

Portus nº 20

Valencia y el mar, un idilio hecho realidad

José María Tomás Llavador

Valencia ha tardado siglos en reconciliarse con su mar. Han sido necesarias muchas actuaciones para que hoy los valencianos puedan, al fin, sentir que una parte de la ciudad, sea también “su” ciudad, un espacio en el que convivir.

Los cambios en los Planes Generales y, más recientemente, distintas actuaciones sectoriales, han permitido recuperar para los ciudadanos un espacio profundamente degradado, antaño concebido como espacio industrial, en una apuesta decidida por recuperar el frente marítimo.

Las nuevas actuaciones se han producido desde el compromiso de integrar y cohesionar en la ciudad los espacios vacíos y abandonados, producto de la técnica del zoning, para reconvertirlos en espacios vivibles, habitables.

Los ciudadanos han impulsado un proceso de cambio sociológico dirigido hacia la autoestima y la satisfacción de encontrar una ciudad más moderna que ha obligado a repensar muchos espacios: el río Turia, la línea del agua.

Es imposible comprender algunos hechos relevantes acaecidos en Valencia en los últimos años –como los grandes eventos de la Copa del América o la Fórmula 1– sin apreciar una transformación que ha generado un espacio único, morfológicamente compacto, que responde a las nuevas inquietudes que sobre sostenibilidad y recuperación del espacio público se integran en las actuales corrientes del urbanismo y la arquitectura a nivel internacional. La ciudad ha sabido provocar su propia metamorfosis, proponiendo una serie de actuaciones que consolidan como espacio público un espacio que, hasta hace poco, no formaba parte del paisaje colectivo de los valencianos.

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

Podríamos remontarnos a los tiempos de Jaime I cuando ya el mar jugaba un papel determinante en las comunicaciones y en el comercio. No obstante, partiré –para no pecar de historicista– del proceso que arranca con la aprobación, en el año 1984, del Plan Especial de Reforma Interior del Viejo cauce del Turia, impulsado por el ex alcalde de la ciudad, Ricard Pérez Casado, y diseñado por el arquitecto Ricardo Bofill. Debemos detenernos un instante para valorar la aportación de aquella soberbia e inteligente intervención, porque de alguna manera, sentó las bases del gran cambio que sufriría la ciudad a finales del siglo pasado.

El plan de Bofill transformó el antiguo cauce del río en un gran parque lineal, que definitivamente se configuró como eje vertebrador de cultura y ocio de la ciudad de Valencia, integrando espacios vacíos y

funcionando a la vez como elemento de unión y sutura del tejido urbano. El río se convierte así en una pieza urbana de primer orden que favorece y ampara el cambio de modelo urbano pasando de un modelo radiocéntrico a un modelo lineal y policéntrico. Y a partir del cual se empiezan a plantear propuestas interesantes tomando como referencia el Puerto y el frente marítimo. El antiguo cauce del Turia constituye un nuevo espacio urbano de gran valor ambiental, un espacio libre de ocho kilómetros de longitud que recorre la ciudad de oeste a este llegando al puerto de Valencia y su área litoral y aportando alrededor de ochenta hectáreas de jardín. Este plan es, cada año que pasa, más apreciado por los ciudadanos y un ejemplo para muchos urbanistas y arquitectos de todo el mundo.

Los pasos para abrir la ciudad al mar de Valencia

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

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

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

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

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

las exigencias de la competición America's Cup creando, de forma definitiva, un área de centralidad en la fachada marítima.

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

Queda, al fin, por definir uno de los pasos concluyentes para dar sentido a todas estas intervenciones. De acuerdo con los criterios paisajísticos de los proyectos ganadores de Tomás Llavador-Nouvel-Ribas y GMP Architekten, se redacta el Masterplan para la Valencia al Mar-Marina Real Juan Carlos I, cuyas líneas de intervención van a definir el desarrollo del sector Grao. El área se configura mediante un Delta Verde que permite la finalización del Jardín del Turia y la integración de la Dársena Interior del puerto en la trama urbana. Como espacio libre, el Delta Verde está diseñado con un paisaje permanente –el que forman el bosque mediterráneo, los espacios verdes y los canales de agua– y un mobiliario urbano integrado sobre el trazado del circuito urbano de Fórmula1. Así el sector se consolida como una nueva área de centralidad urbana en el frente marítimo de Valencia.

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

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

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