

ACE 26

Electronic offprint

Separata electrónica

ECOS DEL NORTE: LA MANZANA HÍBRIDA EN EL PROYECTO PARA LA AVENIDA DE VALENCIA AL MAR DE FERNANDO MORENO BARBERÁ (1959-60)

Javier Pérez Igualada

Cómo citar este artículo: PÉREZ, J. *Ecos del norte: la manzana híbrida en el Proyecto para la Avenida de Valencia al Mar de Fernando Moreno Barberá (1959-60)* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (26): 29-52, 2014. DOI: 10.5821/ace.9.26.2823. ISSN: 1886-4805.

ACE

Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

ACE 26

Electronic offprint

Separata electrónica

ECOS DEL NORTE: LA MANZANA HÍBRIDA EN EL PROYECTO PARA LA AVENIDA DE VALENCIA AL MAR DE FERNANDO MORENO BARBERÁ (1959-60)

Palabras clave: Moreno Barberá; Paseo Valencia al Mar; manzana híbrida; edificación abierta; renovación urbana; urbanismo moderno.

Resumen

El trabajo presenta y analiza un proyecto urbano no realizado, hasta ahora inédito: el polígono de la Avenida de Valencia al Mar de 1959-60, cuyo autor es el arquitecto Fernando Moreno Barberá. La información relativa a este proyecto -memoria y planos- procede directamente de la documentación del expediente municipal, que se conserva en el Archivo de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

El interés del proyecto para Valencia al Mar está en que, a diferencia de lo que era común en los polígonos de viviendas de la época, su ámbito es la ciudad existente y no su extensión periférica. Nos permite, por tanto, analizar un ejemplo significativo, por la entidad de su autor, del modo en que se plantea a finales de los años 50 en nuestro país la intervención en los tejidos consolidados -la reconstrucción de la ciudad existente, en definitiva- desde los principios del orden abierto propios del urbanismo moderno.

El artículo pone en relación el proyecto de Valencia al Mar con los referentes que lo inspiran en Inglaterra y Suecia, como el Hötorget de Estocolmo, demostrando que la práctica urbanística, en el caso de Moreno Barberá, se apoya en el conocimiento de los proyectos más destacados del momento en el contexto europeo.

ACE

Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

ECOS DEL NORTE: LA MANZANA HÍBRIDA EN EL PROYECTO PARA LA AVENIDA DE VALENCIA AL MAR DE FERNANDO MORENO BARBERÁ (1959-60)

PÉREZ IGUALADA, Javier¹

Remisión inicial: 14-03-2014

Remisión final: 25-07-2014

Palabras clave: Moreno Barberá; Paseo Valencia al Mar; manzana híbrida; edificación abierta; renovación urbana; urbanismo moderno.

Resumen

El trabajo presenta y analiza un proyecto urbano no realizado, hasta ahora inédito: el polígono de la Avenida de Valencia al Mar de 1959-60, cuyo autor es el arquitecto Fernando Moreno Barberá. La información relativa a este proyecto -memoria y planos- procede directamente de la documentación del expediente municipal, que se conserva en el Archivo de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

El interés del proyecto para Valencia al Mar está en que, a diferencia de lo que era común en los polígonos de viviendas de la época, su ámbito es la ciudad existente y no su extensión periférica. Nos permite, por tanto, analizar un ejemplo significativo, por la entidad de su autor, del modo en que se plantea a finales de los años 50 en nuestro país la intervención en los tejidos consolidados -la reconstrucción de la ciudad existente, en definitiva- desde los principios del orden abierto propios del urbanismo moderno.

El artículo pone en relación el proyecto de Valencia al Mar con los referentes que lo inspiran en Inglaterra y Suecia, como el Hötorget de Estocolmo, demostrando que la práctica urbanística, en el caso de Moreno Barberá, se apoya en el conocimiento de los proyectos más destacados del momento en el contexto europeo.

1. Introducción

En 1959, el Ayuntamiento de Valencia convocó un concurso para adjudicar los trabajos de redacción de los Planes Parciales de los polígonos residenciales de Campanar, Monteolivete,

¹ Javier Pérez Igualada: Universitat Politècnica de València. Email de contacto: jperezi@urb.upv.es

Avenida de Castilla y Valencia al Mar, localizados al Norte, Sur, Este y Oeste de la ciudad, respectivamente (ver Figura 1)².

Los Planes Parciales fueron adjudicados a diversos equipos de arquitectos, que los redactaron entre 1960 y 1961, siendo informados tanto por el Ayuntamiento como por la Dirección General de Urbanismo del recientemente creado Ministerio de la Vivienda. Son planes que se redactan en el marco del Plan Sur de 1958, y no tienen en cuenta las ordenaciones aprobadas con anterioridad para las mismas zonas, que son las correspondientes a los Proyectos de Ejecución de Polígonos para Viviendas de Renta Limitada de 1955-56 (Pérez, 2010: 259-271).

Figura 1. Valencia. Localización de los Polígonos de promoción pública de 1960-61



- VM Polígono de Valencia al Mar.
- C Polígono de Campanar.
- AC Polígono de Avenida de Castilla.
- M Polígono de Monteolivete / Fuente de S. Luis.
- MC Centro Comercial de Monteolivete.

Fuente: Pérez (2005: 180).

Los polígonos de Campanar, Monteolivete y Avenida de Castilla siguen la pauta de ordenación de las unidades vecinales canónicas del urbanismo funcionalista, con un trazado viario ramificado y supermanzanas, edificación abierta en forma de bloques lineales o torres y una proporción alta de equipamientos. La principal diferencia entre estos polígonos de Valencia y los realizados en otras ciudades españolas es que no se proyectan como barrios aislados, sino que se sitúan junto al resto del tejido urbano, como ampliación de una ciudad considerada como un todo continuo.

El polígono de Valencia al Mar, en cambio, es un proyecto de renovación urbana radical, de prolongación de una avenida a través de los poblados marítimos, arrasando el barrio del Cabanyal.

La extensión de los polígonos es desigual, y oscila entre las 28,73 Ha. del Polígono de la Avenida de Castilla y las 102 Ha. del Polígono de Campanar (ver Tabla 1).

² Además, de los cuatro polígonos residenciales mencionados, el concurso incluía las adjudicaciones del Plan Parcial para el Centro Comercial de Monteolivete y del Polígono Industrial de Vara de Quart (Pérez, 2005).

La tipología edificatoria común a los cuatro polígonos, de bloques y torres de edificación abierta, no se traduce en unas densidades de edificación homogéneas: los polígonos de Valencia al Mar y Campanar, por ejemplo, prevén el mismo número de viviendas (10.000), aun cuando el segundo tiene una superficie casi del doble que el primero.

La ejecución de los polígonos fue asumida por la Gerencia de Urbanización, organismo autónomo creado en 1959, para llevar a cabo las tareas técnicas y económicas necesarias para el desarrollo de la gestión urbanística asignada a la Dirección General de Urbanismo. La Gerencia de Urbanización realizó entre 1960 y 1964 más de doscientos Planes Parciales en toda España, acometiendo la expropiación y urbanización de más de 9.000 Ha. (Cano, 1964).

Por razones diversas, los planes para los cuatro polígonos de Valencia fueron posteriormente sustituidos por otros diferentes. En el caso de los polígonos de la Avenida de Castilla y de Campanar, estos nuevos planes conservaron en parte el diseño planteado en 1960-61. En cambio, en los polígonos de Valencia al Mar y Monteolivete (tanto el del conjunto residencial como el del centro comercial) los diseños de 1960 fueron descartados íntegramente.

Tabla 1. Valencia. Polígonos de la Gerencia de Urbanización, 1960-61

Polígono	Superficie (Ha)	Nº viviendas	Año proyecto
Valencia al Mar	50,24	10.000	1960
Campanar	102,00	10.000	1960
Av. Castilla	28,73	3.908(*)	1961
Monteolivete	57,40	6.000	1960
Monteolivete/Centro Comercial	9,62	740	1960

Nota: (*) En el Plan Parcial reformado de 1968, el número de viviendas previsto se reduce a 2.050.

Fuente: Pérez (2005: 180).

