

José María Tomás Llavador

Plan de reordenación de la ciudad de Valencia. Proyecto Balcón al Mar

52

El día 26 de noviembre de 2003 se designó a Valencia como ciudad organizadora de la 32ª Edición de la Copa América, atendiendo a la invitación del Club Náutico de Valencia y del Ayuntamiento de Valencia que sitúan su sede en la dársena del Puerto. En esta área de actuación estarán ubicadas las Bases de los Equipos, la Oficina de la Regata, el Centro de Prensa, el America's Cup Village y el Centro de Voluntarios.

El proyecto de ampliación y mejora de sus instalaciones prepara la habilitación de más de 1500 nuevos amarres, la construcción de nuevos pantalanes flotantes en los que se podrán amarrar 120 barcos de 25 metros de eslora y un nuevo dique para atracar 30 yates de más de 50 metros de eslora.

Valencia, ciudad de ferias y congresos, asume el reto como organizadora del evento, aprovechando esta oportunidad para cumplir la vieja aspiración de la ciudad de abrirse y conectarse al mar a través de la Dársena del Puerto. Ya en 1997 se convocó un concurso por parte del Ayuntamiento y de la Autoridad Portuaria para desafectar la Dársena y recuperarla para el uso ciudadano, Concurso de ideas que ha permitido adaptar la dársena a los usos necesarios para la celebración de la Copa América con carácter inmediato. La organización del evento ha propiciado que se acelere el proceso de apertura al mar, utilizando provisionalmente la Dársena hasta 2007 como sede deportiva, pero habilitando y previendo la urbanización para su posterior uso dotacional y terciario.

Remarcar también que la construcción de un puerto de abrigo al Norte protegerá el acceso a la dársena a través del nuevo canal permitiendo en ella un uso deportivo y la implantación de complejos de ocio.

RELACIÓN HISTÓRICA CON EL PUERTO

La relación de Valencia con el mar a lo largo de los años ha sido especial: la ciudad se inició junto al Túrria, no junto al mar. Valencia no ha sido una ciudad marítima, ha sido una ciudad con un puerto de gran importancia en su crecimiento económico.

Las primeras noticias que tenemos de la relación entre la ciudad y el Puerto se remontan a los tiempos de la ocupación musulmana, cuando los historiadores dicen que ya existía un camino que unía Valencia con el mar. A lo largo de este camino no se podía encontrar ningún núcleo de viviendas pues el tráfico marítimo de la ciudad en esos momentos estaba poco desarrollado.

El rey Jaume I mandó construir un rudimentario embarcadero que contaba, al menos, con un escalón al que se llamaba Grau, que dio nombre al núcleo que se formó en su entorno. Dicho embarcadero contaba con grandes estacas a las que amarrar las embarcaciones. Fue también este rey quien hizo construir un muro que encerrara y protegiera las viviendas de los pescadores.

Reorganisation Plan of the City of Valencia. Balcón al Mar Project
José María Tomás Llavador

On the 26th of November 2003 Valencia was chosen to host the 32nd Edition of the America's Cup, responding to the invitation of the Valencia Sailing Club and the City Council of Valencia, which set up their headquarters on the jetty of the Port. This area of action will house the Team Bases, Regatta Office, Press Centre, the America's Cup Village and the Volunteers Centre. The project for the enlargement and improvement of the facilities prepares the fitting of more than 1500 new moorings, the building of new floating piers at which 120 vessels 25 metres in length can be moored and a new dock for berthing 30 yachts more than 50 metres in length. Valencia, a city of trade fairs and congresses, takes on the challenge as the organiser of the event, making the most of this opportunity to achieve the City's age-old aspiration to open and connect to the sea via the Dársena del Puerto jetty. Back in 1997 the City Council and Port Authority called a competition in order to transfer property of the Jetty and recover it for use by the citizens. This was a call for ideas which has made it possible to adapt the jetty to the uses necessary for the holding of the America's Cup straight away. The organisation of the event has helped to speed up the process of opening up to the sea, using the Jetty provisionally up to 2007 as a sports base, but with the development works and facilities taking into account that the area will then be used by the city for amenities and tertiary activities. It should also be mentioned that the building of a sheltering port to the North will protect access to the jetty through the new channel, allowing it to be used for sports activities and the implantation of leisure complexes.

