

ESPACIOS EN EVOLUCIÓN: ESTUDIO COMPARATIVO DEL PROCESO DE PEATONALIZACIÓN DE TIMES SQUARE Y DE LA PLAZA DEL MERCADO DE VALÈNCIA.

Trabajo Fin de Grado. Curso 2019-2020

José Manuel Monteagudo Pardo

Tutores: Javier Pérez Igualada

Elisabet Quintana Seguí

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

Escola Tècnica Superior d'Arquitectura

Universitat Politècnica de València



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

RESUMEN:

El espacio público en las ciudades está en constante evolución y, desde la llegada del automóvil, el reparto de usos en el mismo se fue desequilibrando paulatinamente en favor del vehículo privado. Este trabajo pretende analizar el caso del proceso de peatonalización que se está llevando a cabo en la plaza del Mercado de la ciudad de València, y establecer una comparación con un antecedente relevante, Times Square en Manhattan, Nueva York. En ambos casos, utilizando una estrategia asociada al denominado “urbanismo táctico”, el proceso de peatonalización se puso en marcha a través de una primera fase de ocupación e intervención provisional, a la espera de la urbanización definitiva posterior. Esta estrategia permitió acelerar el proceso de reconversión en zona peatonal de estos espacios urbanos.

PALABRAS CALVE:

Proceso, Peatonalización, Urbanismo Táctico, València, Times Square.

RESUM:

L'espai públic a les ciutats està en constant evolució i, des de l'arribada de l'automòbil, el repartiment d'usos en el mateix es va anar desequilibrant gradualment en favor del vehicle privat. Aquest treball pretén analitzar el cas del procés de conversió en zona de vianants que s'està duent a terme en la plaça del Mercat de la ciutat de València, i establir una comparació amb un antecedent rellevant, Times Square a Manhattan, Nova York. En tots dos casos, utilitzant una estratègia associada al denominat "urbanisme tàctic", el procés de conversió en zona de vianants es va posar en marxa a través d'una primera fase d'ocupació i intervenció provisional, a l'espera de la urbanització definitiva posterior. Aquesta estratègia va permetre accelerar el procés de reconversió en zona per als vianants d'aquests espais urbans.

PARAULES CLAU:

Procés, Peatonalització, Urbanisme Tàctic, València, Times Square.

ABSTRACT:

Public space in cities is constantly evolving and, since the arrival of the car, the distribution of uses in it has gradually become unbalanced in favour of private vehicles. This work aims to analyze the case of the pedestrianization process that is taking place in the market square of the city of València, and to establish a comparison with a relevant antecedent, Times Square in Manhattan, New York. In both cases, using a strategy associated with the so-called "tactical urbanism", the pedestrianization process was launched through a first phase of occupation and provisional intervention, pending the final definitive urbanization. This strategy allowed to accelerate the process of reconversion into a pedestrian zone of these urban spaces.

KEY WORDS:

Process, Pedestrianization, Tactical Urbanism, València, Times Square.

ÍNDICE

1. Introducción. Objetivo, estructura y metodología del trabajo. *_p5*

2. La reconquista del espacio urbano en el siglo XXI. *_p9*

- 2.1. La degradación del espacio urbano por el predominio del tráfico rodado.
- 2.2. Estrategias de recuperación de la movilidad blanda: el urbanismo táctico.

3. La transformación de Times Square en Manhattan. *_p17*

- 3.1. Del plaNYC al proyecto Green Light for Midtown.
- 3.2. La intervención de ocupación provisional.
- 3.3. La urbanización definitiva: el proyecto de Snøhetta.

4. La transformación de la Plaza del Mercado de València. *_p33*

- 4.1. Evolución histórica hasta el siglo XX.
- 4.2. Nuevas propuestas para el entorno del Mercado Central. (S.XXI).
- 4.3. La intervención de ocupación provisional.
- 4.4. El proyecto de urbanización definitivo.

5. Análisis comparativo. *_p77*

- 5.1. La reorganización de la movilidad en el entorno urbano.
- 5.2. Las superficies peatonales: diseño y usos del espacio público recuperado.
- 5.3. Después de la ocupación: diseños urbanos definitivos.
- 5.4. Planos comparativos.

6. Conclusiones. *_p103*

7. Bibliografía y referencias. *_p107*

Libros.

Recursos web.

Figuras.

I. Introducción. Objetivo, estructura y metodología del trabajo.

Las ciudades que habitamos permanecen en un estado constante de cambio y evolución, condicionado por múltiples variables como la ubicación del lugar, la climatología, o la situación social y económica del momento. En el último siglo, estos procesos han estado directamente condicionados por la llegada del vehículo privado a nuestras ciudades, suponiendo una ocupación masiva y desproporcionada del espacio público que ha crecido de forma exponencial. Desde ese momento, la planificación de las ciudades desplazó su foco de atención hacia el coche y el tráfico, transformando nuestras calles en carreteras y nuestras plazas en aparcamientos, originando una degradación del espacio público que ahora se está teniendo en consideración y se está intentando solucionar.

Entre los años setenta y noventa del siglo pasado, muchas ciudades han sabido controlar o revertir esta situación, llevando a cabo peatonalizaciones masivas en los centros históricos, controlando el acceso de los vehículos privados, planificando y primando el transporte público o potenciando la movilidad activa y sostenible, es decir, caminar y montar en bicicleta como modo de transporte eficiente y saludable en las ciudades. Otras, sin embargo, han empezado a actuar de forma más reciente en las últimas décadas, motivadas por la creciente concienciación de la sociedad respecto al cambio climático y la democratización del espacio público.

