

VALENCIA WATERFRONT, NUEVOS MODELOS URBANOS

José María Tomás Llavador, arquitecto.

Valencia fue una de las principales capitales de los siglos XV y XVI en el Mediterráneo y su puerto era bien conocido alrededor del mundo. Asociada al río Turia ha generado importantes desarrollos y oportunidades urbanas a lo largo de los años debido a diferentes factores: pérdida de industrialización, globalización y mayores demandas de calidad de vida de los ciudadanos.

Algunos de los más interesantes proyectos son los que tienen lugar en *espacios de oportunidad* como en Valencia o La Spezia-Italia, antiguos espacios urbanos de nuestras ciudades. Ellos hacen posible estructurar y diseñar nuevas *áreas de centralidad urbana* mezclando usos de ocio, culturales, terciarios de distinta índole y también residenciales, donde nuestra máxima se convierte en realidad: *nuestras ciudades deben ser espacios para "Vivir+Trabajar+Disfrutar"*.

Todo ello en equilibrio con el territorio, en armonía y respeto, creando modernos espacios con identidad propia y continuidad con la tradición de cada ciudad. Necesitamos emprender *acciones* en nuestras viejas ciudades, pero también necesitamos *reflexión* para obtener mejores resultados y así ser más útiles a nuestros conciudadanos.

Recuperar, revalorizar viejos espacios urbanos y proveerlos de valor e identidad propia son dos conceptos que deben ir juntos para conseguir la satisfacción ciudadana, pero también deben despertar la emoción de quien nos visita.

Los nuevos waterfront se ordenan sobre espacios de oportunidad que se generan en suelo urbano a partir de terrenos ya existentes y que se destinaban a otros usos, en particular terrenos portuarios o industriales de los años 40 a 60 producto de la planificación de las ciudades a través de la técnica del *zoning*.

En 1.893, el Congreso de las asociaciones alemanas para la Higiene y Salud Pública, celebrado en Würzburg, plantea la posibilidad de introducir distintas prescripciones para las diferentes zonas de la ciudad. El urbanista Reinhard Baumeister y el alcalde de Frankfurt, *Franz Adickes* elaboraron el informe: se considera necesario dividir la ciudad en zonas y adoptar una regulación en la edificación que asigne a cada parte distintas *densidades de edificación* y específicas *asignaciones de uso*.

Si bien la invención de la técnica fue una experiencia alemana, pronto se exportó a otros países, consolidándose el modelo e imponiéndose por su eficacia e intrínseca racionalidad.

Podemos encontrar multitud de ejemplos de planificación según la citada técnica de la zonificación.

Las *ciudades soviéticas* por ejemplo, se situaron apoyándose en ejes estructurales de comunicaciones y diferenciando zonas según los usos permitidos: industriales, residenciales y espacios libres.

Plan de Londres de Abercrombie. Abercrombie fue el director de dos proyectos de reconstrucción para Londres, el County of London Plan, en colaboración con J.H. Forshaw y el Greater London Plan de 1943. La salvaguarda de un “cinturón verde” alrededor de la capital y la creación de nuevas ciudades en la periferia son las opciones estratégicas fundamentales de estos proyectos que son puestos en práctica tras la guerra.

O en Valencia, el *Plan General de Ordenación de Valencia de 1946*.

El método de ampliación de la mayoría de las ciudades españolas en los años 60 ha sido asimismo la Zonificación, pero este instrumento ha sido incapaz de estructurar correctamente la ciudad. Como añadidura, también las tradicionales áreas industriales como soporte de actividades productivas, han evolucionado hacia áreas de actividad económica, en donde utilizan el espacio ordenado, la producción con I+D, junto con actividades claramente terciarias y de servicios. El abandono de esos suelos obsoletos ya en su función, ha dado lugar a grandes espacios vacantes que van a permitir ser reutilizados con criterios diferentes y a los que hemos convenido en llamar *espacios de oportunidad*.

Esta evolución comporta *nuevos planteamientos urbanísticos* para el diseño de las áreas, que se alejen progresivamente del clásico “zoning”, y que planteen otros retos más próximos al concepto de sostenibilidad aplicada al territorio, entendido como un uso más racional y no despilfarrador del suelo.

Desde la perspectiva de la sostenibilidad se trata de concebir la ordenación de nuevos espacios donde confluyan usos como son los residenciales, terciarios y de equipamiento y ocio, con densidades elevadas que permitan hacer un uso intensivo y limitado del territorio.

En estos suelos, por su tamaño, se pueden implantar espacios libres y equipamientos de escala de ciudad, que tienen efecto de iconos. En muchos casos, sólo por su implantación ya tienen un carácter propio (por ejemplo el puerto), en otros se les da un carácter con escala urbana, generando *áreas de centralidad*.

La transformación de los waterfronts en las últimas dos décadas ha favorecido importantes cambios tipológicos en las ciudades del Mediterráneo. Significan la oportunidad de redibujar los límites entre el tejido urbano y la línea de costa. Estos desarrollos permiten crear espacios armónicos, física y funcionalmente, gracias a la citada mezcla de usos. 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 diseño de tejidos urbanos, que serán no sólo arquitectura, sino también pequeños parques urbanos en los cuales se filtra la luz, donde crecen árboles y plantas, que ayudan a armonizar y equilibrar la ciudad, es un punto en común entre los proyectos realizados para Valencia y para La Spezia.

Algunos ejemplos del pasado como los puertos de Barcelona, Buenos Aires o Génova, han creado waterfronts solo con usos de ocio, comerciales o culturales. Usos que están lejos del original concepto de ciudad.

