08.

Louis Laffoucriere
Kurzeja Klaudia
Jassenjaws kij Mikhail



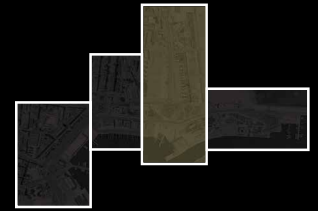
08.

Louis Laffoucriere
Kurzeja Klaudia
Jassenjaws kij Mikhail



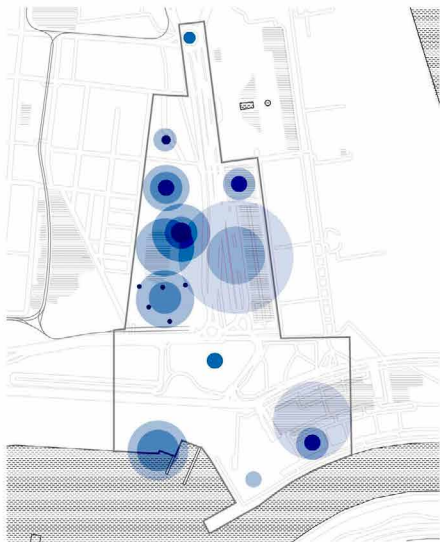
09.

Daniel Amaya Rios
Łęczycka Julia
Kontogiannidou Elena
Theo Harald Boangiu

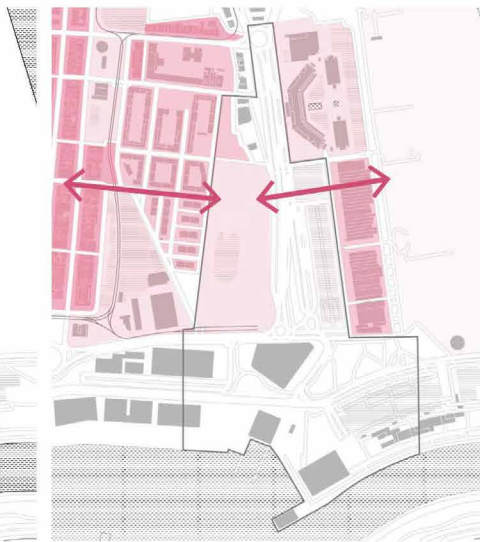


09.

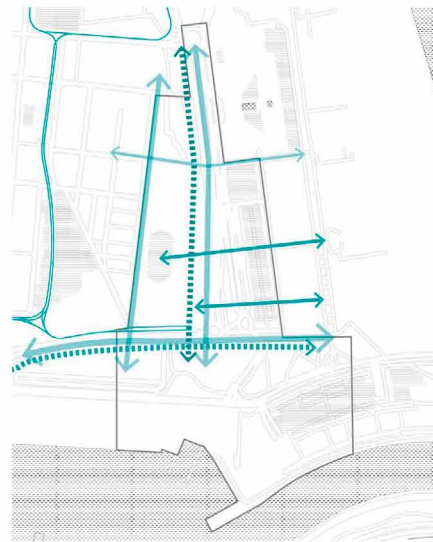
Daniel Amaya Rios
Łęczycka Julia
Kontogiannidou Elena
Theo Harald Boangiu



Intervention Map



Balanced Density



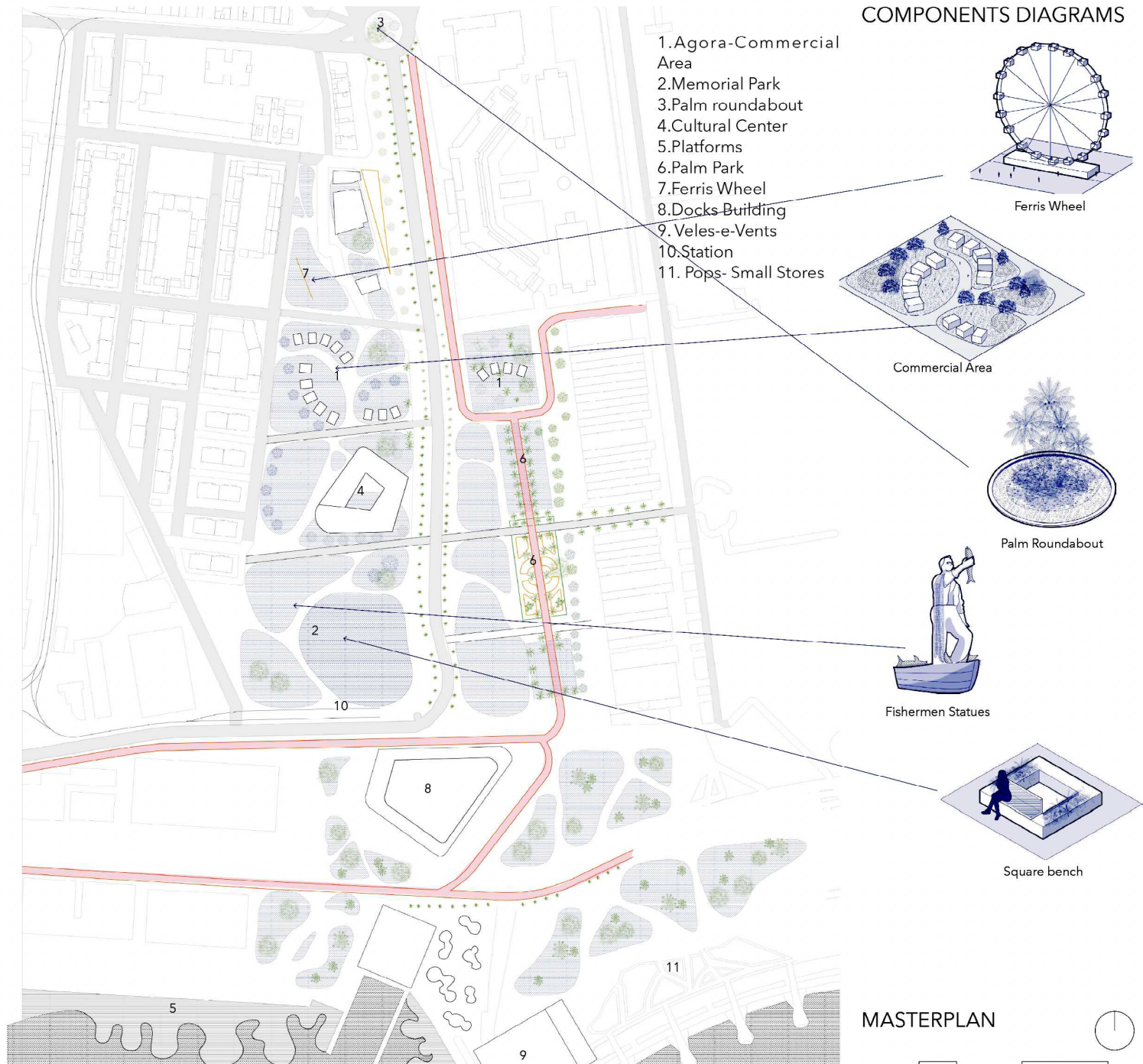
Adjusted Mobility



Green Connection

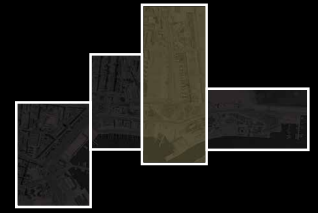
09.

Daniel Amaya Rios
Łęczycka Julia
Kontogiannidou Elena
Theo Harald Boangiu



10.