2. El Polígono de Valencia al Mar de Fernando Moreno Barberá (1960)

El proyecto para el Polígono de Valencia al Mar fue adjudicado por el Ayuntamiento al arquitecto Fernando Moreno Barberá en diciembre de 1959, y redactado entre enero y junio de 1960³.

La obra arquitectónica de Fernando Moreno Barberá ha sido ampliamente estudiada y publicada, y sus principales proyectos, como la Universidad Laboral de Cheste, o sus edificios universitarios en Madrid, Galicia y Valencia, están sobradamente documentados (Jordá, 2005; Blat, 2006).

³ El desarrollo del proyecto se efectúa de acuerdo con la escritura de contrato de servicios otorgada por el Excmo. Ayuntamiento de Valencia y el arquitecto autor del proyecto el 17 de diciembre de 1959 ante el Notario D. Antonio Perelló de la Peña. Con fecha 25 de febrero de 1960, Moreno Barberá remitió al Ayuntamiento un plano original y cuatro copias de varias soluciones del avance de planeamiento, con su correspondiente Memoria y fotografías de maquetas. El 29 de abril de 1960, se remitió al arquitecto el informe de supervisión de la Comisión Informativa de Urbanismo, a partir del cual se redacta el proyecto definitivo, presentado en junio de 1960. *Polígono Nº 6. Paseo Valencia al Mar. Memoria*, en Pérez (2005), Anexo de Documentos, p. 74.

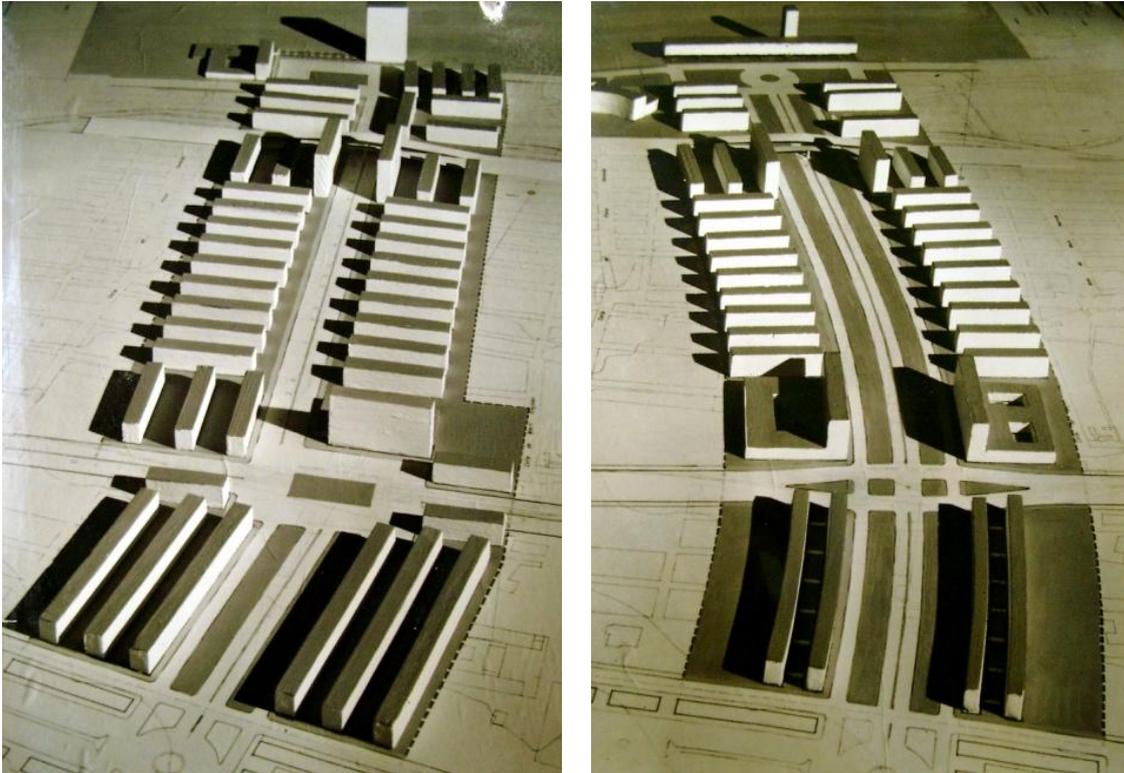
Menos conocido es, sin embargo, su trabajo como urbanista, más escaso pero igualmente imbuido de los principios de la modernidad. Blat reseña dos planes urbanísticos de Moreno Barberá: el barrio tipo de San Antonio, de 1955, propuesta de unidad residencial periférica planteada como parte del plan de Tratamiento y Ordenación del Cinturón de Madrid, y el polígono de Santa Marina de Badajoz, proyectado y construido en 1963 para la Obra Sindical del Hogar (Blat, 2006: 81-83). Entre ambos se encuentra el proyecto hasta ahora inédito del Polígono de Valencia al Mar, que presentamos en este artículo.

La denominación de polígono no resulta muy adecuada para este proyecto, ya que realmente la zona ordenada es únicamente una banda de una anchura de 300m. a partir de la prolongación hacia el este del eje de la Avenida de Valencia al Mar, que atraviesa el poblado marítimo del Cabanyal para llegar al frente litoral.

El interés de este proyecto está en que es el único de los cuatro polígonos residenciales mencionados cuyo ámbito es la ciudad existente y no su extensión periférica. Nos permitirá, por tanto, ver cómo se plantea la intervención en los tejidos consolidados -la reconstrucción de la ciudad existente, en definitiva- desde los principios del urbanismo moderno.

Del estudio de alternativas presentado por Moreno Barberá en el Avance del Plan Parcial de febrero de 1960, el Ayuntamiento descartó la alternativa 1, que proponía un trazado rectilíneo de la Avenida de Valencia al Mar, pero no en prolongación recta del paseo histórico iniciado a principios de siglo, sino con un cambio de dirección a su paso por los poblados marítimos el Cabanyal, articulado mediante una plaza. La alternativa aprobada fue la 2, que planteaba para la prolongación de la Avenida un trazado de directriz curva que terminaba en perpendicular a la calle de la Reina, eje principal norte-sur del barrio del Cabanyal, para continuar a partir de ese punto en línea recta en dirección este, hasta llegar en perpendicular al frente litoral (ver Figura 2).

Figura 2. Polígono Valencia al Mar (1960). Avance de Planeamiento. Alternativas 1 y 2



Fuente: Plan Parcial Polígono Nº 6. Paseo Valencia al Mar. Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

En ambas alternativas, la tipología edificatoria predominante es la del *zeilenbau*, el bloque lineal seriado característico de la primera etapa del urbanismo moderno. En el tramo central de la Avenida, los bloques lineales se disponen en perpendicular a la misma, en series de 9 bloques a cada lado. En el lado este, más próximo al mar, estas series se rematan con sendas manzanas de tres bloques lineales paralelos al eje de la Avenida. De estos bloques paralelos, los que flanquean la Avenida son de mayor altura, y emergen sobre las series de bloques laterales, enmarcando de modo simétrico la vista de los edificios que cierran la perspectiva del tramo final del eje.

En el lado Oeste, el diseño para el final de las series de bloques del tramo central es diferente en las dos alternativas del Avance del Plan Parcial. En la alternativa 2, la solución es similar a la del lado opuesto, con bloques lineales altos en paralelo al eje de la Avenida, aunque es este caso no están junto a otros bloques más bajos, sino superpuestos a un cuerpo bajo de edificación comercial. En cambio, en la alternativa 1 se opta por una solución asimétrica, en la cual se disponen tres bloques seriados paralelos al eje en el lado norte y un bloque alto en el lado sur, perpendicular al eje, que actúa como fondo y remate visual del tramo histórico de la Avenida, y abre paso al tramo siguiente. En la alternativa 1, por tanto, la Avenida de Valencia al mar se configura espacialmente como una secuencia articulada de tramos rectos, cada uno de ellos dotado de su propio cierre de perspectiva mediante un edificio singular. En la alternativa

2, en cambio, es el propio trazado curvo el que hace que los bloques altos paralelos al eje asuman un papel de cierre perspéctico si consideramos las vistas rectas.