La necesidad de devolver de forma rápida y efectiva el espacio público a los habitantes de las ciudades del siglo XXI, ha hecho surgir una nueva práctica en el urbanismo, conocida como urbanismo táctico, que trata de recuperar de forma inminente el espacio para los peatones utilizando mobiliario urbano, pintura o vegetación, estableciendo así una fase provisional que acorta los plazos de ejecución drásticamente. De esta forma se consigue un resultado prácticamente inmediato mientras se lleva a cabo el proceso de reurbanización definitiva, un trámite que puede prolongarse años debido a la burocracia, los procesos de concurso público, las fases previas de participación ciudadana, y la obra en sí, en este caso de mayor envergadura.

Con el fin de analizar un caso real en el que se haya llevado a cabo el proceso de transición entre la ocupación del vehículo privado y la reforma definitiva del lugar, este trabajo pretende analizar el caso particular del uso del urbanismo táctico en una de las plazas más emblemáticas y degradadas de la ciudad de València, la Plaza del Mercado. Con tal de entender las transformaciones que está experimentando este lugar, parece importante llevar a cabo de forma previa un análisis sobre la compleja evolución histórica del lugar, para así conocer los procesos que a lo largo de más de mil años han acabado conformando este espacio ligado al comercio desde el principio. Después, veremos cuales son las últimas actuaciones llevadas a cabo en la Plaza del Mercado y en el entorno del Mercado Central, entendiéndolo como un ámbito único de actuación dentro de la ciudad histórica por su carácter emblemático y monumental en torno a un equipamiento a gran escala tan importante como este, así como las presentes propuestas que se están desarrollando para devolverle el esplendor a este espacio único y monumental de la capital del Turia.

Con la intención de entender cómo se ha llevado a cabo este proceso en València, antes se procederá a estudiar el principal referente en cuanto uso de urbanismo táctico a gran escala se refiere, el proyecto “Green Light for Midtown” en Manhattan, Nueva York, para que esta forma, sea posible realizar un análisis comparativo entre ellos, eligiendo Times Square como lugar de referencia en el proyecto de Manhattan.

Por último, también se estudiará como han ido evolucionando las ideas que han ocasionado este giro en cuanto al desarrollo de la ciudad, indagando en el cambio de pensamiento en torno al coche en la ciudad hacia una perspectiva más social poniendo en el centro de atención a las personas (peatones) para conseguir ciudades más habitables e inclusivas.

2. La reconquista del espacio urbano en el siglo XXI.

2.1. La degradación del espacio urbano por el predominio del tráfico rodado.

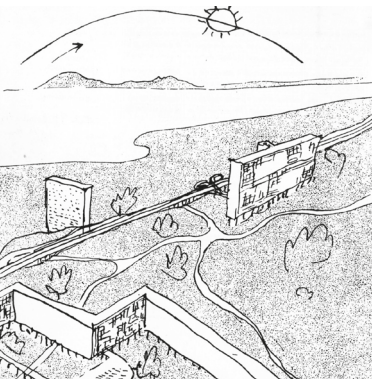


Fig. 2.01 y 2.02. Concepto tradicional de calle y segregación funcional propuesta por la arquitectura moderna. Le Corbusier.

A lo largo de la historia, las ciudades han experimentado cambios y crecimiento de forma prácticamente constante, transformaciones que se han visto fuertemente condicionadas por la llegada del vehículo privado y su fuerte crecimiento a lo largo del último siglo. Las nuevas formas surgidas en los últimos ciento cincuenta años, de ordenación del territorio y de planificación urbana, han tenido en el foco de atención los flujos de tráfico de una forma u otra, y en la ciudad consolidada, los planes de reforma interior supusieron la destrucción masiva de las tramas de la ciudad histórica con el fin de hacerlas accesibles al coche, en detrimento del peatón y de su habitabilidad.

El espacio urbano, y de forma más concreta el concepto de calle tradicional, fueron alterados con la llegada del automóvil como forma de desplazamiento, acabando con la idea de envolvente edificada en la que coexisten caminos peatonales y carreteras en un mismo espacio, y pasando a una descomposición de carretera (calzada) y camino (acera) para salvaguardar la seguridad de los peatones ante la creciente cantidad y velocidad de los vehículos. Esta difícil convivencia de vehículos y personas se está viendo agravada en la actualidad por otro nuevo factor: el tamaño de los nuevos coches ha aumentado considerablemente. Con la llegada de la arquitectura moderna, la idea de calle tradicional pierde su otra cualidad histórica: la envolvente edificada es sustituida por los bloques construidos de forma aislada.

Javier Pérez Iguada recoge la evolución de la idea de calle y su planificación, que ha ido variando a lo largo de los años en su libro "Elementos del proyecto urbano". Ildefonso Cerdá en 1867 ya habla de "vía" en vez de calle en su anteproyecto del ensanche de Barcelona, en el que utiliza los cruces de estas como unidad de medida de su propuesta con el fin principal de ordenar los tipos de flujos que tienen que convivir en un mismo espacio. Con la llegada de la ciudad-jardín a finales del siglo XIX y principios del XX, la baja densidad residencial que suponen las viviendas unifamiliares en medio de una parcela origina la dispersión y la zonificación de usos, por lo que a pesar de la separación existente de acera y calzada (y tranvía central en la Ciudad Lineal de Arturo Soria), no se consigue en las aceras un ambiente urbano como tal. La separación de desplazamientos peatonales y rodados se produce de forma completa en el proyecto de

Radburn, un suburbio de Nueva York proyectado en 1928 en el que las grandes manzanas de viviendas unifamiliares no son atravesadas por el tráfico, y además se establece una jerarquía de cuatro tipos de calles, separando los recorridos peatonales. Este proyecto sirvió de modelo para muchas urbanizaciones funcionalistas creadas más tarde. Por otra parte, la arquitectura moderna supuso la descomposición total del concepto de calle tradicional, con la separación total de tipos de circulaciones y los edificios exentos no vinculados directamente a la calle.