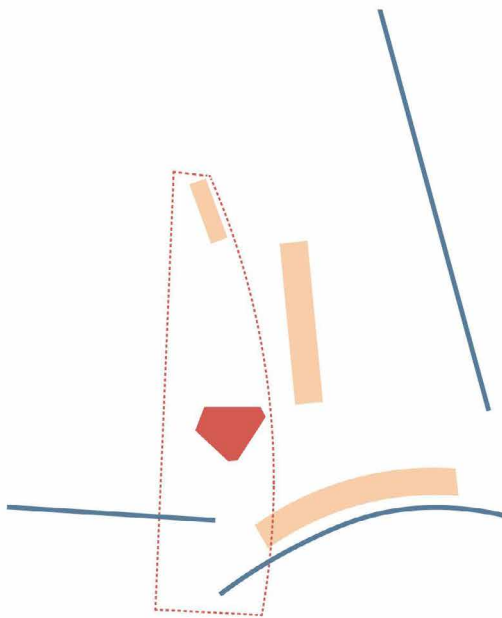
Darya Vybornaya
Łopata Karolina
Kovacic Dora
Jannica Grosch



- borders
- area1
concrete harbor
- area2
the inbetween
- area3
street & parking confusion
- area4
not defining

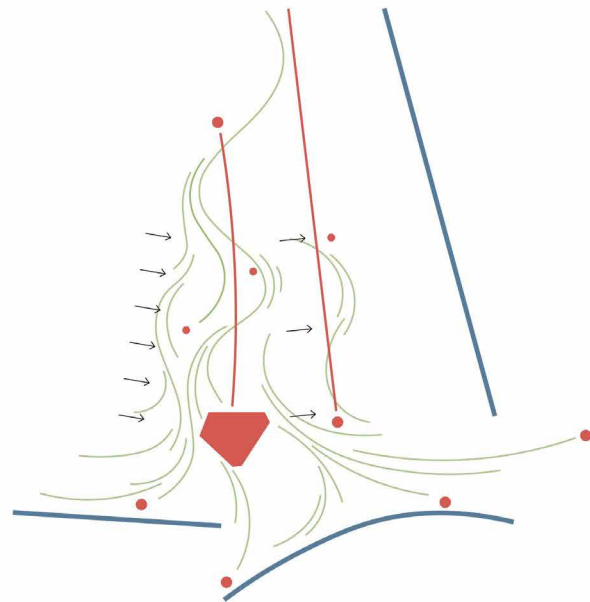
10.

Darya Vybornaya
Eopata Karolina
Kovacic Dora
Jannica Grosch



Concept
Commercial & Non-Commercial Attraction|Facilities

- cultural/community space
- waterfront
- - green space + public facilities & possibility of city events
- commercial facilities+ gastronomy

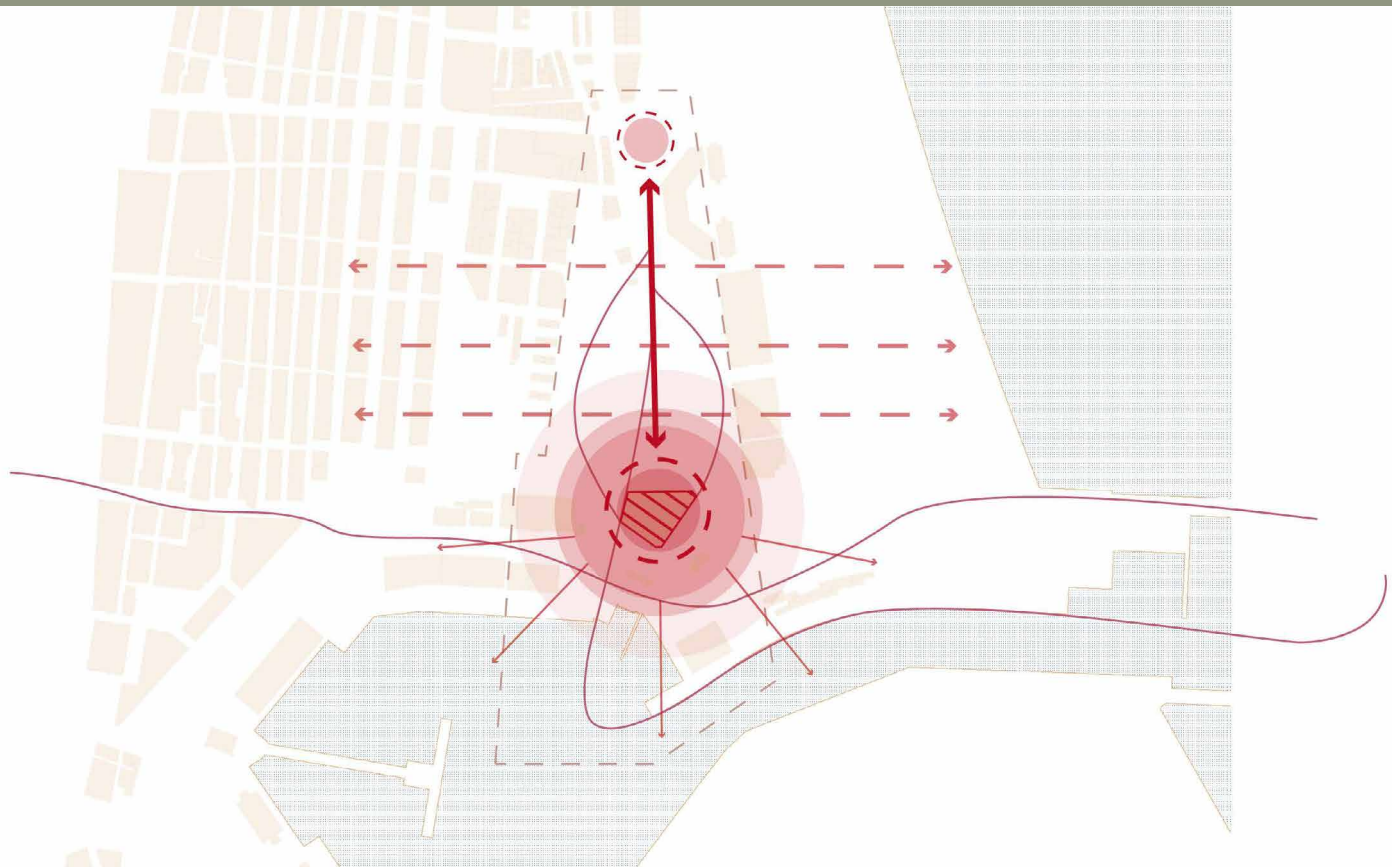


Concept
Transportation

- activating element
- pedestrian axes
- waterfront
- green pedestrian connections
- incomings

10.

Darya Vybornaya
Eopata Karolina
Kovacic Dora
Jannica Grosch



10.

Darya Vybornaya
Eopata Karolina
Kovacic Dora
Jannica Grosch



- activating element
- - - cycling paths
- bus line
- guiding line pedestrians
- ... main axis
- greenery

10.

Darya Vybornaya
Eopata Karolina
Kovacic Dora
Jannica Grosch



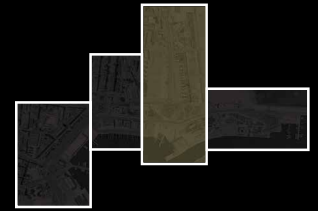
The Heart

10.

Darya Vybornaya
Eopata Karolina
Kovacic Dora
Jannica Grosch

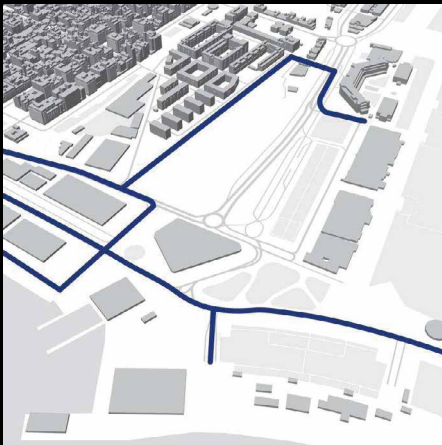


Green Harbor

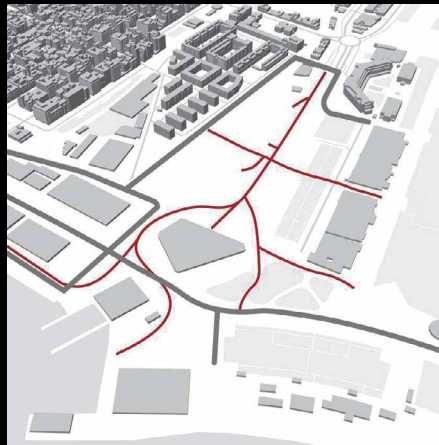


11.