HISTORICAL RELATIONSHIP WITH THE PORT
Valencia has had a special relationship with the sea through the years: the early city was built next to the Túria, not next to the sea. Valencia has not been a maritime city, but rather a city

with a port that was very important for its economic growth. The first records we have of the relationship between the city and the Port go back to the Muslim occupation, when historians tell us that there was a path linking Valencia to the sea. There were no settlements of houses along this path, as the maritime traffic of the City at that time was not very well developed. King Jaume I ordered the construction of a rudimentary wharf which at least had a step at the end, known as Grau, which gave its name to the group of dwellings that grew up around it. This wharf was equipped with long stakes to which to moor the vessels. It was this same king who ordered a wall to be built to enclose and protect the fishermen's houses. The shipyards, which were declared a historical and artistic monument in 1949, were built in the 18th century in order to build and repair the already numerous vessels passing through the port, either commercial ships or those involved in fighting wars. In the 15th century Valencia became the centre of Mediterranean commerce, which led the port to grow in importance. At present the main channel linking Valencia with the port is the river Túria, which is navigable in the first stretch, as the land path was hardly developed. Historians and chroniclers of the time inform us that, at the end of the 18th century, the port had a wooden wharf some 600 yards long and the fishermen lived both inside and outside the walls of El Grau. Given this situation, some richer and more spacious buildings began to appear outside the walls belonging to wealthy citizens who began to be attracted by the beach. Thus another type of relationship began between Valencia and the sea. During the American Civil War, trade was authorised with America. This gave a great boost to the growth of the port of Valencia, and also to its influence upon the city, which was to increase down the years up to the present. The demolition of the walls in 1865 led to the first direct connection between Valencia and the sea. Another significant event in Valencia's relationship with its port occurred in 1877 – the opening of the Valencia-Grau

Valencia pasó a ser, en el s. xv, el centro del comercio del Mediterráneo, con lo que la importancia del puerto creció notablemente. En este momento la principal vía Valencia-puerto es el río Turia, navegable en su primer tramo, pues el camino terrestre estaba poco desarrollado.	In the 15th century Valencia became the centre of Mediterranean commerce, which led the port to grow in importance. At present the main channel linking Valencia with the port is the river Túria, which is navigable in the first stretch, as the land path was hardly developed.
CONTEXTO GEOGRÁFICO: en la desembocadura del río Turia, en el centro de la costa mediterránea española.	GEOGRAPHICAL CONTEXT: in the outlet of the river Túria, in the centre of the Spanish Mediterranean coast.
SUPERFICIE: la ciudad de Valencia ocupa 13.465 ha; el ámbito metropolitano engloba 60 municipios.	SURFACE AREA: the city of Valencia covers 13,465 Has; the metropolitan area covers 60 municipalities.
CONTEXTO DEMOGRÁFICO: ciudad 782.846 habitantes en 2003; entorno metropolitano 1.500.000 habitantes en 2003.	DEMOGRAPHIC CONTEXT: the population of the city was 782,846 inhabitants in 2003; metropolitan area 1,500,000 inhabitants in 2003.
CONTEXTO ECONÓMICO Y SOCIAL: capital regional; ciudad universitaria (40.000 estudiantes); tejido industrial centrado en el automóvil, mueble e industrias textiles; centro de servicios como Feria Valencia (2ª Feria europea y 1ª española); centro de investigación público y privado (Instituto Tecnológico, Institutos universitarios y de investigación)	ECONOMIC AND SOCIAL CONTEXT: regional capital; university city (40,000 students); industrial activity based on car manufacture, furniture and textile industries; service centre Feria Valencia (2nd largest Trade Fair and largest in Spain); public and private research centre (Institute of Technology, University and Research Institutes)
MEDIDAS A FAVOR DEL DESARROLLO SOSTENIBLE: diversificación urbana, diversidad funcional y social, modernización de redes de saneamiento, medidas a favor de la recogida selectiva de residuos y del control del agua, refuerzo de la red de transporte público, actuaciones a favor de peatones y ciclistas, conservación y adecuación de la desembocadura del río.	MEASURES TO FOSTER SUSTAINABLE DEVELOPMENT: urban diversification, functional and social diversity, modernisation of drainage networks, measures to foster the selective collection of waste and water control, bolstering the public transport network, actions in favour of pedestrians and cyclists, conservation and adaptation of the river outlet.

Muelle de fábrica
 construido por el
 Consejo General de
 la ciudad de
 Valencia en 1686.
 Proyecto presentado
 por Tomás Güelda
 Factory wharf built
 by the General
 Council of the City
 of Valencia in 1686.
 Project presented by
 Tomás Güelda

54



Christobomo Marbisen, Sulp.