La zonificación de usos, que lleva implícita la separación y clasificación del tráfico, fue firmemente criticada por la activista y teórica urbanista Jane Jacobs, defensora de la ciudad densa, reivindica el espacio urbano y la calle como lugar de socialización y en el que multiplicar los vínculos personales y comerciales como forma de acabar con los “nolugares”, las ciudades sin personalidad. Su rechazo de los proyectos expansionistas de los años cincuenta se justificaban en la multiplicidad de opciones que ofrece la ciudad compacta, la ciudad de los cuidados y de las relaciones con el fin de crear comunidad. La autora de “Muerte y vida de las grandes ciudades” habla del problema que ha supuesto el uso masivo del coche, que ha supuesto que las grandes oportunidades de velocidad y comodidad que ofrecían se hayan visto ensombrecidas por los atascos y los problemas de aparcamiento.

Por otra parte, el informe Buchanan en los sesenta ya sirvió de predicción ante los problemas que iba a suponer el aumento del tráfico en las ciudades. En él establece una clasificación viaria que todavía es vigente, con el fin de ordenar el viario para conseguir espacios seguros y agradables para la vida humana, de forma que cada viario soporte el tráfico que en ella cumple una función. (Pérez Igualada, 2007)

En cuanto a las ciudades consolidadas e históricas, el informe sugiere que cuando no pueden llevarse a cabo reformas de calado para acomodar el tráfico esperado (reformas interiores, algo impensable hoy en día), deberá primar el patrimonio histórico y arquitectónico que tenemos la obligación de cuidar para generaciones futuras, salvándole del asalto que supone el tráfico en ellas. El hecho es que la circulación de forma eficiente es complicada, por los radios de giro excesivos, las típicamente calles estrechas y serpenteantes, además de la falta de aparcamiento fruto de la densidad urbana. También tiene en cuenta los problemas derivados del ruido, olores, y los atascos, con las consecuencias nefastas que tienen sobre la población residente. (Buchanan, 1973)

Para Jacobs, parte de la solución está en seguir convivencia de usos, como virtud de la ciudad compacta. Afirma que la clave está en disminuir el número absoluto de vehículos en las ciudades, algo que no se consigue llevando a cabo el cierre de calles de forma permanente, sin antes planificar mejoras en el transporte público, reducción de plazas de aparcamiento, o modificando los tiempos de los semáforos para conseguir cambiar lo hábitos paulatinamente. De esta forma, consiguiendo que cada vez más gente abandone el uso del coche, será posible llevar a cabo las transformaciones oportunas sin crear recelos por parte de los ciudadanos, que ya habrán absorbido los hábitos. (Jacobs, 1961)

De esta forma, el fin del siglo XX y el comienzo del XXI, se traduce en ciudades atestadas de vehículos, autopistas urbanas y atascos, con limitados casos excepcionales que han sabido revertir la situación, creando ciudades más humanas y habitables, como es el caso de Ámsterdam, Copenhague en Europa, o Pontevedra y Vitoria-Gasteiz en España. Pero esta es una dinámica que está evolucionando, y grandes ciudades como Nueva York, Londres, París o Barcelona, están avanzando y posicionándose a favor de crear ciudades más sostenibles.



Fig. 2.03 y 2.04. Ámsterdam en 1970 y en 2010.

2.2. Estrategias de recuperación de la movilidad blanda: el urbanismo táctico.

La ocupación masiva del espacio público por parte de los automóviles a lo largo del siglo XX se manifestó de diversas formas. El uso excesivo del vehículo privado, aunque no de forma mayoritaria, requiere más espacio en las calles que otras formas de movilidad más sostenibles, como el transporte público o la bicicleta. Además, su eficiencia disminuye todavía más teniendo en cuenta que la gran parte del tiempo se encuentra estacionado, ocupando parte del poco suelo urbano que queda en las ciudades consolidadas. Es decir, se trata de un medio de transporte altamente contaminante, que no es de uso mayoritario (por ejemplo, en la ciudad de València, el PMUS cifra los desplazamientos internos en vehículo privado en un 23,6% y un 31,9% teniendo en cuenta también la movilidad exterior), sin embargo, la inmensa mayoría del espacio público está destinado a él, ya sea para estar en movimiento o estacionado.

La reciente necesidad de recuperar el espacio para las personas y para otras formas de movilidad más eficientes y sostenibles, ha hecho surgir el "urbanismo táctico". Entendemos por este concepto, las estrategias o intervenciones que se llevan a cabo en lugares en los que se devuelve parte del espacio público a los peatones o a formas de transporte sostenible como la bicicleta o el transporte público. Han de ser intervenciones ejecutadas de forma rápida para poder ver el resultado de forma inminente, y también tienen que llevarse a cabo usando elementos versátiles y provisionales, que no supongan un coste excesivo para las arcas públicas, como mobiliario urbano, vegetación en forma de maceteros de gran formato, o pintura.