Aisha Shah
Alice Sani
Mastalerz Kamila
Nakajima Shogo



Re-Routing Of Main Arterial Roads On Site



Pedestrian Walkway Through The Site



Addition Of Functions That Promote Activities Not Only For Residents But Also For Tourists.
The Main Was Trying To Develop A Site Design Accessible On Foot And Without The Need For The Presence Of Cars.

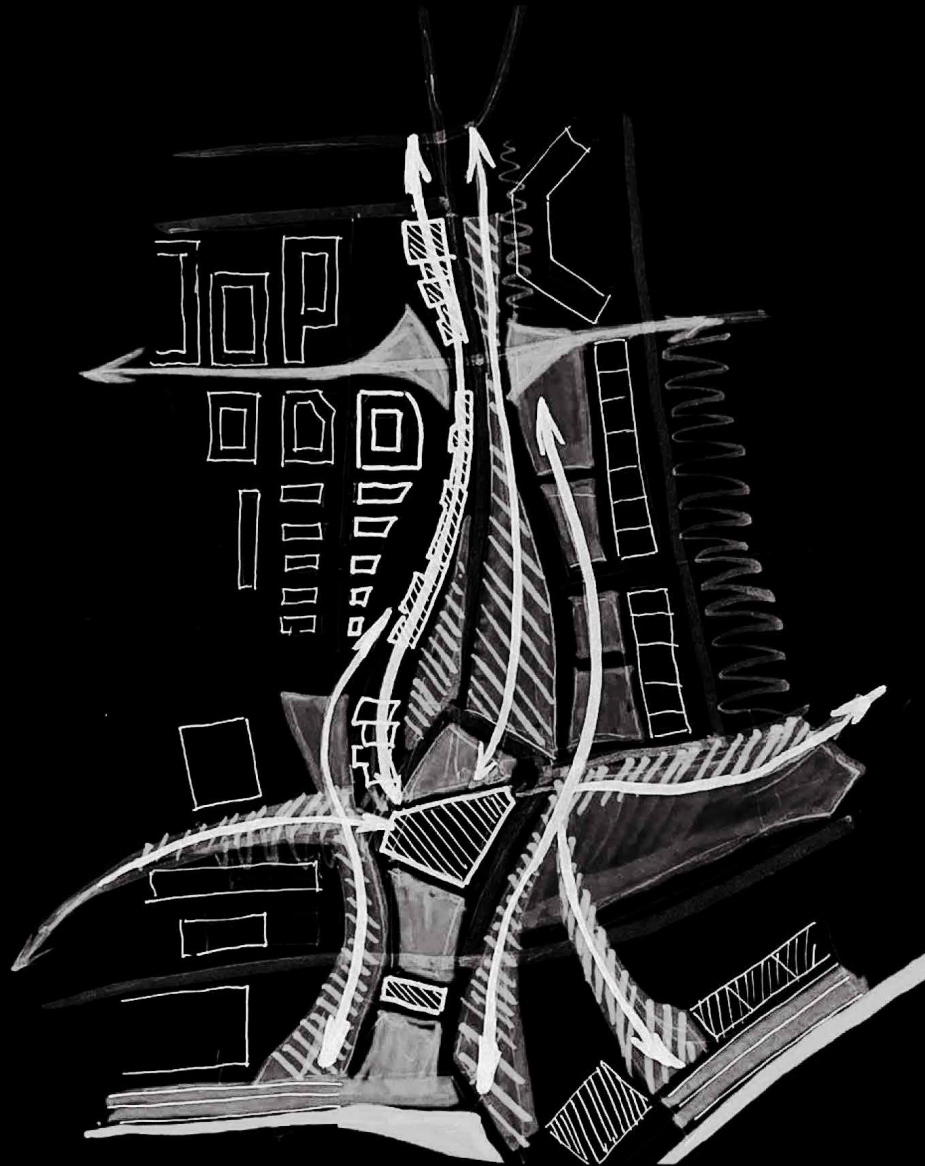
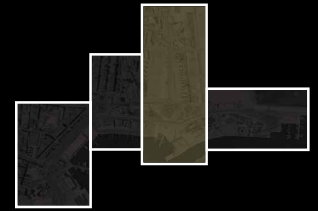
11.

Aisha Shah
Alice Sani
Mastalerz Kamila
Nakajima Shogo



12.

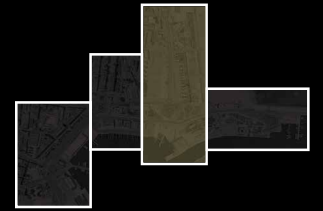
Patrycja Lazarowska
Maçior Julia
Nakonechnaia Anastasiia



12.

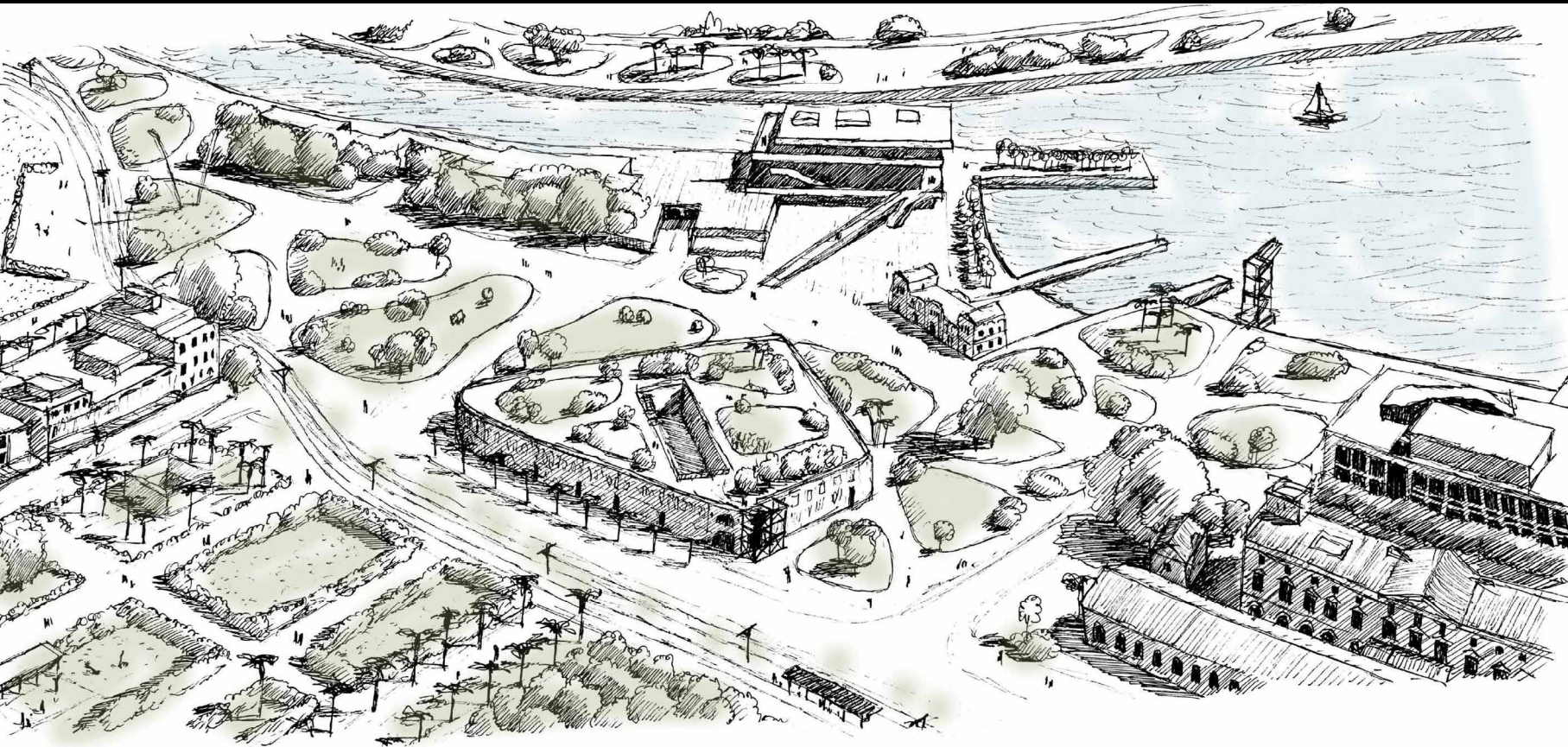
Patrycja Lazarowska
Maçior Julia
Nakonechnaia Anastasiia