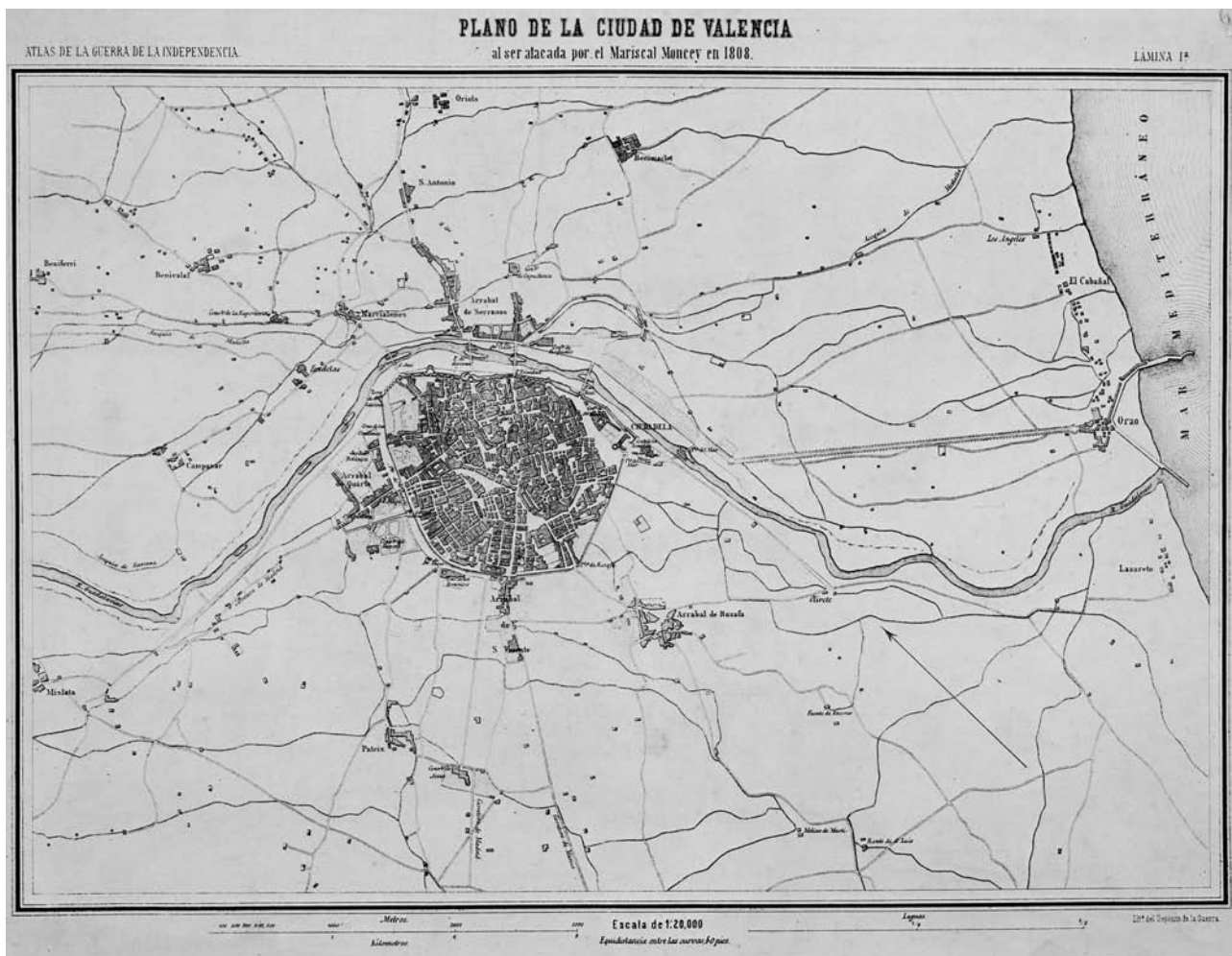
railway line, which opened a new and decisive means of communication for the growth of the seaside towns. Valencia incorporated these settlements into its urban structure at the end of the 19th century. Over these years the port underwent enormous growth, to become the main point of short sea commercial shipping of the Mediterranean: the Levante seawall was extended up to a length of 1000 m to the east, the internal wharf was closed in with two breakwaters and the outer sea wall was built to allow the mooring of much heavier vessels. As the port grew, so did its influence on the Valencian capital, and thus on the city of Valencia. For many years it has been the port that has marked the growth of Valencia and the development and quality of its seafont. The interest in its beaches has not lessened. Far from it – many proposals were made for turning the strip into a leisure area for the citizens to enjoy, but these were always conditioned by the interests of the port. Since the 1940's there has been an awareness that Valencia lacks a relationship with the sea and that it is necessary to recover the seafont for the city and bring it closer to the sea.

VALENCIA AND ITS RELATIONSHIP WITH THE SEA.