El proyecto de Moreno Barberá, en cualquiera de sus alternativas, implicaba la demolición completa de todas las edificaciones existentes en el ámbito ordenado, arrasando el poblado marítimo del Cabanyal (ver Figura 3)⁴.

Figura 3. Polígono Valencia al Mar (1960). Estado inicial



Fuente: Plan Parcial Polígono Nº 6. Paseo Valencia al Mar. Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

Analizaremos a continuación la versión definitiva del Plan Parcial del Polígono de Valencia al Mar, presentada por Moreno Barberá en 1960, en cuanto a trazado viario, equipamientos y edificación (ver Figura 4).

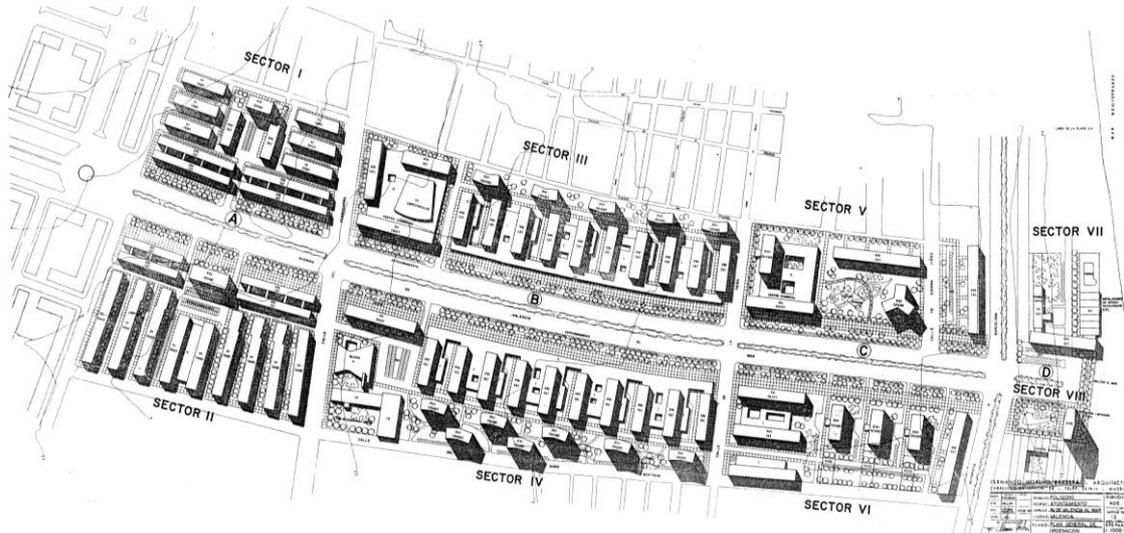
Por lo que se refiere al trazado viario, la sección transversal con la que se inició la construcción de la Avenida de Valencia al Mar a principios del siglo XX, en forma de bulevar decimonónico, con un paseo ajardinado central y aceras estrechas junto a los edificios, es valorada por Moreno Barberá en su Memoria del plan en los siguientes términos: “Es un hecho comprobado que las grandes avenidas con amplios jardines centrales y aceras estrechas junto a los edificios, no son agradables a la circulación, disminuyen el valor de las edificaciones, especialmente su valor comercial, ya que alejan a los transeúntes de los edificios y sus comercios, espectáculos, etc.” (Pérez, 2005: 75).

Por ello, para la prolongación de la Avenida, se opta por una solución semejante, según la Memoria, a la existente en las avenidas principales de las grandes ciudades como los Campos Elíseos de París o el Durfürdendamm de Berlín: dos calzadas centrales separadas sólo por una mediana ajardinada, bandas de aparcamientos y enormes aceras laterales que se convierten

⁴ El bloque Ruiz Jarabo del Instituto Nacional de la Vivienda, terminado sólo cuatro años antes, en 1956, es mencionado expresamente en la Memoria del Plan, que señala que, al quedar justamente en el centro de la Avenida, su expropiación y demolición no serían necesarios hasta el último momento

en un lugar de estancia con abundante arbolado y espacio para terrazas con mesas de cafés, vitrinas, etc. La Avenida está interrumpida únicamente por tres ejes transversales, que corresponden, de Oeste a Este, a la denominada Calle del Ferrocarril, que ocupa el espacio liberado al modificar la solución Sur el trazado ferroviario, la calle de la Reina, vía de acceso al Cabañal, y la carretera a Barcelona por la costa trazada en el estudio de la Red Arterial de Valencia (ver Figura 5).

Figura 4. Polígono Valencia al Mar (1960). Planta de ordenación



Fuente: Plan Parcial Polígono Nº 6. Paseo Valencia al Mar. Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

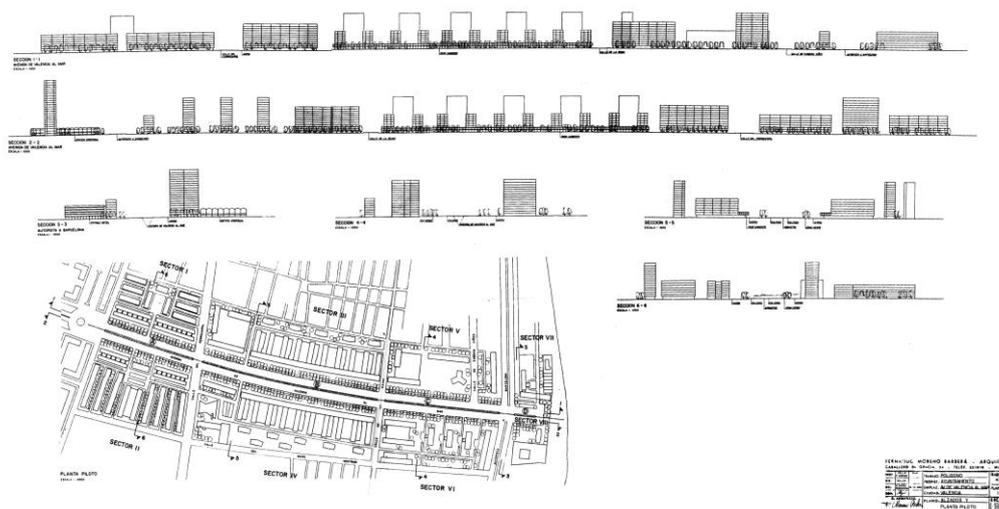
En relación con esta carretera de la costa, la Memoria del plan señala que su trazado causa un grave perjuicio a los intereses de la ciudad, ya que la obra civil necesaria para construirla (muros de contención, escolleras, etc.) supone la destrucción de la playa. Lo que se propone, sin embargo, no es suprimir dicha carretera, sino trazarla por la calle Eugenia Viñes, expropiando y demoliendo las casas de una y dos plantas que bordean dicha calle. Para el cruce de la Avenida de Valencia al Mar con la carretera de la costa, se rechaza la solución de rotonda, que según la Memoria ocupa mucha superficie y carece de ambiente y de calidad urbanística. El cruce se resuelve de una manera urbana, mediante semáforos y ensanches laterales para cambio de sentido, aunque la solución que se considera ideal es un paso superior o inferior de la carretera.

En relación con los equipamientos, la Memoria del plan señala que: “El Polígono que se proyecta tendrá que completarse con el estudio de las zonas colindantes en las que se deberán emplazar las zonas deportivas, verdes, etc. a las que no se debe destinar el terreno de elevado coste de urbanización próximo a la Avenida de Valencia al Mar” (Pérez, 2005: 74).

La edificación proyectada para el Polígono de Valencia al Mar, y su relación con el espacio libre, se describen de forma detallada en el apartado de la Memoria titulado *Formación de ambientes urbanísticos y composición de masas*.

El título del apartado deja claro que Moreno Barberá lo redacta para dar respuesta a los comentarios y sugerencias relativos a la edificación que aparecen en el informe que el Arquitecto Jefe de la Sección de Planeamiento de la Dirección General de Urbanismo había hecho sobre el Avance del Plan. Este informe comenzaba valorando positivamente el Plan, por su enfoque técnico, basado en el uso de la edificación abierta, pero a continuación hacía algunas advertencias: “Sin embargo es preciso pensar que este camino es revolucionario en Valencia, y provoca un excesivo contraste con las costumbres locales, derivadas en parte de la gran carestía del suelo. Por este motivo creemos aconsejable sin perder el concepto actual introducir en lugares justificados algunas manzanas más densas, con bloques de seis crujías que puedan organizarse con patios interiores cubiertos, pues de esta forma podría aumentarse la cubicación en m³ por m² y mantener densidad inferior en el resto del polígono. No debe olvidarse tampoco la monotonía que puede derivarse de prodigar y repetir los bloques lineales aunque lleven diferentes alturas, por lo que es importante establecer ambientes y provocar contrastes para acentuar la variedad en conjunto y detalle” (Pérez, 2005: 84).