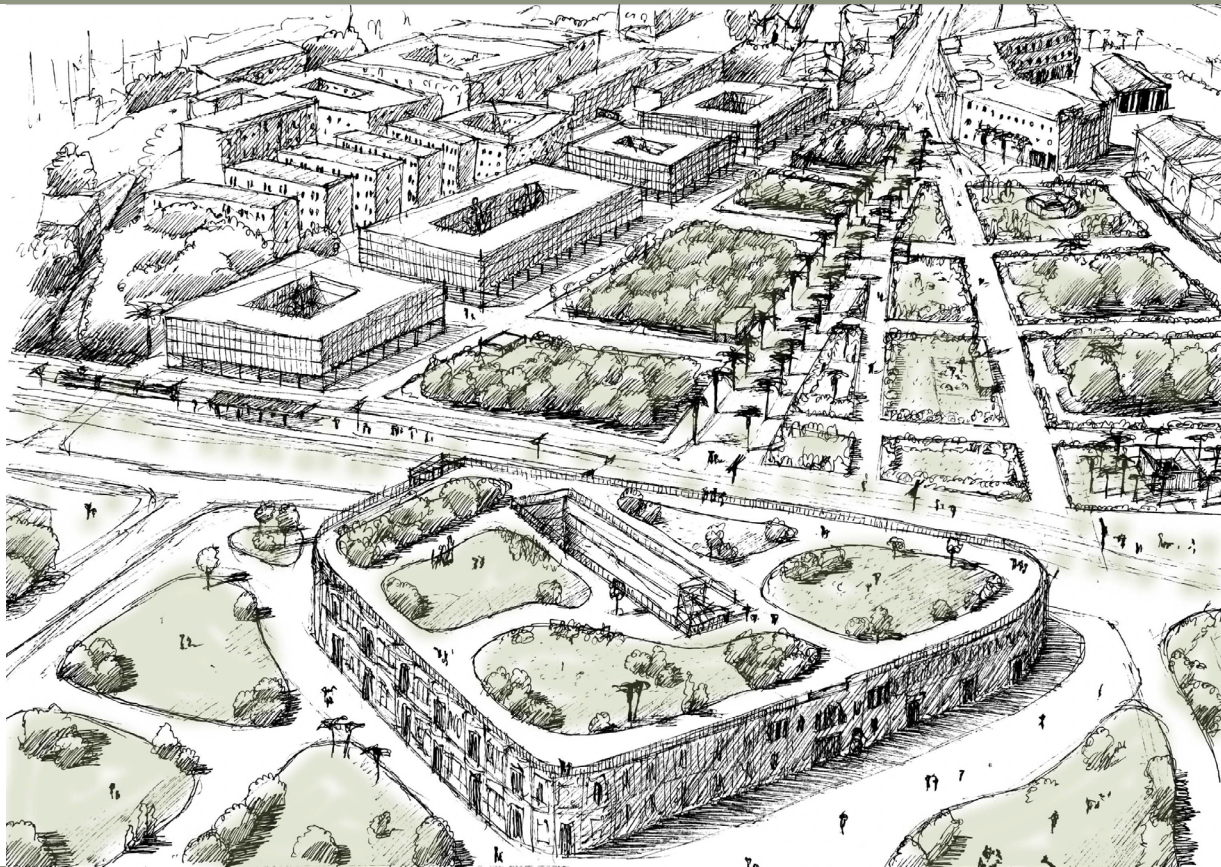
13.

Sara Ferraz Melanda
Młynarczyk Paweł
Oymak Özgür Deniz



13.

Sara Ferraz Melanda
Młynarczyk Paweł
Oymak Özgür Deniz



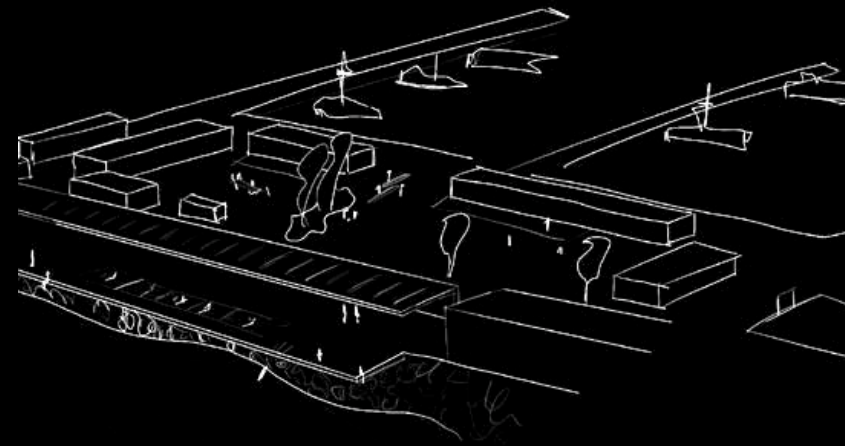
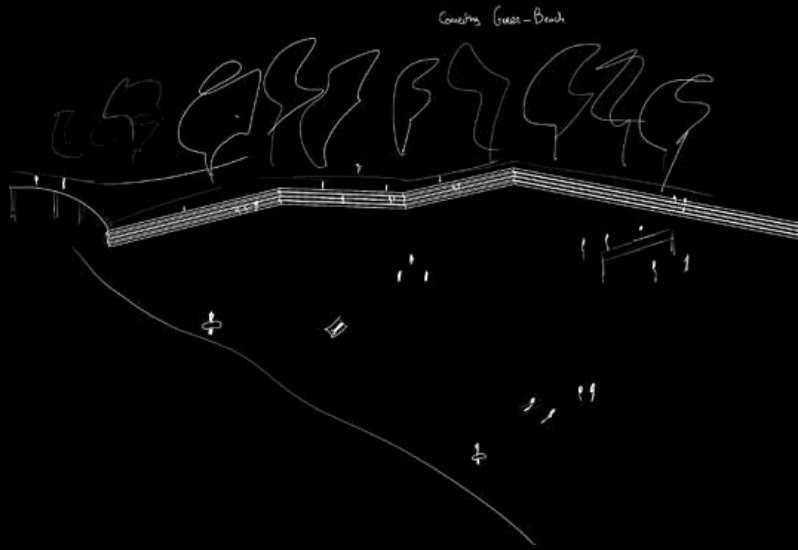
13.

Sara Ferraz Melanda
Młynarczyk Paweł
Oymak Özgür Deniz

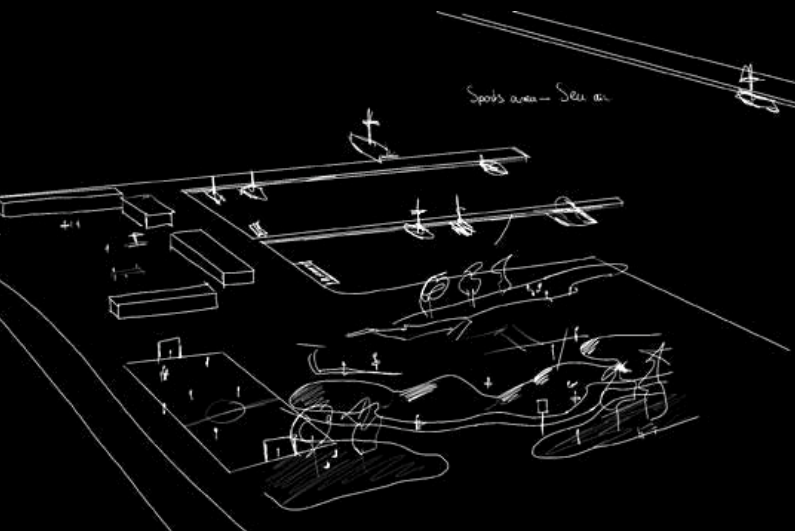


14.