CURRENT SITUATION

A summary analysis of the situation shows the isolation between the city and the port:

- The Avenida del Puerto is currently the only link Valencia has with its port.
- Calle J.J. Dómine together with some buildings on Avenida Ingeniero Manuel Soto, makes up the city's seafont, which is hardly representative and markedly industrial in character due to its proximity to the commercial port area.
- The tram only reaches the beach areas, and is thus the only means of public transport in the area.
- There is a complete lack of any ordered system of green areas.
- We can only find small patches of green spread out in the city, and many of these are on roundabouts and central reservations.
- The only amenity to be found in this area is the Edificio del Reloj (Clock Building), which occasionally holds temporary exhibitions.



Estado actual
Puerto de Valencia.
Vista aérea desde el
Mar
Plan of the city of
Valencia and Port.
Plan of 1808

55

En el s. XIII se construyeron las atarazanas (monumento histórico-artístico desde 1949) para atender al armado y reparación de las ya muy numerosas embarcaciones que pasaban por este puerto, ya fuera por motivos comerciales o por causa de las guerras en disputa. Historiadores y cronistas de la época nos cuentan que, a finales del S. XVIII, el puerto contaba con un muelle de madera de unos 600 pasos de largo y los pescadores vivían tanto dentro como fuera de las murallas del Grau. En esta situación surgen extramuros unas edificaciones más ricas y espaciosas pertenecientes a ciudadanos acaudalados que empezaban a sentirse atraídos por la playa. Comienza así otro tipo de relación entre Valencia y el mar.

Durante la Guerra de Sucesión se autoriza el comercio con América. Este hecho da un gran empujón al crecimiento del puerto de Valencia, y también a su influencia sobre la ciudad, que no hará sino aumentar con el paso de los años hasta la actualidad. Con el derribo de las murallas, en 1865, se establece la primera conexión directa de Valencia con el mar.

En 1877 se produce otro hecho significativo para la relación puerto-Valencia, se crea la línea de ferrocarril

Valencia-Grao que abre una nueva vía de comunicación determinante para el crecimiento de los poblados marítimos. A finales del s. XIX Valencia incorpora definitivamente los poblados marítimos. Durante estos años el puerto sufre un enorme crecimiento llegando a convertirse en el principal punto de comercio de cabotaje del Mediterráneo: se amplía el dique de Levante hacia el este hasta los 1000 m, se cierra la dársena interior con dos espigones y se construye el contradique, con el fin de que puedan amarrar embarcaciones de mayor tonelaje. A medida que el puerto va creciendo lo hace también la influencia del mismo sobre el capital valenciano, y por tanto sobre la ciudad misma. El puerto ha sido, desde hace muchos años, el que ha marcado el crecimiento de Valencia y el desarrollo y calidad de su frente marítimo. El interés por las playas no había decrecido, todo lo contrario: llegaron a hacerse numerosas propuestas para convertir la franja en una zona de ocio, para el disfrute de los ciudadanos, pero siempre se vieron condicionadas por los intereses portuarios. Desde los años 40 se es conciente que Valencia carece de relación con el mar y que hay que recuperar el frente marítimo para la ciudad y aproximarla al mar.



56

Vista general del Master Plan para la 32ª Copa América. Piscinas de alta competición e integración con la ciudad (2004-2007)
 General view of the Master Plan for the 32nd Americas Cup. Competition pools and integration with the city (2004-2007)

Esquema de integración y comunicación de la ciudad con el puerto
 Outline of integration and communication of the city with the Port

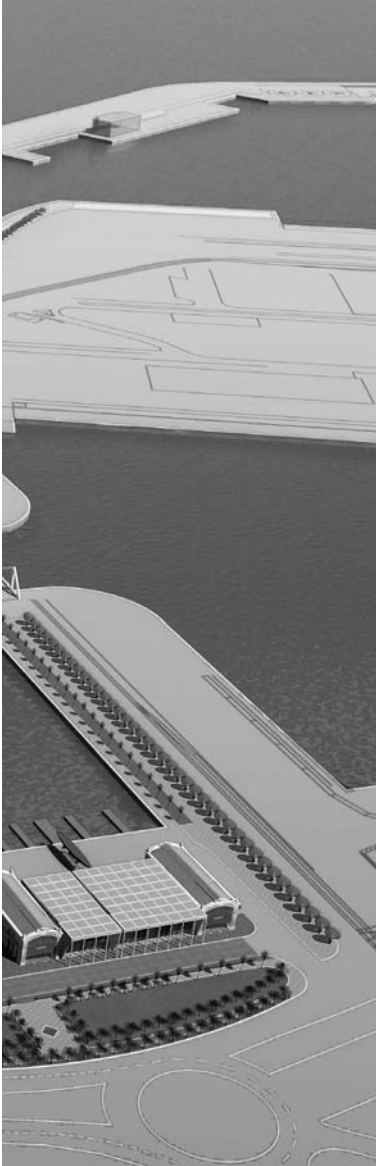


- There is absolutely no pedestrian system linking this area with the rest of Valencia. The Paseo Marítimo (promenade) is the only attempt at any pedestrian connection which is nonetheless cut short at the port.
- All the car parks in the area are on the surface, except for one underground car park located in Calle J.J. Dómine, which is clearly insufficient.