Estos ejemplos son intervenciones incompletas; no han mejorado el espacio urbano-porque no hay total integración- y tampoco los resultados económicos. La financiación no era completamente privada, lo cual creó dificultades a la administración pública. En muchos casos ni siquiera la arquitectura ha sido respetada.

Hoy en día, afortunadamente, hay otra manera de ver la integración de la ciudad y el puerto. Intervenciones como las dos que mostramos, Master plan 'Grao' en el Puerto de Valencia y La Spezia en Italia, o como la intervención en Almada de Richard Rogers en el Puerto de Lisboa o la integración del puerto de Hamburgo de Gerkan Marg and Partners en Alemania, son ejemplos de proyectos que forman parte de una nueva y moderna concepción de la intervención urbana, basada en el principio de la mezcla de usos, vivir-trabajar-disfrutar unidos al concepto de integración. Tierra y Agua hacen de ellos la vanguardia de las intervenciones urbanas en los espacios de oportunidad.

Vivir + Trabajar + Disfrutar

Tanto el proyecto del Masterplan del Grao para Valencia como el del puerto de La Spezia están basados en tres conceptos urbanos básicos:

- Los espacios libres como viales, parques, plazas, y su relación con la tipología urbana.
- La estructura urbana.
- Una nueva y compleja área central.

Los tres conceptos constituyen elementos que recuerdan aspectos de carácter funcional, estructural y compositivo, es decir, aquellos tres principios de Vitrubio (utilitas, firmitas, venustas).

El Puerto de La Spezia

La Spezia posee en la actualidad el principal puerto de Italia y ocupa un lugar estratégico en un área logística e industrial que es la entrada sur de mercancías a Europa Central. La ciudad misma, ha expresado el deseo de transformar el Puerto y acercar su ciudad al mar. En este sentido también tiene ciertas similitudes con la ciudad de Valencia.

La redefinición del carácter urbano de La Spezia se aborda desde distintos puntos:

- a) Dando continuidad a los espacios libres y a las conexiones de tráfico entre la existente red viaria y la línea de costa;
- b) aumentando las zonas verdes y los espacios libres, creando continuidad a través de viales y rutas peatonales
- c) reconvirtiendo el área portuaria industrial, eliminando la valla que separa la ciudad de la línea de costa, demoliendo los viejos almacenes y edificios industriales, desplazando sus instalaciones y ocupando el espacio liberado;
- d) diseñando un área con identidad propia, estéticamente armónico y atractivo, una nueva línea de costa;
- e) creando islas conectadas a la costa para nuevas actividades urbanas para usos colectivos públicos;
- f) y creando un tejido urbano de tipología moderna y mezcla de usos, residenciales, terciarios de oficinas, hoteles, etc. que permitan financiar el proyecto y hacerlo económicamente viable.

Masterplan del Grao

Esta actuación contribuye a re-generar uno de estos espacios vacíos residuales, que conformaba una barrera de separación entre la ciudad y el mar, y que ahora se convierte en una oportunidad territorial para que la ciudad de Valencia esté ya a un paso de finalizar su reencuentro con el mar y dar el diseño definitivo a la *recuperación ciudadana del frente marítimo*.

La finalidad que se establece es recuperar el suelo existente para darle un carácter diferenciador al área, habilitando la zona con gran cantidad de espacios libres y optando por edificación en altura con poca ocupación de suelo. En sí misma una acción sostenible al reutilizar suelo urbano existente.

Este es un lugar que sirve a la vez a la ciudad y al puerto y finalizará la construcción del Jardín del Turia, que cruza toda la ciudad, materializándose en el denominado "Delta Verde". Este gran parque albergará una nueva área residencial y comercial, con edificios de oficinas y hoteles, los cuales por razón de su moderna tipología, crearán una red urbana sostenible sobre un tejido de espacio libre verde, muy atractivo para sus ciudadanos.

A lo largo de la historia la realización de grandes parques urbanos ha sido una tónica en la recalificación de las ciudades. Como ejemplos significativos el *Bois de Boulogne* y el *Bois de Vincennes* de París diseñados por Adolphe Alphand a petición de Prefecto del Sena el Barón Georges-Eugene Haussmann, planificador del París moderno.

Este gran espacio verde donde se integran los elementos edificatorios, es la base del proyecto, donde además se incluyen pequeños canales de agua salada, agua que fluye entre la Dársena y la ciudad, creando un espacio libre, que permite mejorar las condiciones de uso y la calidad urbana de los espacios colectivos para los ciudadanos

La experiencia 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, es muy reconfortante. Te hace sentir doblemente útil.

La propuesta contiene una tipología edificatoria específica y nueva en la ciudad de Valencia. Esta nueva morfología urbana, con edificios de gran altura que concentran la mayor parte de la edificabilidad en un espacio de suelo reducido, pretende que el frente litoral de la ciudad potencie su imagen de "delta verde" como elemento organizador y focalizador de la zona marítima, definido por ser un espacio capaz de albergar actividades lúdicas y deportivas y de incorporar nuevos servicios públicos. Permite liberar suelo al tiempo que aporta una imagen diferenciada a la nueva área.

La nueva propuesta de ordenación se adapta al modelo de ciudad compacta, de densidad suficientemente alta donde la mezcla de usos es una de sus premisas principales, de tal manera que se genere un barrio donde se compatibilice vivienda, ocio y trabajo.

En conclusión, esta visión ayuda a que la ciudad de Valencia se incorpore de pleno en las grandes actuaciones de los denominados “waterfronts” en relación con las últimas actuaciones en Europa incorporando el concepto de espacio urbano complejo donde poder vivir, disfrutar y trabajar de forma armónica para que el espacio planificado, recuperado de la ciudad, sea un lugar con identidad propia que contribuye a su progreso y evolución.