Soliman Rahmouni
Przybysz Diana
Stafseng Inghild Salte



Promenade
by the sea



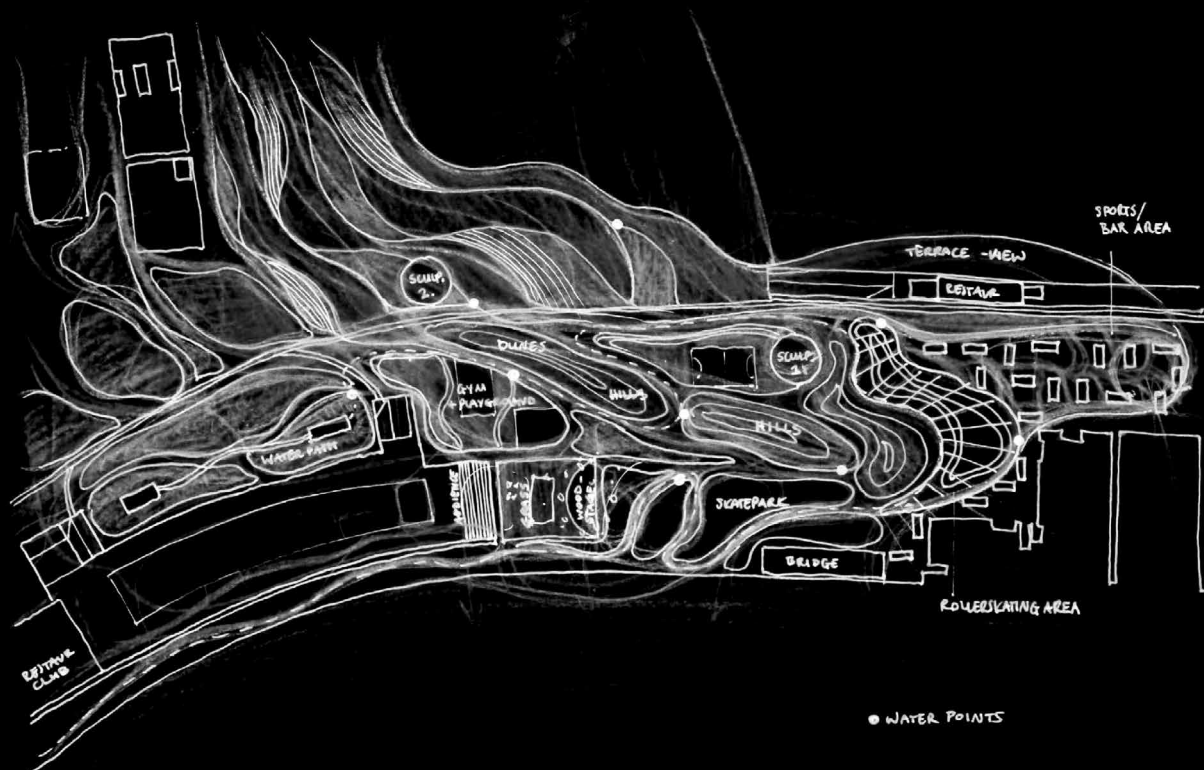
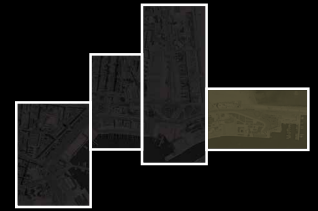
14.

Soliman Rahmouni
Przybysz Diana
Stafseng Inghild Salte



15.

Elias Rahmouni
Trybuła Małgorzata
Stasica Aleksandra Anna



15.

Elias Rahmouni
Trybuna Małgorzata
Stasica Aleksandra Anna



Attraction Point 1
Continuation



Change Of Use: Function
Relocation



Shading/ Roofing
Provision



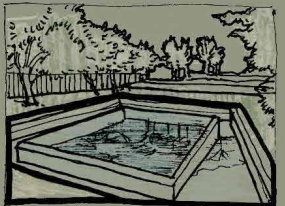
Less Concrete.
More Greenery



Beach Connection
Attraction Point 2:
Volume Dominant.



Parkings Into Sports Areas



Cooling Points
Drinking Water Poll'ns



Educational Info Paths



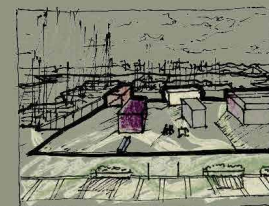
Biodiversity
Change Of Pathway
Materials



Woonerf
Habitat For Animals



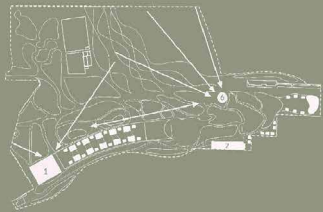
Road Reorganization



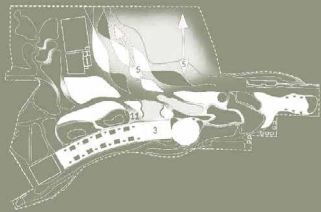
Mixeduse Space
Organisation

15.

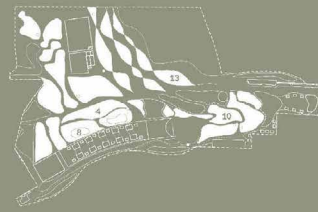
Elias Rahmouni
Trybuła Małgorzata
Stasica Aleksandra Anna



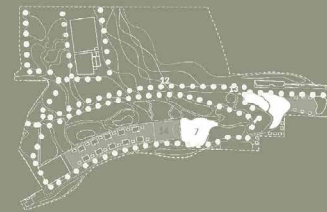
ATTRACTION POINTS AND
FUNCTION RELOCATION



BEACH CONNECTION
SHADING / ROOFING PROVISION
CHANGE OF PATHWAYS MATERIALS



LESS CONCRETE, MORE GREENERY
BIODIVERSITY
COOLING POINTS, WATER DRINKING POINTS
HABITAT FOR ANIMALS



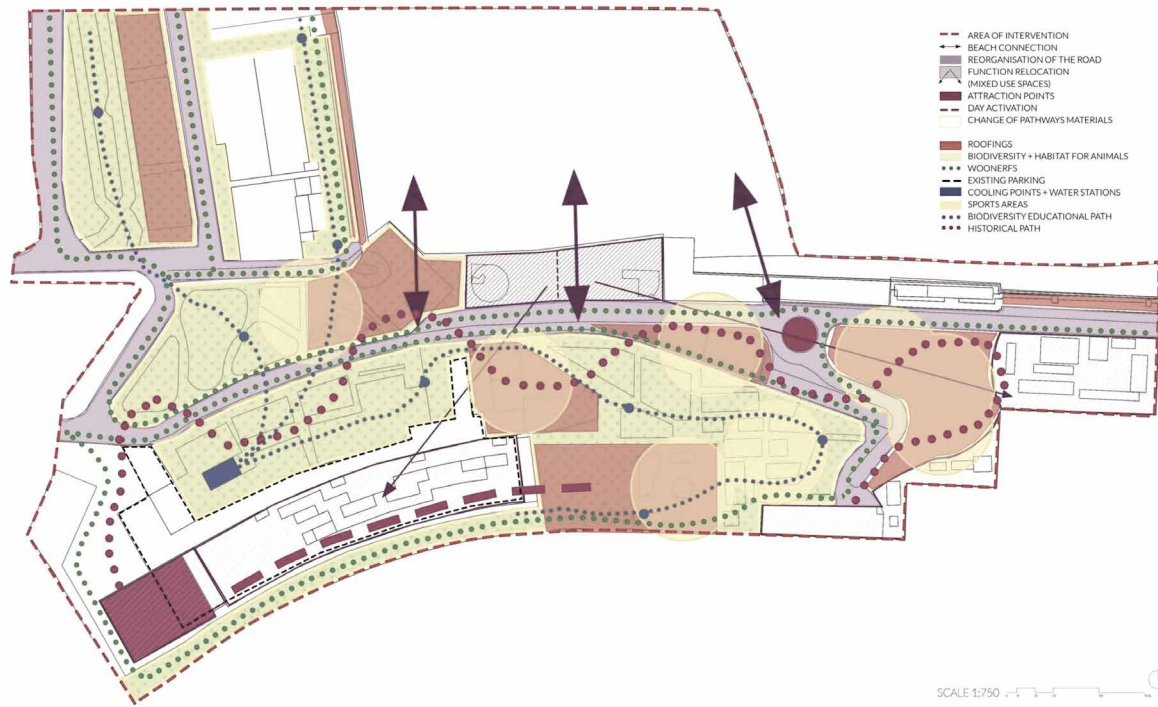
PARKINGS INTO SPORTS AREAS
MIXED USE SPACE ORGANISATION
ROAD REORGANISATION
WOONERF