THE URBAN PROJECT OF VALENCIA. THE BALCÓN AL MAR PROJECT

In response to this situation, an urban planning document was drafted in 1999, in which a group of basic criteria were adopted for structuring the proposed plan:

- Articulating the “Balcón al Mar” area with the City.
- Formal design, aimed at creating an area that is different in all its elements.
- Providing a proper seafront on the edge of the city.
- Ordering road traffic and accesses to the area from different points, including parking areas.
- New intersections would be



Wharf, next to which the different pieces would be organised. The whole project should also have a large garden with broad free areas.

To put order into the functioning of the area, there would be different sectors or blocks which in turn would correspond to specific uses and activities.

The projects to be carried out on the wharf area for the 32nd America's Cup are designed to be the link joining the city with its sea. The opening of new traffic lanes, the extension of others, the new buildings, the treatment of the free area... should meet a two-pronged objective. On the one hand they need to satisfy the needs of the competition proper. On the other they must link the city with the coast, making Valencia a maritime city, facilitating both access to intercity road traffic and pedestrians.

CONNECTIONS THAT HELP TO STRUCTURE THE CITY

The reorganisation plan envisages a series of actions aimed at structuring the city and its connection with the sea:

- Creation of new urban transport ways and links with the existing ones with lanes for city traffic.
- Incorporation of public transport with the extension of the existing lines: tram line 4, line 5 and line 3.
- Uniting the promenade around the wharf with the port and Nazaret (a district to the South of the port integrating the new green areas with the existing ones and creating a pedestrian lane on the Astilleros bridge.
- Network of bike lanes, connecting the banks of the River Túria along the new connections with the green areas of the Wharf.
- Creation of underground car parks with a capacity for 2,500 vehicles for use by the citizens around the jetty.
- Creation of urban cultural, educational and sports facilities such as the Maritime Museum, the Municipal Sailing and Water Sports School and the Olympic Pools Sports Complex.
- Creation of tertiary and recreational uses, recovering existing buildings.
- Creation of free areas and gardens both on the Wharf and in its immediate surrounding urban area.

created (Avda. de Francia roundabout), and existing intersections would be replaced by new roundabouts on the Astilleros bridge and Calle Eugenia Viñes.

- Creating new amenities and services in order to attend to the city's cultural, educational, leisure or recreational needs, developing the warehouse area and new buildings related to the uses envisaged as well as the building of a great ring road around the Wharf with large landscaped areas, pedestrian zones and a bike lane.
- Respecting the singular nature of the port area, highlighting the importance of existing buildings such as Varadero (jetty), the Tinglados (Warehouses) nos 2, 4 and 5 or the "Casa del Reloj" (Clock House).

The Plan should essentially meet two objectives: one is to organise the physical area, and the other to articulate the Plan with the city. In addition, this area needs a building housing different amenities, made up of different architectural elements united by an element in the shape of a semicircular pedestrian walkway following the line of the Inner

VALENCIA Y SU RELACIÓN CON EL MAR. SITUACIÓN ACTUAL

Un análisis somero de la situación nos revela el estado de aislamiento entre la ciudad y el Puerto:

- La Avenida del Puerto es, en la actualidad, la única vía de comunicación de Valencia con su puerto.
- La Calle J. J. Dómine configura, junto con algunas edificaciones de la Avenida Ingeniero Manuel Soto, el frente marítimo de la ciudad, una fachada poco representativa y con carácter industrial debido a la proximidad con la zona de puerto comercial.
- El tranvía sólo llega a las zonas de playa, constituyendo el único transporte público de la zona.
- Carece por completo de un sistema ordenado de zonas verdes. Sólo podemos encontrar pequeños espacios verdes diseminados, y gran parte de ellos en rotondas e isletas.
- La única dotación que encontramos en esta zona es el Edificio del Reloj que, en ocasiones, es soporte de exposiciones temporales.
- Es inexistente el sistema de comunicación peatonal del ámbito con el resto de Valencia. El Paseo Marítimo es el único intento de conexión peatonal que, sin embargo, al llegar al puerto queda interrumpido.
- Los aparcamientos que podemos encontrar son todos en superficie, salvo el ubicado en la calle J.J. Dómine que es subterráneo, resultando insuficientes en número.