Estas acciones tienen múltiples beneficios debido a su carácter provisional y rápido. Por un lado, llevar a cabo estas ocupaciones del espacio público en sitios necesitados, puede hacer que los tiempos se reduzcan de forma drástica, ya que la realización de un proyecto de reurbanización integral de una calle o de una plaza, puede prologarse años por la burocracia, las fases de participación ciudadana, estudio y concursos a las que los proyectos deben someterse. De esta forma, pueden obtenerse resultados en un corto periodo de tiempo, ya que las actuaciones mediante urbanismo táctico son fáciles y rápidas de ejecutar de por sí. Además, estas prácticas de carácter provisional son una oportunidad para experimentar y anticiparse a los resultados que podría tener el proyecto definitivo, teniendo



Fig. 2.05. Intervención en la Piazza Spoleto. Milán, 2019



Fig. 2.06 y 2.07. Superilla de Sant Antoni diseñada por Leku Studio. Barcelona, 2019.



Fig. 2.08. Superilla de Sant Antoni, 2019.

así la opción de incorporar mejoras o modificaciones fruto del uso de urbanismo táctico como paso intermedio, mejorando la calidad del espacio urbano proyectado para el futuro. Por otra parte, estos proyectos no requieren un gran esfuerzo para las arcas públicas, ya que las obras que hay que realizar para llevar a cabo estos proyectos son mínimas, (aspecto que favorece a la rapidez de la ejecución), y también por la materialidad de estos, en los que se emplea mobiliario urbano como bancos, juegos infantiles, separadores y delimitadores, o maceteros, y pintura. En definitiva, son actuaciones en el espacio urbano, que suponen un mínimo esfuerzo económico, pero que pueden tener grandes beneficios para la ciudadanía en un breve periodo de tiempo. (Lydon y Garcia, 2015)

El urbanismo táctico es muy útil en casos concretos en los que se necesita actuar con urgencia, de los que han salido proyectos interesantes y con unos resultados destacables. Por una parte, la protección del patrimonio histórico en centros urbanos en los que el tráfico sea demasiado elevado, como en la Plaza del Mercado en València, calles y avenidas en las que se quiera llevar a cabo un reparto modal de la movilidad diferente, aumentando el espacio de los peatones, ciclistas, y transporte público, como en las actuaciones que están teniendo lugar en Nueva York, o pacificando el tráfico y aumentando las zonas de juegos y estancia en el entorno del colegios y zonas residenciales como en la ciudad de Barcelona, donde se está llevando a cabo el programa “Protegim les escoles”.

El caso más conocido y exitoso de “urbanismo táctico” tuvo lugar en Nueva York en el año 2009, en el que se usó esta técnica para evitar el tráfico de paso en la avenida Broadway para mejorar la fluidez del tráfico rodado y aumentar los espacios peatonales. Este proyecto es objeto de estudio junto con la actuación de este más relevante llevada a cabo en la ciudad de València, la Plaza del Mercado. De forma más reciente, en Barcelona se está desarrollando el uso de “superilles”, que agrupen varias manzanas tradicionales del ensanche de la ciudad para limitar el tráfico de paso en su interior. En la actualidad, estamos viendo como la crisis sanitaria originada por el COVID-19, está poniendo en valor la utilidad de estas estrategias, y se están utilizando en numerosas ciudades para garantizar la distancia social en el espacio urbano, además de asegurar la vuelta a la “nueva normalidad” de forma que los desplazamientos en vehículo privado no aumenten de forma desproporcionada, perjudicando al transporte público y a otras formas de movilidad más sostenible. (Global Designing Cities Initiative, 2020; Ajuntament de Barcelona, 2020; NYC DOT, 2020)



Fig. 2.09. Intervención vecinal convirtiendo un cruce del ensanche en una plaza mediante urbanismo táctico. València 2015.



Fig. 2.10. Visualización de la propuesta (calles Hernán Cortés y Pizarro) bajo el lema PAM.

3. La transformación de Times Square en Manhattan.



Fig. 3.01. Times Square en 2008.



Fig. 3.02. Times Square en 2009.



Fig. 3.03. Times Square en 2017.

La ciudad de Nueva York ha sido escenario de una de las actuaciones más conocidas y exitosas en cuanto a urbanismo táctico y reconquista de espacio público se refiere. El proyecto piloto Green Light for Midtown supuso una reordenación de la movilidad en varias ubicaciones de Manhattan, con la intención de reducir la congestión, y devolver parte del espacio público a los peatones mediante actuaciones experimentales, de carácter provisional, y de forma rápida, y barata.

De todas ellas, la más relevante es sin duda la transformación que ha sufrido Times Square, el lugar más visitado de la ciudad de Nueva York, por el que pasan cada día 400.000 personas, y que ha experimentado un complejo proceso en el que han intervenido diferentes agentes de la ciudad, pasando por varias fases que han acabado alargándose un total de diez años.

El proceso comienza en 2007, cuando se anunció el Plan Estratégico de Nueva York, el "plaNyC". A continuación, a principios de 2009, el Departamento de Transporte (DOT) anunció el proyecto piloto Green Light for Midtown con la intención de mejorar la movilidad en Broadway, comenzando la intervención a mediados de año. En 2010, se anuncia que el estudio noruego Snøhetta ha sido seleccionado por el Departamento de Transportes y el Departamento de Diseño y Construcción como ganador del concurso para realizar el proyecto definitivo de reconversión.