EDUCATIONAL INFO PATHS:
- HISTORY OF THE MARINA
- BIODIVERSITY IN THE MARINA

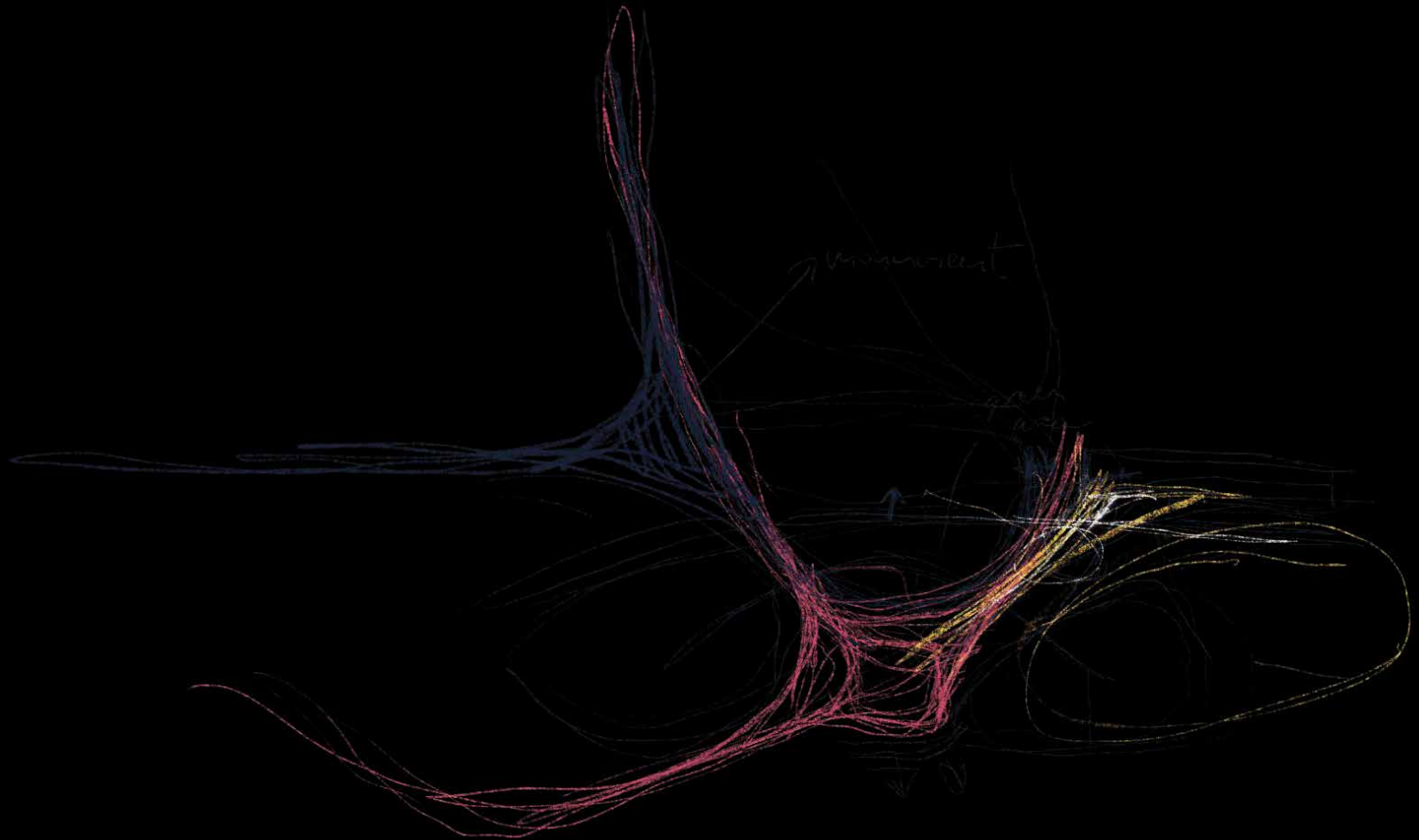
15.

Elias Rahmouni
 Trybuła Małgorzata
 Stasica Aleksandra Anna



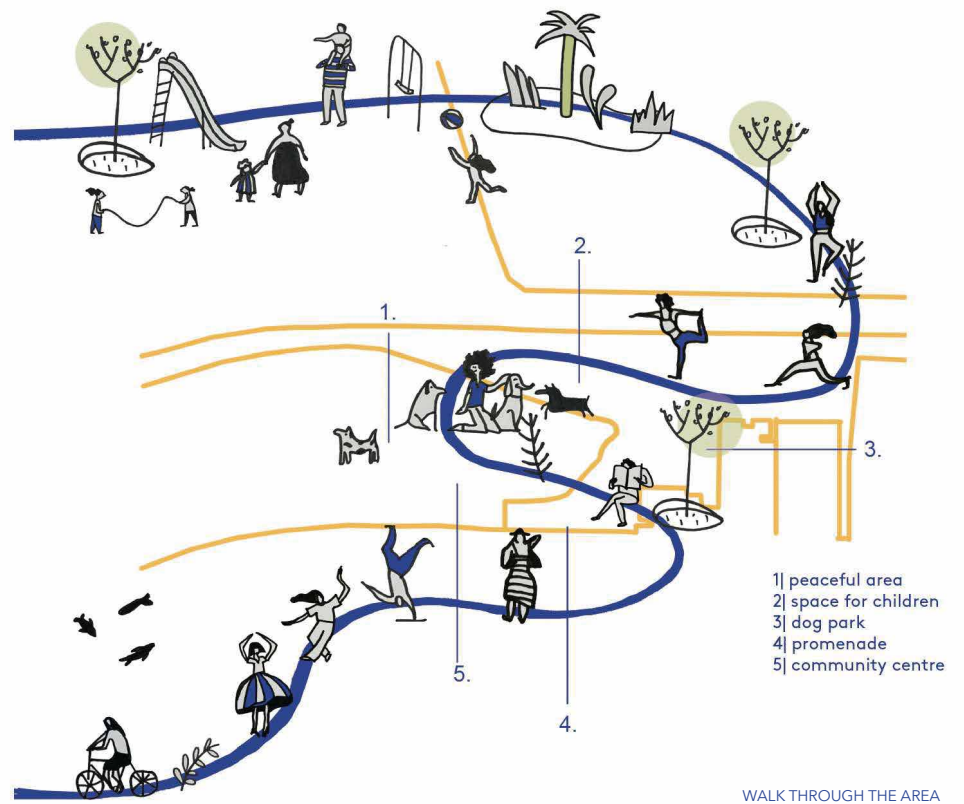
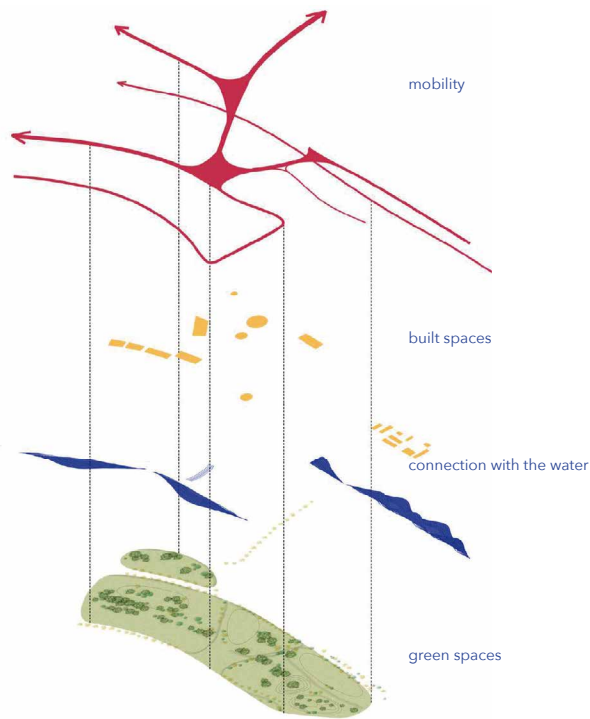
16.