EL PROYECTO URBANÍSTICO DE VALENCIA. EL PROYECTO BALCÓN AL MAR

Como respuesta a esta situación se redacta un documento urbanístico en 1999 en el que se adoptan un conjunto de criterios básicos para estructurar la ordenación propuesta:

- Articular el área "Balcón al Mar" con la ciudad.
- Diseño formal, tendiente a la creación de un espacio diferenciado en todos sus elementos.
- Proporcionar una fachada digna al límite de la ciudad.
- Ordenar la circulación rodada y los accesos al área desde distintos puntos, incluyendo espacios de aparcamiento. Se crean nuevas intersecciones (rotonda Avda. de Francia), y se sustituyen las intersecciones existentes por nuevas rotondas en el puente de Astilleros y C/ Eugenia Viñes.
- Crear nuevas dotaciones y servicios con el fin de atender a la ciudad en sus necesidades culturales, educativas, lúdicas o recreativas, urbanizando el entorno de los tinglados y nuevos edificios con relación a los usos previstos y ejecutando un gran paseo de circunvalación alrededor de la Dársena con grandes áreas ajardinadas, zonas peatonales y carril bici.
- Respetar la singularidad del entorno portuario, resaltando la importancia de edificios existentes como el Varadero, los Tinglados n. 2, 4 y 5 o la "Casa del Reloj".

El Plan debe cumplir básicamente dos objetivos: uno de ellos es organizar el espacio propio y el otro articular el Plan con la ciudad. Por otro lado, sobre esta área se ha de



58

Vista del varadero y centro deportivo Race Office
View of the dry dock and Race Office sports centre

Vista de los tinglados modernistas y Bases de la competición Copa América
View of the modernist sheds and Bases of the Americas Cup competition

Vista urbana de las Bases de competición para los equipos de Copa América
Urban view of the Bases of competition for the Americas Cup teams

construir un complejo dotacional formado por diferentes elementos arquitectónicos unidos por un eje vertebrador que se materializa en el paseo peatonal semicircular que bordea la Dársena Interior y junto al cual van ordenándose las distintas piezas.

El conjunto deberá contar con un gran jardín dotado de amplios espacios libres. A los efectos de ordenar el funcionamiento del área se establecen diversos sectores o manzanas que, a su vez, se corresponden con usos y actividades específicas. Las actuaciones que se llevarán a cabo en la dársena con motivo de la celebración de la 32ª Copa América se perfilan como el nuevo vínculo de unión entre la ciudad y su mar. La apertura de nuevas vías de circulación, la prolongación de otras, las nuevas edificaciones, el tratamiento del espacio libre... deberán cumplir un doble objetivo. Por un lado, satisfacer las necesidades derivadas de la competición propiamente dicha. Por otro, vincular la ciudad con la costa, hacer de Valencia una ciudad Marítima, facilitando tanto el acceso del tránsito rodado interurbano como el acceso peatonal.

CONEXIONES ESTRUCTURANTES CON LA CIUDAD

El plan de reordenación prevé una serie de actuaciones encaminadas a la estructuración de la ciudad y su conexión con el mar:

- Creación de nuevas vías urbanas y enlaces con las existentes con carriles destinados al transporte urbano;
- Incorporación de transporte público con la prolongación de las líneas existentes: línea 4 del tranvía, línea 5 y línea 3;
- Unir el paseo marítimo alrededor de la dársena con el puerto y con Nazaret (barrio al Sur del puerto), integrando las nuevas zonas verdes con las existentes y creando un carril peatonal en el puente de Astilleros.
- Red de carril bici, conectando los bordes del cauce del río Túria a lo largo de las nuevas conexiones con las zonas verdes de la Dársena;
- Creación de aparcamientos subterráneos para albergar 2.500 vehículos para uso de los ciudadanos alrededor de la dársena;
- Creación de dotaciones urbanas culturales, educativas y deportivas como el Museo Marítimo, la Escuela Municipal de Vela y Deportes Náuticos y el Complejo Deportivo de las Piscinas Olímpicas.
- Creación de usos terciarios y recreativos, recuperando edificios existentes.
- Creación de espacios libres y jardines tanto en la Dársena como en su entorno urbano inmediato.