Las obras no comenzaron hasta 2012, por lo que mientras tanto, la artista neoyorquina Molly Dilworth llevó a cabo su proyecto provisional "Cool Water, Hot Island", que se mantuvo desde agosto de 2010 hasta julio de 2011, tras ganar el concurso convocado por el Departamento de Transportes. También tuvo lugar el proyecto de arte público "Meeting Bowls" del estudio "mmmm..." entre agosto y octubre de 2011, promovido por la Times Square Alliance, el Consulado General de España en Nueva York, Spain Culture New York, la Universidad de Alcalá, y el Ministerio de Cultura del Gobierno de España. Finalmente, las obras de la propuesta del estudio Snøhetta finalizaron en 2016, y su inauguración se llevó a cabo en abril de 2017, concluyendo así el proceso de transformación de Times Square que ha devuelto parte del espacio a los peatones, creando un entorno más accesible, amable y distribuido de una forma más justa.



Fig. 3.04. Portada del plaNYC.

3.1. Del plaNYC al proyecto Green Light for Midtown.

El 22 de abril de 2007, coincidiendo con el día de la Tierra, el alcalde de Nueva York, Michael R. Bloomberg, presentó el plan estratégico para la ciudad "plaNYC". Se trata de un ambicioso plan que establece el modelo de ciudad hacia el que Nueva York debería aspirar en un plazo más largo de lo habitual, abarcando dos décadas, hasta el año 2030. Es decir, el plaNYC plantea unas líneas de actuación antes los retos que tiene la ciudad con una visión de futuro a medio-largo plazo, de las que surgirá, años mas tarde, el proyecto piloto de Green Light for Midtown. (The New York Times, 2007)

plaNYC

Los retos a los que se enfrenta la ciudad, y que se espera que el plaNYC contribuya a solucionar, son por un lado las previsiones que apuntan a que se experimentará un aumento demográfico que hará que en el año 2030 se superen los 9 millones de habitantes, es decir, más de un millón de habitantes desde 2007, año en el que la ciudad contaba con 8,2 millones. Además, la presión que conlleva un aumento de población tan significativo contribuiría a la sobresaturación de algunas de las infraestructuras e instalaciones de la ciudad, que en se encuentran obsoletas y degradadas en muchos casos. Por otra parte, el documento también se centra en las consecuencias que podría tener el calentamiento global y el cambio climático sobre la ciudad.

El plaNYC se organizan a través de una serie de propuestas que se distribuyen en diferentes campos:

-Tierra: creación de vivienda asequible y sostenible para el millón de habitantes que se espera que lleguen a la ciudad, la descontaminación o limpieza de varios terrenos de la ciudad, y el objetivo de que cualquier habitante tenga una zona verde a menos de diez minutos a pie, creando nuevos espacios públicos y plantando un millón de árboles.

-Agua: apertura del 90% de las vías fluviales de la ciudad para uso recreativo y deportivo, y desarrollar un sistema de respaldo para la anticuada red de agua potable.

-Aire: lograr ser la ciudad con la mejor calidad de aire de Estados Unidos

-Transporte: mejorar los tiempos de viaje, la congestión y la siniestrali-

dad, redistribuyendo el espacio destinado a cada medio de transporte, conseguir el mantenimiento óptimo de toda la red de ferrocarril, metro y carreteras, y aumentar la capacidad cuando sea necesario, consiguiendo un nuevo sistema de financiación, que además ayudará a completar el masterplan de la bicicleta, construyendo 300 kilómetros de carril bici.

-Energía: mejorar el sistema eléctrico de la ciudad que aumente la fiabilidad y aumentar la aportación de energía limpia

-Cambio climático: lograr una reducción del 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero de la ciudad. (plaNyC, 2007)

World Class Streets

El Departamento de Transportes de Nueva York (DOT) encargó a finales de 2007 a la oficina danesa Gehl Architects la redacción de un informe sobre los usos del espacio público de la ciudad y llevar a cabo un diagnóstico empleando su método de recopilación de datos.

Se trata del estudio al que se le atribuye que hoy en día Copenhague sea una de las ciudades más amables para la movilidad activa: el peatón y la bicicleta. En el informe “World Class Streets: Remaking New York City’s Public Realm” (Calles de Clase Mundial: Rehacer el Espacio Público de la Ciudad de Nueva York) se basa en el plaNyC, y el plan estratégico del DOT “Calles sostenibles” (Sustainable Streets), pero en este caso centrándose en las estrategias más precisas del DOT: programa de plazas, bulevares de clase mundial, proyectos completos de calles y estándares de diseño, programa de arte público, nuevos materiales para el paisaje urbano, programa coordinado de mobiliario urbano, calles peatonales y ciclistas de fin de semana.

El estudio puso en marcha un sistema de conteo de peatones y una serie de encuestas a pie de calle para las personas que realizaban otras actividades en el espacio público, para saber cómo se mueven las personas por la ciudad y qué clase de actividades hacen en la calle, ya sea de forma estática, o cuando lleva a cabo otras acciones deportivas o recreativas.

El diagnóstico reveló datos que hacen evidente la necesidad de un cambio en el modelo de ciudad y la distribución de los espacios. Nueva York es una de las ciudades con mayor volumen de peatones, por encima de Londres, Sídney, o Copenhague, y la gran parte de habitantes tienen una estación de metro a menos de veinte minutos andando.