Veronika Drahoňovská
Wieczorek Patrycja
Thomas Jabin Biju
Mieke Engelhardt



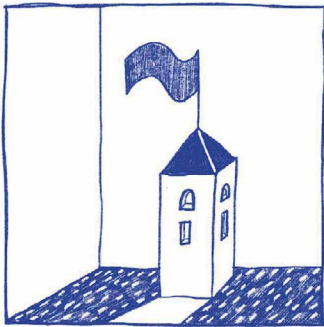
16.

Veronika Drahoňovská
 Wieczorek Patrycja
 Thomas Jabin Biju
 Mieke Engelhardt

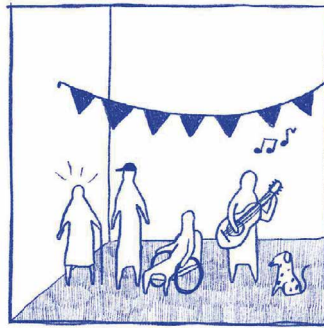


16.

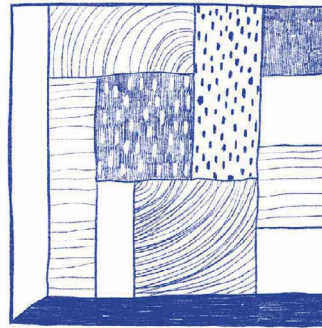
Veronika Drahoňovská
Wieczorek Patrycja
Thomas Jabin Biju
Mieke Engelhardt



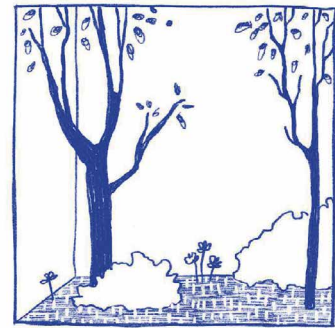
recognizable landmarks



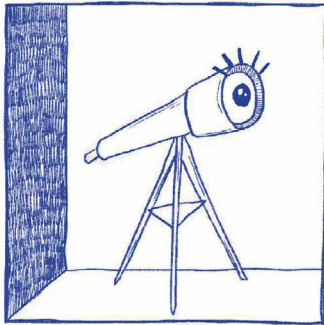
spaces for everyone



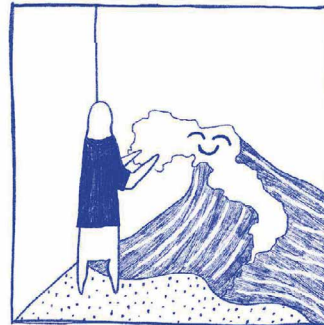
repeating patterns



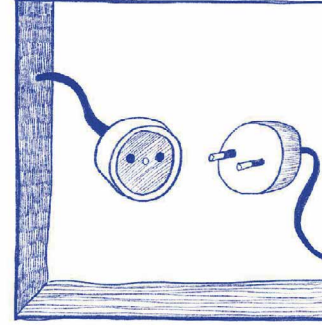
greenery in various levels



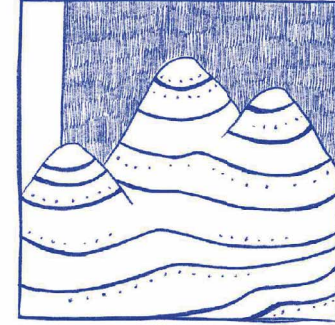
vista over the beach
and sea



contact with water



connecting the city
centre with marina



sculpting the terrain

16.

Veronika Drahoňovská
Wieczorek Patrycja
Thomas Jabin Biju
Mieke Engelhardt



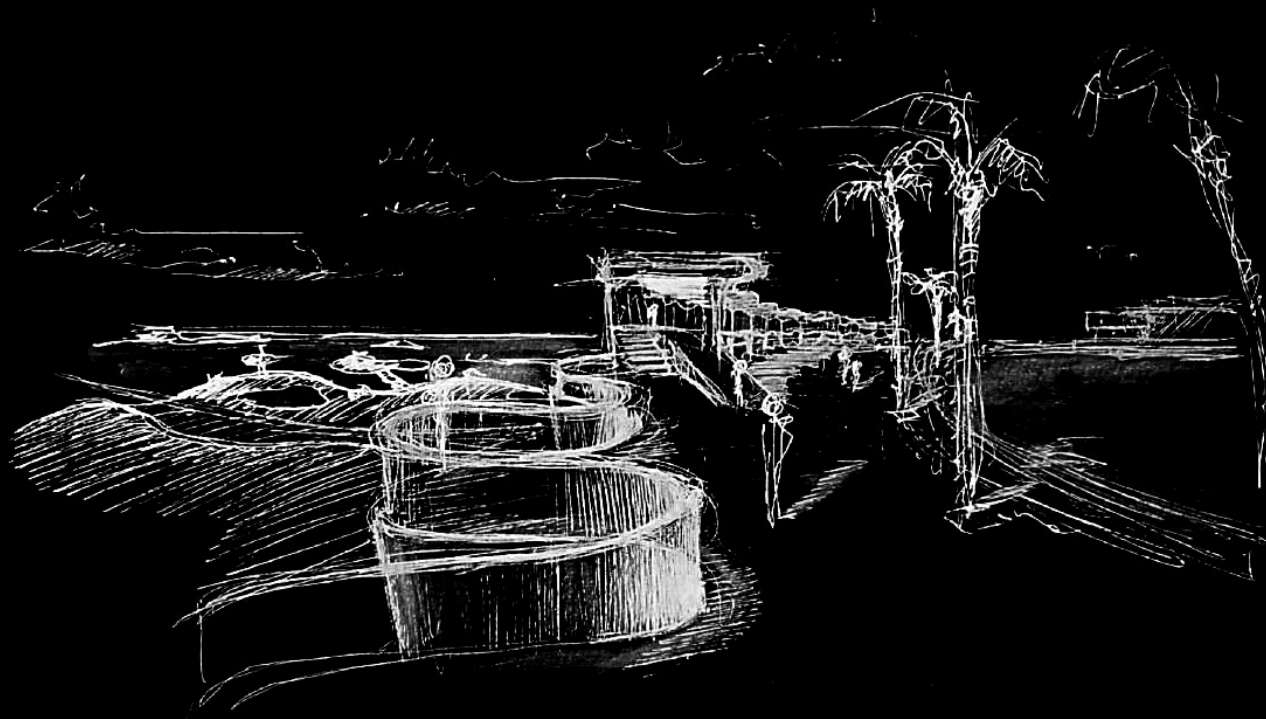
16.

Veronika Drahoňovská
Wieczorek Patrycja
Thomas Jabin Biju
Mieke Engelhardt



17.

Eduardo Cotino
Magnus Gytre
Wojtas Adam
Ustaomeroglu Meriç



17.