Figura 6. Polígono Valencia al Mar (1960). Alzados y planta piloto



Fuente: Plan Parcial Polígono N° 6. Paseo Valencia al Mar. Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

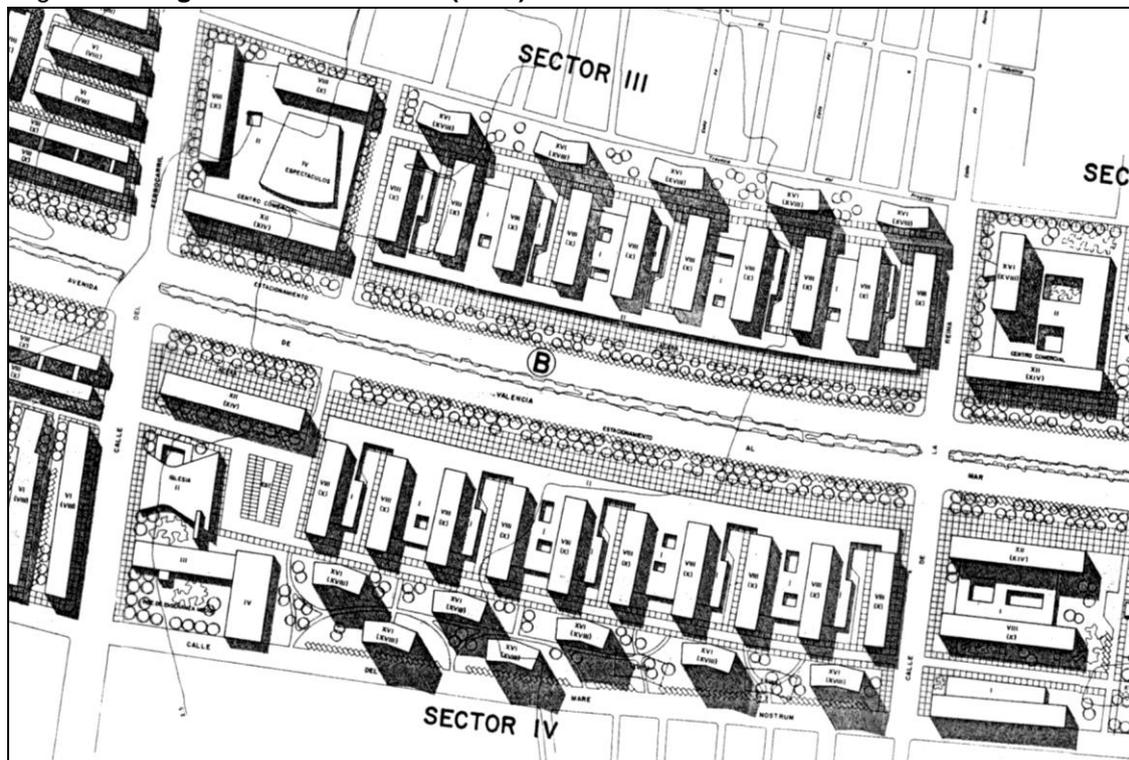
Las diferencias entre el proyecto que aparece en las alternativas del Avance del Plan y el proyecto definitivo se pueden explicar, pues, como respuesta a este informe, cuyas indicaciones Moreno Barberá recoge en parte, planteando una mayor variedad en la edificación, especialmente en los bordes, donde junto a los bloques aparecen unas torres. Respondiendo a la sugerencia acerca de los bloques de seis crujías con patios, introduce cuatro bloques dobles en el tramo inicial de la Avenida, flanqueando la misma. Sin embargo, mantiene inamovible la seriación de bloques del tramo central de la Avenida, perpendiculares al

eje de la misma, aunque en la versión definitiva ya no son bloques lineales aislados, sino que quedan unidos por un potente cuerpo bajo de edificación de dos plantas (ver Figura 6).

El apartado de la Memoria del proyecto dedicado a la edificación se titula *Formación de ambientes urbanísticos y composición de masas*, y comienza del modo siguiente: “La Avenida de Valencia al Mar se proyecta tratarla no como una arteria de circulación únicamente sino como un elemento de la ciudad definido estéticamente, que produzca impresiones sucesivas al recorrerlo tanto de estrechez como de amplitud, de cerrado y diáfano, cuyos edificios responderán a ritmos alternados, tanto en dirección como en altura, etc.” (Pérez, 2005: 78).

El primer tramo de la Avenida (Sectores I y II) está flanqueado por manzanas muy compactas. Los bloques alineados con la Avenida son bloques dobles, y los situados detrás bloques lineales de 6 plantas que rellenan el espacio disponible. Los bloques del lado norte se ordenan en torno a una plaza central formada con un edificio elevado al fondo y dos edificios bajos laterales. En el lado sur, un edificio alto se sitúa frente a la embocadura de dicha plaza.

Figura 7. Polígono Valencia al Mar (1960). Planta de ordenación. Detalle del tramo central



Fuente: Plan Parcial Polígono N° 6. Paseo Valencia al Mar. Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

Figura 8. Polígono Valencia al Mar (1960). Perspectivas



Fuente: Plan Parcial Polígono Nº 6. Paseo Valencia al Mar. Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

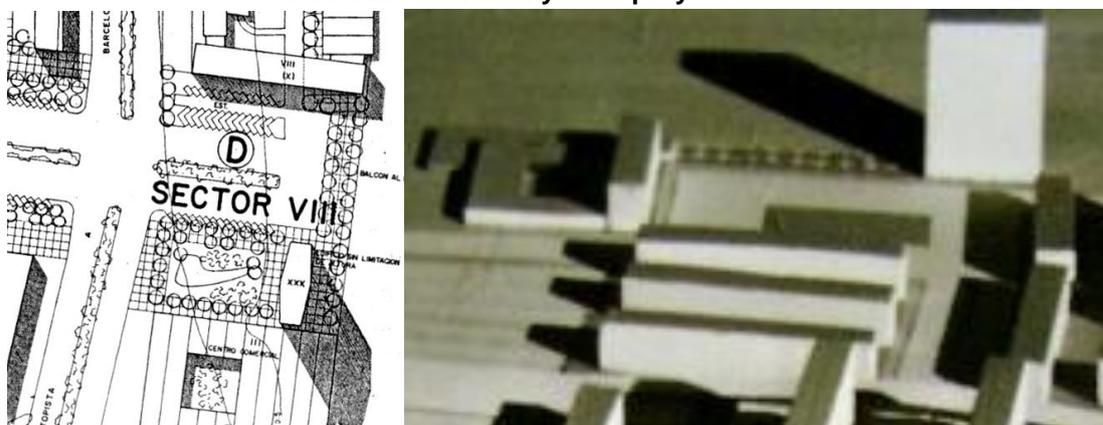
En el tramo central de la Avenida se proyecta a cada lado un grupo de 10 edificios colocados en peine, retranqueados 10 m. de la alineación anterior, con cuatro bloques lineales de 16 plantas paralelos a la Avenida en los extremos de los peines (ver Figura 7). Acerca de estos edificios, la Memoria del plan afirma que: “La pretendida rigidez de los bloques paralelos y repetidos no existe. Sólo la repetición de elementos da escala y grandeza a las composiciones, siempre que estén debidamente acentuadas como en el caso presente” (Pérez, 2005: 78).

Uniendo los bloques lineales dispuestos en perpendicular a la Avenida, se proyecta una edificación de dos alturas con la parte baja en porche, para fines comerciales o de oficinas. El acceso de peatones a los bloques se produce desde la Avenida de Valencia al Mar, donde quedan estacionados los vehículos. Una calle posterior paralela a la Avenida con ramales sin salida cada dos bloques resuelve los accesos de vehículos para suministros. Tras esta calle, se sitúan una serie de torres aisladas de 16 plantas, cuya función, según la Memoria del plan, es “velar la actual edificación existente de baja calidad” (Pérez, 2005: 78).