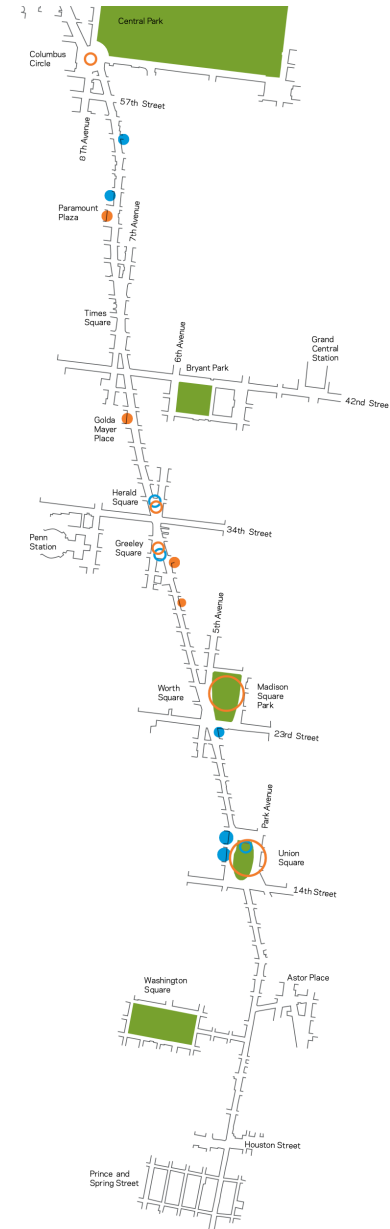


Fig. 3.05. Análisis del espacios público llevado a cabo en el informe World Class Streets.



Fig. 3.06. Distancias recorridas a pie y en bici en Manhattan.

Sin embargo, el informe muestra que en calles como Flushing Main Street (Queens) o East Fordham Road (Bronx), arterias principales de la ciudad, las aceras están saturadas casi todo el día, haciendo que caminar por ellas sea complicado, sobre todo para niños, ancianos o personas con diversidad funcional. Todo esto tiene también consecuencias negativas para el comercio, ya que se dificulta que los peatones puedan detenerse a mirar escaparates, o directamente provocar que las tiendas pasen desapercibidas para ellos.

Además, el espacio público no está repartido de forma equitativa: vemos como en Flushing Main Street, cada día circulan casi el doble de peatones que usuarios de vehículos (97.000 frente a 56.000), y los primeros no tienen disponible ni un tercio del espacio (8 metros de sección frente a 20), y las aceras, el espacio destinado a caminar, está constantemente interrumpido por obstáculos como mobiliario urbano dispuesto de forma ineficiente, o cruces semaforizados que priorizan el paso de vehículos.

Estos problemas los encontramos también en Broadway y su entorno. El espacio en Times Square tampoco está repartido de forma proporcionada, los peatones solo disponen del 11% del espacio público (1.900 metros cuadrados frente a 17.000), y además, encontramos otro factor que hace que el entorno sea poco atractivo para los peatones, como el hecho de que el 60% de los comercios tengan persianas metálicas opacas que hacen del entorno un lugar oscuro y aparentemente poco seguro, sobre todo de noche, o los días festivos, en los que los comercios están cerrados, haciendo del espacio público un lugar poco atractivo y llamativo para pasear por él.

Con el fin de mejorar esta situación, el informe "World Class Streets", propone varias soluciones para revertir esta situación, siguiendo las líneas de actuación del plan estratégico del DOT. Para conseguir que cada persona disponga de un espacio público a menos de diez minutos a pie, el Programa de Plazas ofrecía la posibilidad a cada comunidad de identificar los lugares idóneos en los que crear nuevos espacios, además de permitirles su posterior administración y la programación de actividades lúdicas en él. Para favorecer los desplazamientos peatonales, era imprescindible mejorar las condiciones de las aceras, que en algunos puntos de la ciudad se encontraban en un estado muy cuestionable, así como asegurar desplazamientos cómodos a las personas que se dirigen hacia el transporte público, ya que, en muchos casos, las paradas de autobús se encuentran al nivel de la calzada y no tienen acera para acceder al vehículo, creando un problema de accesibilidad.

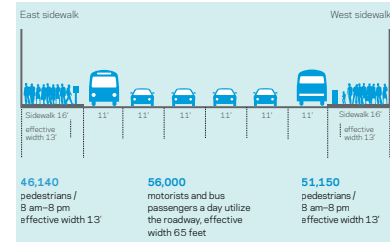


Fig. 3.07. Distribución del espacio en Flushing Main Street, Queens (Roosevelt - 41st Ave.).

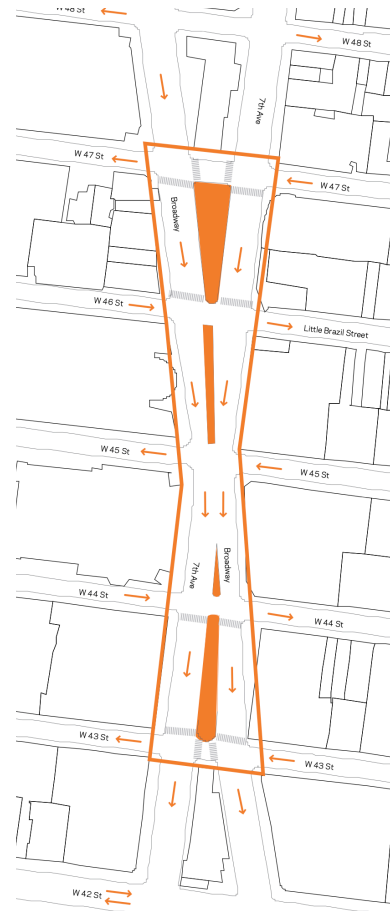


Fig. 3.08. Superficie peatonal en Times Square en 2007.