Eduardo Cotino
Magnus Gytte
Wojtas Adam
Ustaomeroglu Meriç



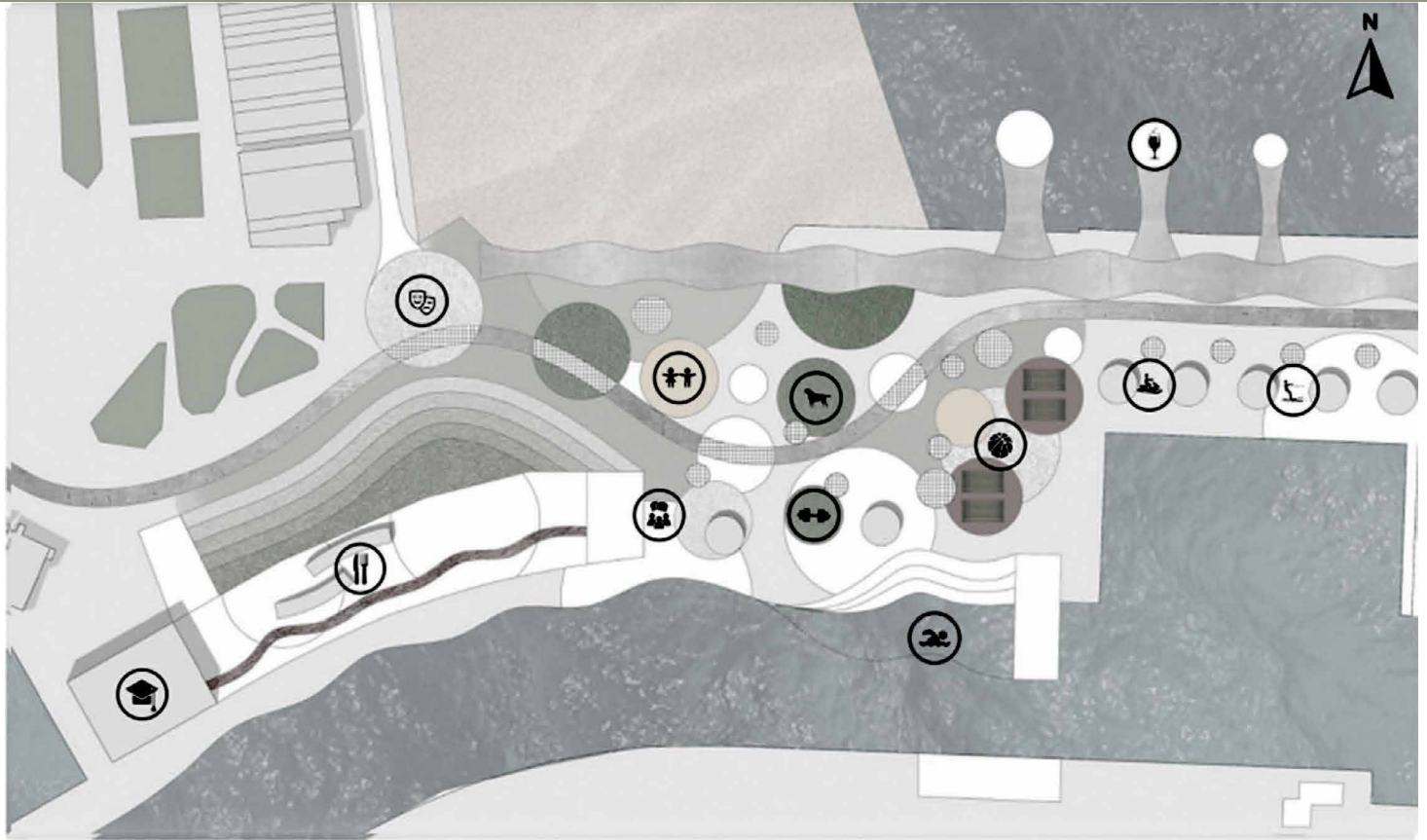
17.

Eduardo Cotino
Magnus Gytte
Wojtas Adam
Ustaomeroglu Meriç



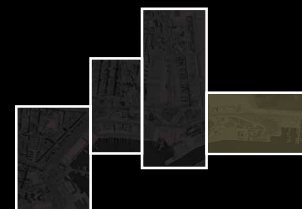
17.

Eduardo Cotino
Magnus Gytte
Wojtas Adam
Ustaomeroglu Meriç



18.

Diego Vives
Wojtaszek Gabriela
Vega Orozco Natalia
Zidic Dubravka



MASTERPLAN WITH THE REFERENCES



CONNECTING BEACH TO THE MARINA



NEW SPORTS AREA



CONNECTING BEACH TO THE MARINA



ADDING GREENERY TO WALKING PATHS



ACTIVATING THE ROOF



CONNECTING TO THE SEA



NEW PLAYGROUND AREA



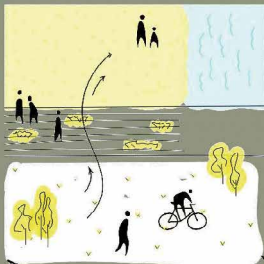
CONNECTING TO THE SEA

18.

Diego Vives
Wojtaszek Gabriela
Vega Orozco Natalia
Zidic Dubravka

CONNECTION :

Improve the connection between the Marina and the beach



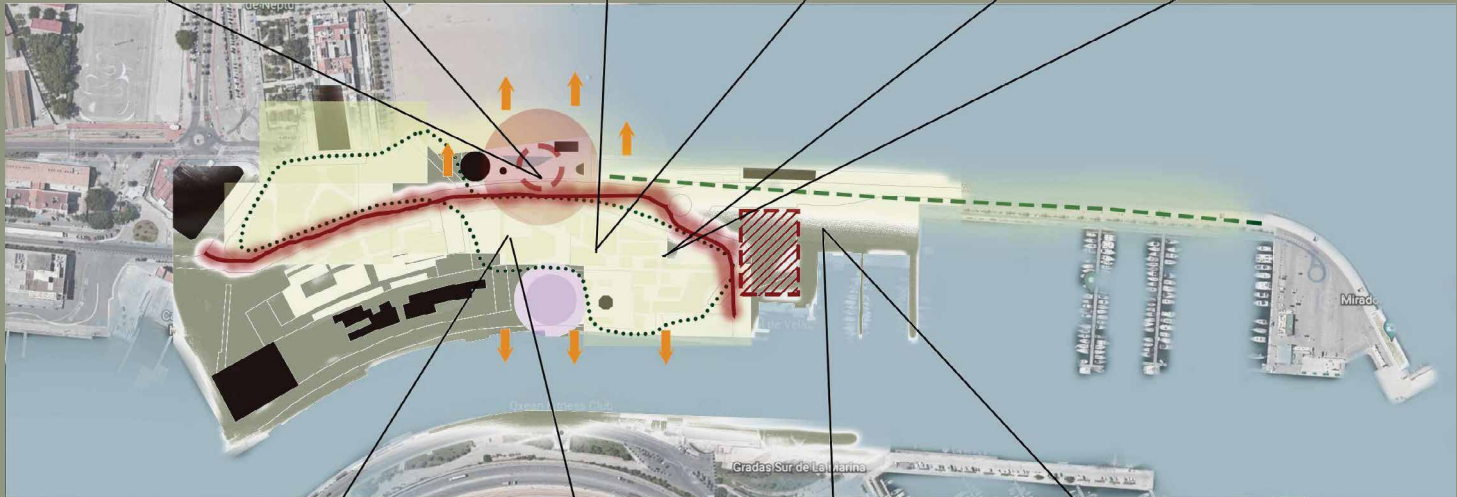
PATHS:

Improve biking and walking paths



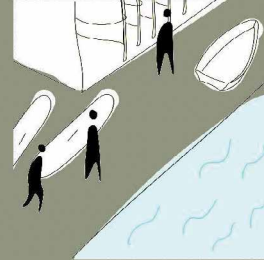
PLAYGROUND:

Recreation and play areas for children



SPORTS:

More open sports facilities with better conditions



WATER SPORTS:

Improving the connection to the water and storage of equipment