Detrás de tres de los cuatro bloques altos paralelos a la Avenida se sitúan edificios para locales comerciales y de espectáculos, que forman un zócalo sobre el que se levantan otros bloques. El espacio trasero del cuarto bloque es el destinado a Iglesia e Instituto de Enseñanza Media, únicos equipamientos incluidos en el ámbito de proyecto.

En el tramo siguiente de la Avenida, se crean dos zonas a derecha e izquierda con edificios altos que liberan suelo para zonas verdes, configurando un recinto que se cierra con dos bloques perpendiculares a la Avenida, alineados con la carretera de la costa.

Figura 9. Polígono Valencia al Mar (1960). La Plaza terminal en la Alternativa 1 del Avance del Plan y en el proyecto definitivo



Fuente: Plan Parcial Polígono Nº 6. Paseo Valencia al Mar. Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia.

Respecto al final de la Avenida de Valencia al Mar, la Memoria del plan señala lo siguiente: “Una Avenida de esta importancia y dimensiones *debe terminar llegando a alguna parte*, no disolverse en un simple nudo de circulación, ya que su objetivo no es el de proporcionar una llegada rápida a la carretera de Barcelona, sino que tiene valor en sí misma” (Pérez, 2005: 79). Por ello, una vez cruzada carretera de la costa, se crea la llamada *Plaza Terminal*, presidida por una torre “de la máxima altura posible, sin limitación” (Pérez, 2005: 79). Esta torre, dada la

curvatura de la Avenida, se percibe desde una distancia superior a 2 Km., y es el elemento que cierra visualmente la Avenida (ver Figura 9).

Junto a la torre, un edificio comercial permite configurar una plaza lateral que recoge toda la acera sur. En la zona situada a eje de la Avenida se prevé “una plantación de palmeras formando un balcón sobre el Mediterráneo” (Pérez, 2005: 80).

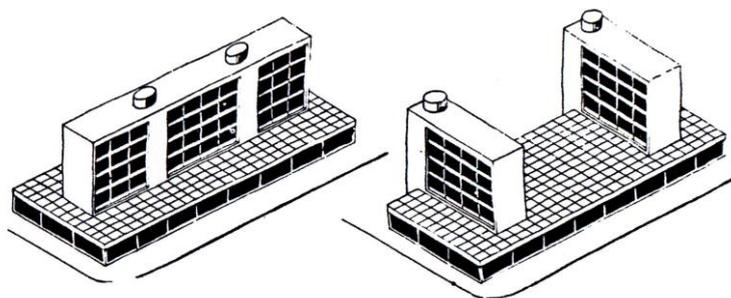
Esta composición de volúmenes planteada en el proyecto definitivo para rematar la Avenida en su punto de contacto con el frente litoral es sustancialmente igual a la que aparece en la Alternativa 1 del avance del plan, con la única diferencia de que el cuerpo bajo de edificación comercial en un caso está vinculado a la torre y en el otro al bloque lineal.

3. La reconstrucción de la ciudad existente: referentes europeos a finales de los años 50

Como hemos señalado, Moreno Barberá une en su proyecto los bloques lineales dispuestos en perpendicular al eje de la Avenida de Valencia al Mar con una edificación de dos alturas, con un porche en planta baja, para fines comerciales o de oficinas. El zócalo comercial aparece también uniendo los bloques y torres localizados en los extremos de las dos series de edificios en peine que flanquean el eje.

En la Memoria del proyecto se señala que el objetivo que se persigue con esta disposición de la edificación es el de que la Avenida se convierta en un lugar lleno de vida con tiendas, oficinas, espectáculos y viviendas, algo que queda perfectamente expresado en las dos perspectivas que acompañan al proyecto (ver Figura 8).

Figura 10. F. Gibberd. Bloques lineales sobre un zócalo comercial



Fuente: Gibberd (1953: 108).

Para justificar la solución adoptada, Moreno Barberá alude expresamente en la Memoria a experiencias similares realizadas en Suecia y en la reconstrucción de Inglaterra. Estas referencias, como veremos a continuación, no son en absoluto gratuitas.

Por lo que se refiere a Inglaterra, algunas de las experiencias similares a las que alude Moreno Barberá podemos encontrarlas recogidas el influyente libro de Frederick Gibberd *Town Design*,

seguramente conocido por Moreno Barberá, cuya traducción al español fue publicada en 1956, y que en el capítulo dedicado a centros comerciales analiza los casos de Harlow New Town, Lansing o Coventry, incluyendo unos dibujos de bloques lineales superpuestos, en paralelo o en peine, a un zócalo comercial (Gibberd, 1953: 97-152) (ver Figura 10).

En Inglaterra, hacia 1955 la planificación y reconstrucción de las ciudades bombardeadas durante la segunda guerra mundial estaba ya en curso avanzado. Los trabajos para Lansbury y otras áreas de Londres, obra del *Reconstruction Areas Group* de la División de Planeamiento Urbano, dirigido por Percy Johnson Marshall, dentro del Departamento de Arquitectura del *London County Council* (en adelante, LCC), se publicaron en un número especial de *Architectural Design*, al que siguieron otros artículos, emisiones radiofónicas y una conferencia en el RIBA en 1958, que se publicó en el *RIBA Journal* en una serie de cinco artículos, entre 1959 y 1960. Todo este material fue la base del libro *Rebuilding Cities*, publicado más tarde, cuando Johnson-Marshall pasó a ocupar un puesto de profesor en la Universidad de Edimburgo, y en el que, además de la reconstrucción de Londres y Coventry, se muestran los casos del Lijnbaan de Rotterdam y el Hötorget de Estocolmo, entre otros (Johnson-Marshall, 1966).

Por lo que se refiere a Suecia, la experiencia urbanística a la alude Moreno Barberá, para justificar su forma de organizar la edificación en el proyecto de Valencia al Mar, es sin duda el Hötorget de Estocolmo.

Figura 11. Hötorget. Perspectiva publicada en *Hogar y Arquitectura*, 21, 1959



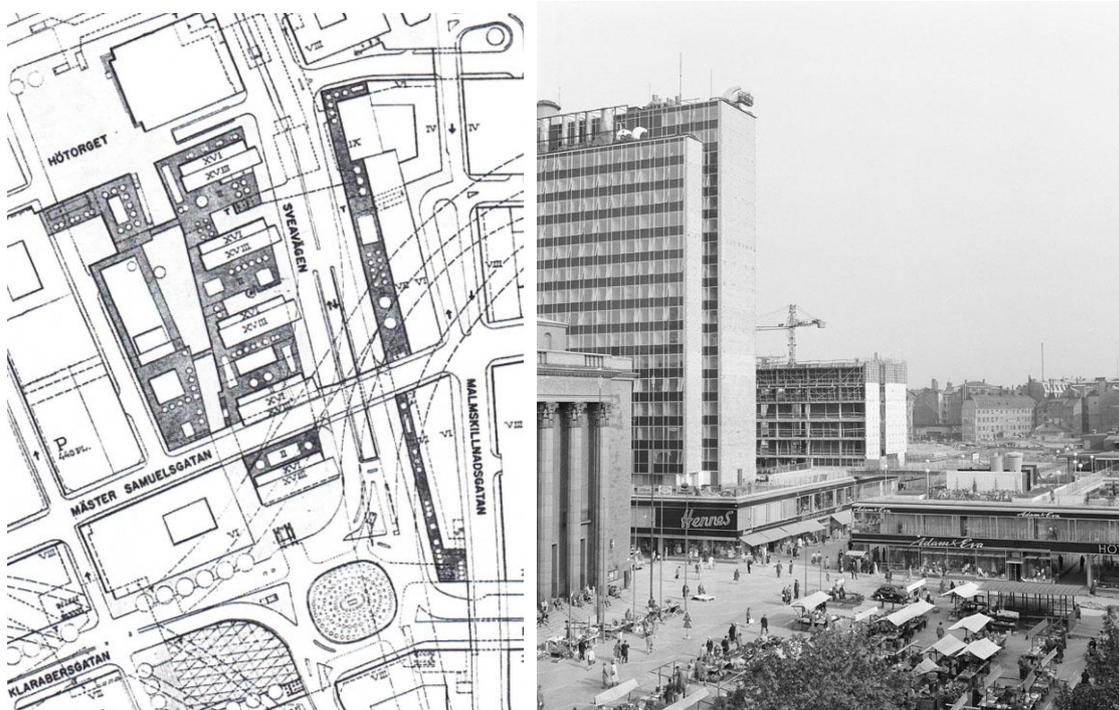
Fuente: Flores (1959: 36).