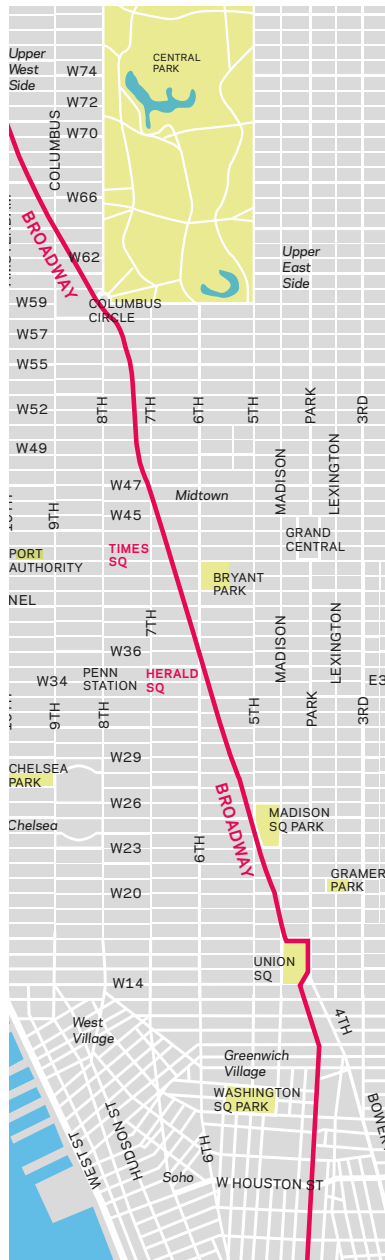


Fig. 3.09. Trazado de la Avenida Broadway.

También se propone la pacificación del tráfico en determinadas calles o puntos conflictivos para que los grupos más vulnerables como ancianos y niños tengan desplazamientos seguros, así como propuestas de rutas escolares, calles cortadas en verano o fines de semana, o programas de arte temporales para atraer al público. Por último, el informe propone la creación de unas directrices de diseño urbano multidisciplinares, consensuadas por vecinos, técnicos, comerciantes y agentes sociales, asegurando un diseño mejor del paisaje urbano, más verde, con materiales y geometrías que hagan de la ciudad un lugar más amable. (Ghel Architects, 2007)

Green Light for Midtown

El 27 de febrero de 2009, el Departamento de Transportes de Nueva York anuncia el proyecto piloto "Green Light for Midtown", un ambicioso plan para mejorar la movilidad y la seguridad de Broadway entre Columbus Circle y la calle 42, y entre las calles 35 y 26, siguiendo las directrices y consejos del informe "World Class Streets".

Se trata de una de las avenidas más conocidas mundialmente, y atraviesa la isla de Manhattan desde el norte, en el Puente de Broadway, hasta el sur, en Battery Park. Su disposición diagonal rompe la trama de calles ortogonales generando una serie de intersecciones muy conflictivas debido a su tasa de congestión superior al resto de avenidas de la ciudad, y también de siniestralidad, incluso con peatones involucrados en los accidentes, ya que los cruces en diagonal dificultan la circulación y suponen pasos de peatones más largos que exponen durante más tiempo al peatón.

La solución al problema parecía sencilla, impedir los viajes de paso en Broadway para que los desplazamientos se realicen por las calles y avenidas que forman la malla ortogonal, cortando el tráfico en las intersecciones más problemáticas, como Times Square o Herald Square. De esta forma, el tráfico rodado en estos cruces solo circularía de forma ortogonal, devolviendo el resto del espacio a los peatones. También se llevarían a cabo otras actuaciones siguiendo las directrices del informe "World Class Streets", como el aumento de zonas peatonales en el resto de la avenida Broadway, modificación de la geometría para facilitar el tránsito peatonal previsiblemente creciente, implantación de carriles bici, nuevas zonas de descanso, o modificaciones en la sincronización de los semáforos. (NYC DOT, 2010)

3.2. La intervención de ocupación provisional.

El proyecto piloto Green Light for Midtown supuso llevar a cabo la primera acción de recuperación de espacio público en Times Square. Empezó a plasmarse en mayo de 2009, avanzando progresivamente hasta su conclusión agosto del mismo año. Se realizaron múltiples actuaciones que devolvieron casi 500.000 metros cuadrados a los peatones y ciclistas con la intención de mejorar el entorno urbano a los residentes, y por supuesto también a las personas que vienen a la zona por trabajo o turismo.

Las actuaciones principales tuvieron lugar en Columbus Circle, donde eliminaron carriles de circulación de Broadway, dedicando ese espacio a zonas peatonales y un carril bici, y en Times Square, donde Broadway se peatonalizó en su encuentro con la séptima avenida, eliminando así el flujo de vehículos que cruzaban de forma diagonal, pasando de una intersección de tres calles, a una de dos ortogonales. También se llevaron a cabo intervenciones provisionales en otros emplazamientos como Madison Square Park, Union Square y Herald Greebly.

Estas actuaciones se llevaron a cabo empleando el urbanismo táctico, evitando la necesidad de realizar obras de mayor envergadura. Se empleó mobiliario urbano y pintura para delimitar los nuevos espacios, creando así zonas peatonales de forma provisional y experimental, de forma rápida y barata, con las que poder ver los efectos sobre la ciudad y poder hacer una valoración general antes de tomar una decisión definitiva sobre el proyecto final para cada emplazamiento.