CONEXIONES LOCALES CON LOS BARRIOS

Un aspecto importante del Plan de Reordenación del Frente Marítimo es la voluntad de que las infraestructuras que se creen en el entorno portuario supongan una

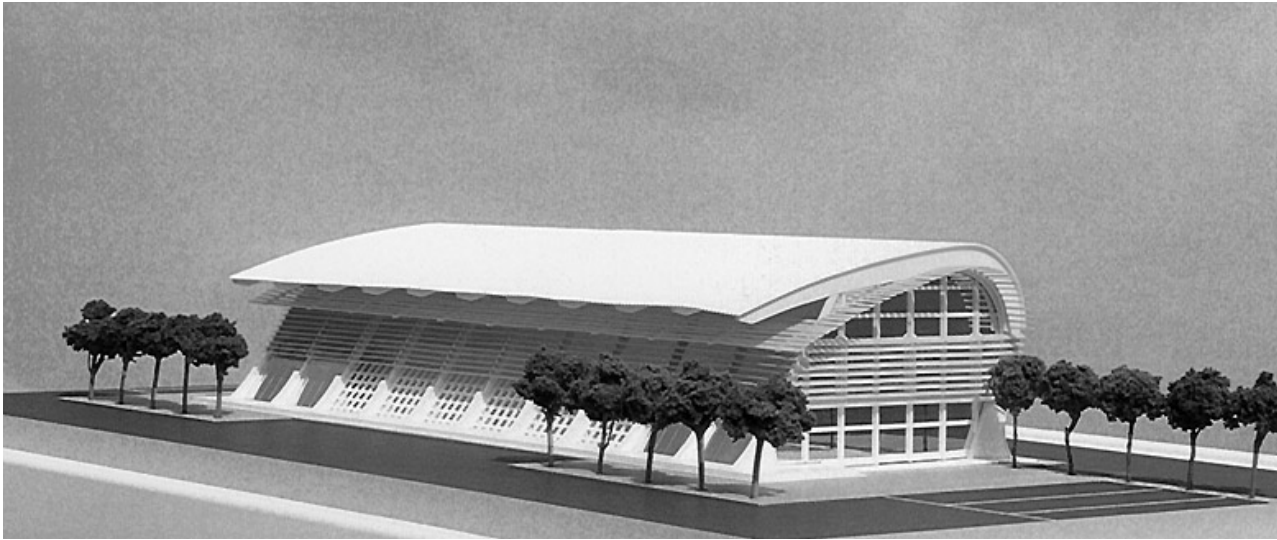


Imagen de la maqueta para el nuevo edificio de la Lonja de Pescadores
Image of the model for the new fish market building

LOCAL CONNECTIONS WITH THE DISTRICTS

An important aspect of the reorganisation plan of the seafont is the desire for the infrastructures created around the port to provide an improvement to the neighbouring districts and for the infrastructures created to be used frequently by the residents of the surrounding area of the city.

The aim is to regenerate the urban fabric through a series of “soft” actions with occasional modifications. These actions are based on the idea of respecting existing structures, creating areas suited to the building of public high rise housing making it possible to clean up run-down areas. The external appearance of the districts is improved by actions such as unifying TV aerials and burying power lines, with municipal campaigns similar to those made in other historic areas.

ACTIONS CONCERNING SERVICE INFRASTRUCTURES

The plan envisages improving the following service infrastructures: drains, rainwater and connection with existing networks, once the Wharf is brought back into the urban fabric, and the establishment of a high and medium voltage electricity grid to serve the new existing uses. One of the most important measures from the environmental quality point of view is the extension of the existing undersea pipeline, so that it does not affect either the Wharf or the city beaches.

mejora a los barrios colindantes y que las infraestructuras creadas tengan un uso frecuente por parte de los vecinos del entorno urbano. A través de intervenciones blandas con modificaciones puntuales, se intenta regenerar la trama urbana. Estas actuaciones parten de la base del respeto a lo existente, creando zonas apropiadas para la ubicación de viviendas públicas en altura que permitan un esponjamiento de zonas degradadas. La mejora del aspecto exterior de los barrios se consigue con actuaciones como la unificación de antenas y el soterramiento de líneas eléctricas aéreas, con campañas municipales similares a las realizadas en otros barrios históricos.

ACTUACIONES RELATIVAS A INFRAESTRUCTURAS DE SERVICIOS

En el plan se prevé la mejora de las infraestructuras de servicios de saneamiento, pluviales y la conexión con las redes existentes, una vez que la Dársena se reincorpore a la trama urbana, así como el establecimiento de una red eléctrica de alta y media tensión que sirva a los nuevos usos existentes.

Una de las medidas más importantes desde el punto de vista de la calidad medioambiental es la prolongación del emisario existente que no perjudique ni a la Dársena ni a las playas urbanas.

MEZCLA DE FUNCIONES Y DIVERSIDAD SOCIAL

Para conservar el equilibrio social, se promueve la mezcla de funciones en los barrios: viviendas, oficinas, comercios, talleres, servicios, ocio y espacios de esparcimiento y de paseo.