El complejo de Hötorget, en el céntrico distrito de Norrmalm en Estocolmo, cuyo plan definitivo fue realizado por Sven Markelius en 1953, está formado por un conjunto de cinco grandes bloques lineales de 19 plantas -los *Hötorgshusen* o *Hötorgsskraporna*- unidos por un cuerpo bajo de edificación de dos plantas, de uso comercial.⁵

El proyecto de Valencia al Mar se adjudicó a Moreno Barberá en diciembre de 1959. Ese mismo año, la revista *Hogar y Arquitectura* había publicado, en su número 21 de marzo-abril, un reportaje de Carlos Flores sobre la arquitectura en Suecia, que incluía una perspectiva del Hötorget (ver Figura 11), con un pie de imagen que indicaba que el conjunto de edificios del centro de Estocolmo comenzaría a construirse en 1960 (Flores, 1959: 36).

La comparación de la perspectiva publicada en *Hogar y Arquitectura* con las dos perspectivas de la Avenida de Valencia al Mar permite observar claras similitudes entre ambos proyectos, avalando la hipótesis de que el Hötorget es el referente al que alude Moreno Barberá como experiencia urbanística sueca para justificar su propuesta. Así, en ambos proyectos podemos ver un diseño similar del cuerpo bajo de edificación comercial que enlaza los bloques, que adquiere un carácter marcadamente horizontal al organizarse en dos niveles: el de planta baja, con los escaparates de las tiendas retranqueados, dejando un paso cubierto porticado, y el superior, con amplios paramentos acristalados. Si comparamos las plantas de ambos proyectos, podemos ver también grandes similitudes en el diseño en planta de los vaciados y entrantes en forma de *cul-de-sac* que aparecen en el cuerpo bajo de edificación.

Figura 12. *Hötorgsskraporna*, Estocolmo (1953-62). Planta y fotografía de 1959



Fuente: Planta: Johnson-Marshall (1979: 407). Fotografía: <<http://www.stockholmskallan.se>>.

⁵ Los proyectos sucesivos para el Norrmalm se analizan en Capobianco (2006: 103-109).

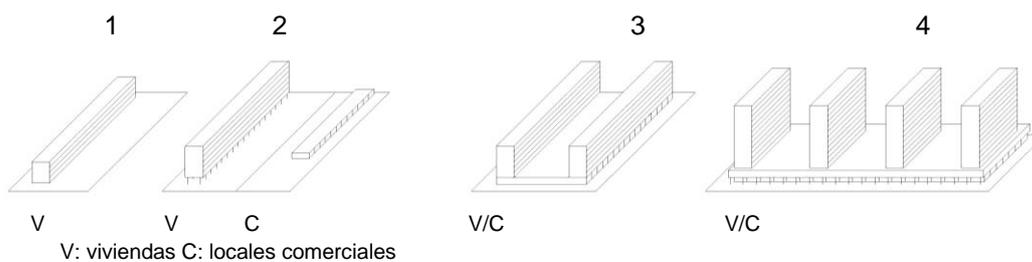
El contexto urbano del proyecto para Valencia al Mar, un barrio periférico en una ciudad pequeña, es por supuesto muy diferente al del Hötorget, situado en pleno centro de Estocolmo. Ello explica las dos diferencias principales que encontramos con respecto al referente sueco en el proyecto de Moreno Barberá, que son la menor altura de los bloques y la renuncia al sistema de recorridos y espacios peatonales elevados.

En cuanto al volumen de la edificación superpuesta al zócalo comercial, es curioso observar una fotografía del complejo sueco en construcción de 1959 (ver Figura 12) en la que está terminado sólo el primer bloque alto, y el segundo bloque, de menor altura por estar todavía en construcción, muestra un aspecto y proporciones muy similares a las de los bloques que vemos en las perspectivas del proyecto de Moreno Barbera.

Las cubiertas del zócalo comercial configuran en el Hötorget un nivel peatonal superior libre de tráfico, que alberga espacios ajardinados, áreas de reposo y cafeterías, con pasarelas elevadas y escaleras de conexión con el nivel peatonal inferior situado a nivel de calle. Este planteamiento de desdoblamiento de la superficie peatonal no se aprecia en el proyecto de Valencia al Mar⁶.

El complejo Hötorget que sirve como referente para Moreno Barberá tiene a su vez como antecedente arquitectónico directo e indiscutible al edificio de la Lever House, un proyecto de Gordon Bunshaft, de Skidmore, Owings & Merrill, terminado en 1951, que puede considerarse, por así decirlo, como un módulo unitario de composición de volúmenes a partir del cual, por repetición, se genera el complejo de Estocolmo. El elemento en el que se aprecia una mayor coincidencia es precisamente el cuerpo bajo comercial, aunque en el Hötorget el porticado de planta baja es resultado del retranqueo de los escaparates, mientras que en la Lever House es consecuencia del carácter exento de la planta baja, en la que se crea un patio abierto al exterior.

Figura 13. Modalidades del bloque lineal en el urbanismo moderno



1. Zeilenbau, años 20 (May, Gropius, Meyer, Klein, Mies van der Rohe)
2. Bloque alto aislado sobre pilotis, años 50 (Le Corbusier, Unité d'Habitation; Niemeyer, Brasilia)
3. Manzana híbrida (Hilberseimer, Ciudad Vertical, 1927)
4. Manzana híbrida, años 50 (Hötorg, Estocolmo; Moreno Barberá, Paseo Valencia al Mar)

Fuente: Elaboración propia.

⁶Teniendo en cuenta que el vandalismo, entre otros problemas sociales, llevó a la clausura de todos los niveles peatonales superiores del Hötorget en los años setenta, tal vez la simplificación que introdujo Moreno Barberá en su proyecto con respecto al referente sueco era acertada.

La composición de volúmenes, tanto en la Lever House como en el Hötorg y en el proyecto de Moreno Barberá, responde a un concepto urbanístico común que podemos denominar *manzana híbrida*, que aparece como elemento base de la Ciudad Vertical, propuesta en 1927 por Hilberseimer como modelo urbano ideal mediante un esquema en planta y dos célebres perspectivas.

Asumiendo como premisas de proyecto la alta densidad y el uso de la vivienda colectiva como tipología básica para construir la gran ciudad, en la Ciudad Vertical de Hilberseimer los bloques lineales altos de viviendas se superponen a un volumen compacto, destinado a usos terciarios, que ocupa toda la manzana. Con esta disposición, los bloques, independientes de las alineaciones de las calles, pueden proyectarse libremente, a partir de su propia lógica interna, respondiendo a criterios de orientación, ventilación, soleamiento y vistas⁷.

El modelo de la Ciudad Vertical se distingue de todas las demás propuestas urbanísticas de su época por ser la única en la que la residencia y el trabajo se superponen en edificios de carácter mixto, pero quedó en vía muerta porque no encajaba en la doctrina del estricto *zoning* funcionalista, que no permitía mezclar vivienda y comercio en un único edificio.

Ya en los años 50, el Lijnbaan de Rotterdam, de Bakema y Van den Broek, o los bloques lineales de las supercuadras de Brasilia de Niemeyer son algunos ejemplos, entre muchos otros, en los que se combinan bloques lineales de viviendas con una planta baja destinada a viviendas o porticada, vacía, junto a los cuales se dispone una edificación separada destinada a usos comerciales (ver Figura 13).

Sin embargo, la manzana híbrida tendrá más fortuna como modelo para áreas urbanas centrales, caracterizadas por una alta demanda de superficie para usos comerciales y terciarios. Ya en 1925, Cornelis van Eesteren usa este modelo en su proyecto para Unter den Linden, en Berlín, así como en sus estudios de 1926 para la reorganización del centro de París y para un área de negocios en La Haya (Galindo, 2003: 42-53). Más tarde, en 1930, el propio Hilberseimer propuso una versión modificada de su Ciudad Vertical para el centro de Berlín, en la cual los bloques lineales son edificios de oficinas de ocho plantas, situados sobre un basamento comercial de dos plantas que ocupa toda la manzana.

En los años 50, con la Lever House, el modelo de manzana híbrida reaparece, aunque reducido a un sistema de organización de volúmenes, en el que los usos que se superponen son el de oficinas y comercio, y queda excluida la vivienda.

Esto no ocurre, sin embargo, en el proyecto de Moreno Barberá, que en la edificación que flanquea la Avenida de Valencia al Mar mantiene la superposición de vivienda y usos comerciales-terciarios planteada por Hilberseimer en la Ciudad Vertical, configurando unas manzanas que tienen un carácter mixto tanto en lo referente a los usos como en lo referente a

⁷ La disposición de la edificación en la Ciudad Vertical de Hilberseimer, a la que hemos denominado "manzana híbrida", es una de las tres estrategias para recomponer o reinterpretar la manzana urbana partiendo de la utilización del bloque lineal como elemento básico de composición de la misma que hemos identificado en el libro *Manzanas, bloques y casas: Formas construidas y formas del suelo en la ciudad contemporánea*. Las otras dos estrategias son la reconstrucción del lado corto de la manzana, plegando el bloque lineal para formar una L o una U, o bien uniendo los bloques lineales de dos en dos con una edificación del espacio intermedio entre ellos, y el bloque a redent, extensión del sistema anterior que permite evitar el carácter lineal de los bloques (Pérez, 2003).

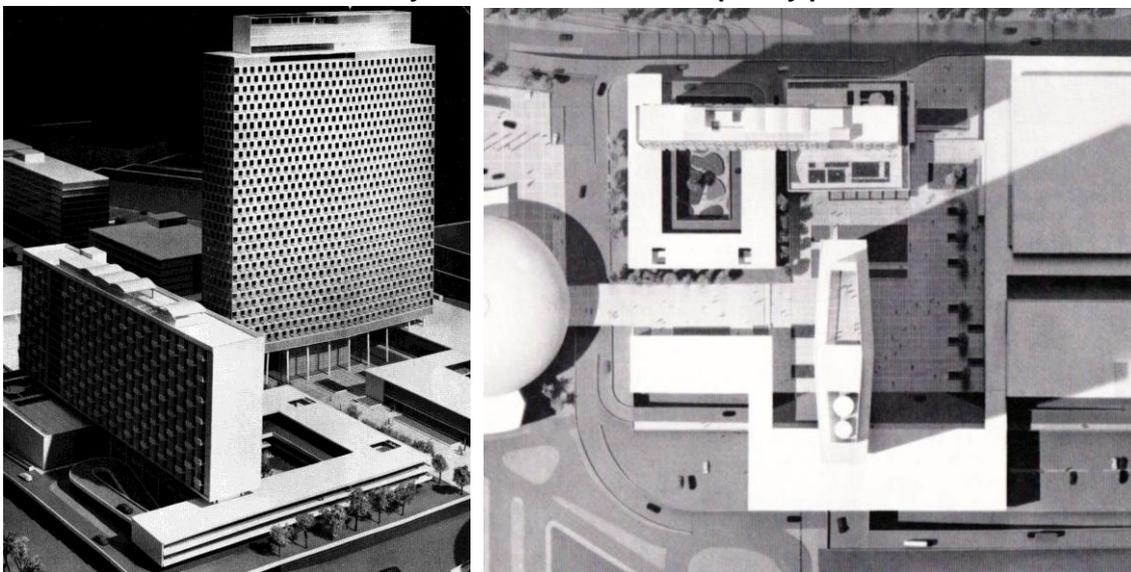
la composición de volúmenes. Con ello, Moreno Barberá sigue una tendencia tradicional de la edificación residencial en Valencia, que es la de destinar la planta baja a usos comerciales en todos los casos, tanto en las áreas centrales como en las periféricas.

Moreno Barberá alude únicamente a las experiencias similares en Suecia e Inglaterra como referencias para su proyecto. Sin embargo, hay una referencia adicional que podemos considerar, y que tiene que ver con el diseño de la que denomina *Plaza Terminal*, presidida por una torre que cierra visualmente la perspectiva de la Avenida de Valencia al Mar. Se trata del proyecto de 1953 para Back Bay Center, en Boston, de Walter Gropius y The Architects Collaborative (en adelante, TAC).

Una torre de planta lenticular, combinada con un bloque lineal de altura media, y un cuerpo bajo de edificación cuadrado con un patio son los elementos comunes que encontramos tanto en el Back Bay Center como en la Plaza Terminal de Moreno Barberá, combinados de forma ligeramente diferente (ver Figura 14).

Así, en la Alternativa 1 del Avance del Plan de Moreno Barberá, el remate visual de la Avenida de Valencia al Mar es una torre con unas proporciones muy similares a las de la torre del Back Bay Center, acompañada por un bloque lineal alto perpendicular al frente litoral, superpuesto a un zócalo comercial de planta cuadrada con un patio. Este zócalo, para separarse de la torre y dejar una plaza abierta al mar, se sitúa detrás del bloque lineal, mientras que en el proyecto de Gropius está delante del bloque.

Figura 14. **Composición de torre y bloque lineal en el proyecto del Back Bay Center de Boston. Maqueta y planta**



Fuente: Gropius (1966: 80 y 83).

En la versión definitiva del proyecto de Valencia al Mar, la planta de la torre tiene forma romboidal, igual que la del Back Bay Center, aunque se proyecta de mayor altura. En cuanto al cuerpo bajo comercial, cambia de lado, vinculándose a la planta baja de la torre.

Las asociaciones que hemos establecido entre el proyecto para el Polígono de Valencia al Mar y una serie de experiencias urbanísticas relevantes de los años 50 en relación con el modelo de manzana híbrida, que nos han llevado desde el poblado marítimo del Cabanyal en Valencia a Park Avenue en Manhattan, pasando por Estocolmo, para volver a los años 20 en Europa, nos muestran que, en el caso de Moreno Barberá, la práctica proyectual en materia de urbanismo, al igual que ocurría con su arquitectura, se basaba en un conocimiento preciso de los principios del orden abierto asociados a la modernidad y de los referentes más destacados del momento en los que esos principios se materializaron, en el contexto europeo e internacional.

4. El urbanismo moderno y la intervención en la ciudad existente: apéndice crítico

Las reflexiones anteriores están centradas en los mecanismos proyectuales del orden abierto, y en concreto el de la manzana híbrida, tal como se muestran en una propuesta de intervención sobre la ciudad existente, el Polígono de Valencia al Mar de Moreno Barberá, que se compara con experiencias contemporáneas de referencia.

Pero hay un aspecto, además del proyectual, en el que hay también rasgos comunes entre el proyecto de Moreno Barberá y los referentes analizados, y que no se puede obviar, que es el carácter destructivo que tiene el urbanismo moderno cuando aborda la intervención sobre la ciudad existente.

En Inglaterra, esta ciudad existente era en los años 50 una ciudad devastada por la guerra, y el objetivo del nuevo urbanismo era su reconstrucción. La herramienta legal fundamental para desarrollarlo fue la Ley de Planeamiento Urbano y Regional de 1947, que estableció un sistema de planeamiento totalmente nuevo para todo el país. En esta ley, las áreas de reconstrucción se consideran como áreas de ordenación integral, por lo que la delimitación de un área de reconstrucción no se ceñía únicamente a las zonas bombardeadas y destruidas, sino que podía incluir cualquier suelo adicional que se considerase necesario para reordenar la zona como un todo (Johnson-Marshall, 1966)⁸.

En estas zonas, la aplicación de los nuevos principios urbanos supondrá, en la práctica, añadir más destrucción a la ocasionada por la guerra, ya que estos nuevos principios entrarán en conflicto con la ciudad existente, o con los fragmentos quedaban de ella. La reconstrucción, por tanto, no será tal: los edificios destruidos por los bombardeos en Poplar o Lansbury no se volverán a rehacer, sino que muchos otros serán también demolidos y sustituidos por otros nuevos.