La actuación incluye la realización de viviendas sociales, que permitan la regeneración del barrio, el



60

rejuvenecimiento de la población y la diversificación del tejido social.

Para permitir la creación de viviendas protegidas, es necesario el control de la repercusión del precio del suelo, lo que depende de la gestión pública del desarrollo urbano de los espacios vacantes.

LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE Y EL ESTACIONAMIENTO

Para limitar el espacio ocupado por los coches en la ciudad, la política urbana ha marcado varios objetivos:

- Prioridad a los transportes colectivos;
- Creación de aparcamientos que protejan la zona dotacional y comercial de la Dársena, completamente peatonalizada;
- Medidas a favor de la circulación de las bicicletas y los peatones.

LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS

Para garantizar una gestión ecológica del agua, los residuos y las zonas verdes se proponen una serie de medidas tanto a nivel urbano como de diseño de la edificación. Se modernizan las redes de saneamiento, se dota de sistemas más eficaces de gestión de agua y

residuos, se promueven los transportes colectivos y las bicicletas y se preservan espacios naturales y verdes. Las medidas medioambientales se centrarán en cuatro puntos: el agua, el ruido, los residuos y las zonas verdes.

EL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y HUMANO

Se presta especial atención a las raíces sociales y culturales que sitúan a la ciudad en el tiempo y la historia, renovando los edificios de interés como los Tinglados, los Docks, la Casa del Reloj, etc; protegiendo los barrios homogéneos y llevando a cabo una reestructuración blanda del tejido urbano.

La voluntad de modernidad y mejora urbana se manifiesta en políticas de carácter urbanístico y arquitectónico que promueven la innovación, la calidad y la creatividad de las construcciones futuras.

MIX OF FUNCTIONS AND SOCIAL DIVERSITY

A mix of functions is suggested in the districts as a means of preserving the social balance: housing, offices, businesses, workshops, services, leisure and recreation areas and places to walk.

The action includes the building of social housing, allowing the regeneration of the district, the rejuvenation of the town and the diversification of the social fabric. In order to facilitate the creation of low-cost housing, it is necessary to control the repercussion of land prices, which depends upon the public management of the urban development of the vacant areas.

MANAGEMENT OF TRANSPORT AND PARKING AREAS

City policy-makers have set a series of objectives to limit the space taken up by cars in the city:

- Priority given to collective transport.
- Creation of car parks to protect the amenities and commercial area of the Wharf, now completely pedestrianised.
- Measures in favour of cyclists and pedestrians.

RESOURCE MANAGEMENT

A series of measures are proposed to guarantee an environmentally-friendly management of water, waste and green areas in terms of urban policy and building design. Drainage networks are to be modernised, more efficient water and waste management systems set up, collective transport and bicycles to be encouraged and natural and green areas to be preserved.

The environmental measures will focus on four issues: water, noise, waste and green areas.

ARCHITECTURAL AND HUMAN HERITAGE

Special attention will be given to the social and cultural roots that situate the city in time and history, renovating buildings of interest such as the Warehouses, Docks, the Casa del Reloj, etc.; protecting homogeneous districts and performing a soft restructuring of the urban fabric. The will to modernise and improve the city can be seen in urban and architectural policies promoting innovation, quality and creativity in future buildings.



Master Plan y relación de la dársena con la ciudad. (2004-2007)
Master Plan and relationship of the jetty with the city. (2004-2007)

DATOS URBANÍSTICOS PREVISTOS DE LA ACTUACIÓN EN EL BalcÓN AL MAR

URBAN DEVELOPMENT STATISTICS CONCERNING THE PROPOSED ACTIONS WITHIN THE BalcÓN AL MAR PROJECT

Superficie total/Total area: 329.399 m²

Espacios libres y zonas verdes/Free and green areas: 137.492 m² de suelo/of land

Aparcamientos subterráneos/Underground car parks: 75.000 m² construidos (2500 plazas)/built (2500 places)

Servicios públicos y dotacionales/Public services and amenities: 26.107 m² construidos/built

Área terciaria y recreativa/Tertiary and recreational area: 84.905 m² construidos/built

Red viaria local y zonas pavimentadas/Local road network and paved areas: 99.517 m²

Otros datos/Other information

Longitud del Paseo frente al Mar/Length of the Promenade along the sea: 1.700 m

Longitud del Paseo Marítimo existente/Length of the existing Seafront Promenade: 2.300 m

Nuevos amarres para barcos y yates/New berthings for ships and yachts: 1.500

Bases para la Copa América/Bases for the America's Cup: 24.208 m²