⁸ La única limitación al respecto era que sólo podía recurrirse a expropiaciones si se actuaba dentro de los primeros diez años.

El Hötorg, referente sueco de Moreno Barberá, era también una agresiva intervención sobre la ciudad existente. El teatro de operaciones, en este caso, no es una ciudad destruida por la guerra, sino el centro de Estocolmo, en el que se abordan las obras del metro, que obligan a una serie de demoliciones de edificios existentes. Estos edificios, una vez más, no serán reconstruidos, sino que en el lugar que ocupaban se propondrá una ciudad nueva de torres enlazadas y calles peatonales a diferentes niveles.

El proyecto del Polígono de Valencia al Mar es igualmente una propuesta urbana de tábula rasa, en el que la ciudad existente, el poblado marítimo del Cabanyal, tampoco estaba destruida, ni iba a estarlo debido a obras de infraestructuras. La prolongación de la Avenida a través de esos poblados era equivalente, a efectos prácticos, a un *sventramento* decimonónico, con la diferencia de que no se limitaba a una mera apertura de un eje viario, con las demoliciones mínimas necesarias para ello, sino como una sustitución completa de la ciudad existente en todo el ámbito ordenado por el plan, una banda de ancho 300 metros que llegaba hasta el frente marítimo.

Aunque en 1960 la crítica radical al urbanismo moderno estaba aún por llegar, el proyecto de Moreno Barberá, generó, lógicamente, un aluvión de alegaciones, y fue pronto descartado. Ya en 1962, sólo dos años después de su redacción, fue sustituido por una nueva ordenación, el Plan Parcial 13, redactado por la Oficina Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Valencia, que abarcaba toda la zona del Cabanyal y la Malvarrosa, y que mantiene la prolongación del Paseo al Mar hasta la costa, pero reducida a una cuestión de alineaciones, como en los planes de reforma interior del siglo XIX. Los bloques lineales aparecen a los lados de la prolongación del Paseo como mero subproducto de la apertura del mismo, a modo de manzanas estrechas y alargadas similares a las que flanqueaban los nuevos bulevares trazados por Haussmann en París cien años antes (ver Figura 15).

Figura 15. Plan Parcial 13 (1962). Detalle de la zona de prolongación del Paseo de Valencia al Mar



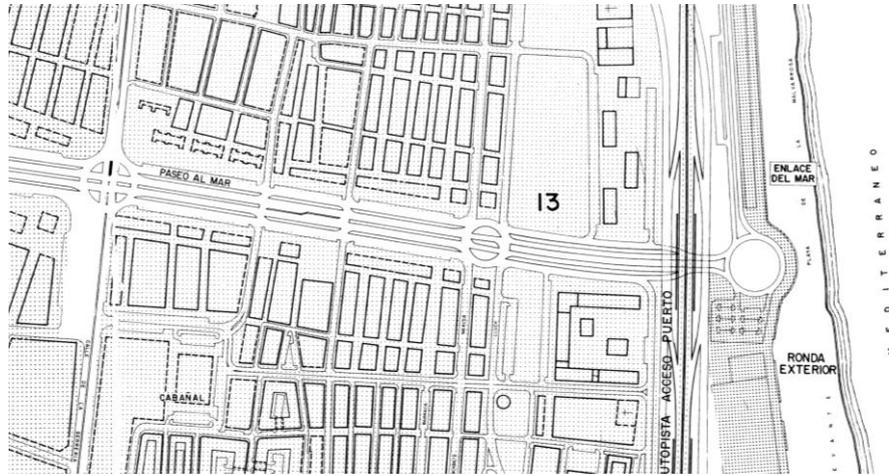
Fuente: Plan Parcial 13 (1962). Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia

El Plan Parcial 13 de 1962 fue revisado en 1967, después de la aprobación en 1966 del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia adaptado a la Solución Sur. Esta versión de 1967 fue a su vez modificada por otra redactada en 1974, aprobada definitivamente por el Ministerio de la Vivienda en septiembre de 1975 y anulada en 1982 por sentencia del Tribunal Supremo. En estas revisiones y modificaciones, la prolongación del paseo de Valencia al Mar sigue la misma pauta que en Plan Parcial de 1962, aunque con un diseño del viario que hipertrofia su papel de canal para el tráfico rodado (ver Figura 16).

La idea planteada por Moreno Barberá de terminar la Avenida con una plaza, evitando su disolución en un mero nudo de circulación, se abandona en todas las versiones sucesivas del Plan Parcial 13. En la de 1962, el paseo, simplemente, se prolonga hasta el mar en línea recta, sin dar una solución a su final. En la de 1967, se termina en una rotonda, y en la de 74 en un nudo de tráfico.

Como podemos ver, la sombra de la destructiva prolongación de la Avenida de Valencia al Mar ha planeado sobre el poblado del Cabanyal durante muchos años. La última de estas sucesivas propuestas de *sventramento*, de las que el proyecto de Moreno Barberá fue un primer exponente, y sin duda el de mayor calidad como propuesta urbanística, es el denominado Plan de Protección y Reforma Interior del Cabanyal, de 2000 (ver Figura 16), que ha sido por fortuna frenado recientemente por resolución judicial, evidenciando que el tiempo de la reforma interior radical ha pasado, porque el poder absoluto en el que se apoyó Haussmann es ya historia.

Figura 16. Plan Parcial 13, 1967 y 1974. Plan de Protección y Reforma Interior del Cabanyal, 2000. Detalles de la zona de prolongación del Paseo de Valencia al Mar



PLAN PARCIAL 13 (1967)



PLAN PARCIAL 13 (1974)



PLAN DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DEL CABANYAL, 2000

Fuente: Prevasa (Plan Parcial 13, 1967). Archivo de Planeamiento. Ayuntamiento de Valencia (Plan Parcial 13, 1974, Plan de Protección y Reforma Interior del Cabanyal, 2000).

Bibliografía

BLAT, J.S. *Fernando Moreno Barberá. Modernidad y Arquitectura*. Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos, 2006. 272 p.

CANO, J. *La Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda*. En: Arquitectura, 62: 32-48, 1964.

CAPOBIANCO, L. *Sven Markelius: architettura e città*. Nápoles, Electa, 2006. 156 p.

FLORES, C. *60 días para la arquitectura. Notas sobre la arquitectura sueca*. En: Hogar y Arquitectura, 21: 32-48, 1959.

GALINDO, J. *Cornelis van Eesteren. La experiencia de Amsterdam, 1929-1958*. Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos, 2003. 235 p.

GIBBERD, F. *Town Design*. Nueva York, Praeger, 1953. 372 p.

GROPIUS, W. *The architects collaborative 1945-1965*. Teufen, Arthur Niggli, 1966. 300 p.

HILBERSEIMER, L. *Groszstadt Architektur*, Stuttgart, Julius Hoffmann, 1927. 106 p.

JOHNSON-MARSHALL, P. *Rebuilding Cities*. Edinburgh, Edinburgh University Press cop., 1966. 347 p.

JORDÁ, C. *Universidad Laboral de Cheste, 1967-1969: Fernando Moreno Barberá*. Almería, Colegio de Arquitectos de Almería, 2005. 111 p.

PÉREZ, J. *La ciudad que nunca existió. Los polígonos para viviendas de renta limitada de 1955*. En: TABERNER, F. (Ed.) Historia de la ciudad VI. Proyecto y complejidad. Valencia, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 2010, pp: 259-271.

PÉREZ, J. *La ciudad de la edificación abierta. Valencia, 1946-1988* (Tesis Doctoral). Departamento de Urbanismo. Valencia, Universidad Politécnica de Valencia, 2005. 712 p.

PÉREZ, J. *Manzanas, bloques y casas. Formas construidas y formas del suelo en la ciudad contemporánea*. Valencia, Universidad Politécnica de Valencia, 2003. 245 p.

PREVASA, *Comunicaciones del área metropolitana. Valencia, IV. Información urbanística*, Valencia, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Valencia, 1974. 164 p.