En el momento del corte al tráfico en mayo, el presidente de la Times Square Alliance, Tim Tompkins, compró un total de 376 sillas de jardín y tumbonas por unos quince dólares cada una, a la vista de que el mobiliario definitivo de la actuación no llegaría hasta agosto, y no se dispondría de zonas de descanso para los turistas que se esperaban en verano. Las nuevas sillas de colores tuvieron un efecto inmediato y la gente las comenzó a usar para sentarse a tomar un café o conversar. Además, la aparición de las sillas en Times Square supuso un cambio de discurso en los habitantes de Manhattan y sobre todo en los usuarios habituales: se pasó de cuestionar la actuación de peatonalización y los efectos que tendría sobre el tráfico a cuestionar cómo debía hacerse y a qué usos debería destinarse los espacios ganados al coche. (The New York Times, 2009; NYC DOT, 2010)



Fig. 3.10. La intervención de ocupación provisional. Comienzo de la actuación en 2009.



Fig. 3.11. Transformación de Times Square en 2009 tras la actuación.



Fig. 3.12 y 3.13. Cruce de Broadway con Herald Square en 2007 y 2009.

Además, durante la fase provisional, tuvieron lugar varias actividades en Times Square como conciertos, clases de yoga multitudinarias o proyectos artísticos experimentales:

Cool Water, Hot Island

En marzo de 2010, el Departamento de Transportes lanzó el concurso “Renewable Times Square” buscando proyectos artísticos que renovaran temporalmente el diseño urbano de Times Square. El jurado, compuesto por representantes del DOT, de la Times Square Alliance, la oficina del alcalde Bloomberg, y de la Comisión de Diseño, eligió entre las 150 propuestas recibidas en el concurso, a la artista de Brooklyn Molly Dilworth y su obra titulada “Cool Water, Hot Island”.

Se trata de un diseño compuesto a partir de los datos obtenidos por los infrarrojos de un satélite de la NASA recogidos sobre Manhattan mostrando el efecto de la isla de calor. La paleta elegida por la artista de tonos azules y blancos hace referencia a la geografía histórica de la zona, simulando el arroyo “Great Kill” que discurría cerca del Times Square, y además, son colores que reflejan en mayor proporción la luz solar, evitando que el suelo absorba tanto calor como haría con el asfalto o el hormigón, ayudando a reducir el efecto de isla de calor al que hace referencia con su obra y creando un clima más amable para los peatones que disfrutaran de los nuevos espacios. La obra de Molly Dilworth fue recreada entre junio y julio de 2010 y se mantuvo hasta julio del año siguiente. (Artforum, 2010; Mateos Cruz, 2013)

Meeting Bowls

El estudio español mmmm... llevó a cabo su performance “Meeting Bowls gracias a la colaboración con la Times Square Alliance, el Consulado General de España en Nueva York, Spain Culture New York, la Universidad de Alcalá, y el Ministerio de Cultura Español.

El diseño consistía en unos cuencos formados por 97 piezas de DM con un tratamiento hidrófugo para resistir a la intemperie, ensamblados y atornillados in situ, con un diámetro de 2,5 metros y una altura de 1,5 metros, en los que cabían hasta 8 personas en su interior. Estuvieron instaladas en Times Square entre los meses de agosto y octubre de 2011, y fueron visitadas por veinte millones de personas durante todo el tiempo.



Fig. 3.14 y 3.15. Cool Water, Hot Island en Times Square. Molly Dilworth, 2010.



Fig. 3.16. Meeting Bowls en 2012.



Fig.3.17 y 3.18. Columbus Circle antes y después de la actuación.

Además, su reducido peso y su forma esférica permitían la posibilidad de rotar o balancearse, creando “columpios para adultos” en el centro de Manhattan.

La intención del proyecto eran crear espacios de reunión y relación dentro de las semiesferas, tanto para amigos como para gente anónima y desconocida, tanto para conversar como para simplemente observarse el uno al otro. En ellos surgieron amistades, debates, conversaciones y un sinnúmero de situaciones imprevistas, que era el objetivo que perseguía el proyecto, bancos que humanicen la ciudad. (Mmmm..., 2011; Vercher González, 2015)

Resultados

El proyecto piloto “Green Light for Midtown” supuso para Times Square y Manhattan una fase provisional en su proceso de transformación que permitió ver los efectos que tendría eliminar el tráfico en Broadway en un futuro próximo. Por ello el Departamento de Transportes elaboró en enero de 2010 un informe de evaluación para poder cuantificar y valorar los efectos que estaba teniendo la actuación en la movilidad, seguridad y la percepción de Broadway por las personas.

Para evaluar los efectos que tuvo en la movilidad, se analizaron los datos almacenados por los Taxis que circulaban por Manhattan, que suman el 45% de los vehículos que circulan por la zona, usando su sistema de GPS para medir velocidades, tiempos de viaje, y rutas elegidas. Se recopilaron los datos de 1.130.000 viajes en el West Midtown, y 890.000 en el East Midtown entre septiembre de 2008 y octubre de 2009.

Los datos revelaron que a pesar de que el número de vehículos aumentó un 3%, las velocidades de los desplazamientos en la zona aumentaron de media un 7% en el West Midtown y un 5% en el East Midtown, y los autobuses públicos registraron un aumento de velocidad de un 13% en la sexta avenida, y un leve descenso del 2% en la séptima.

También se vio un aumento significativo en el número de peatones que transitan Times Square en un 11% en y del 6% en Herald Square. Aumentar el espacio peatonal en Times Square y las aceras en Broadway tuvo un efecto muy positivo consiguiendo crear una ruta peatonal norte-sur mas atractiva norte-sur, aumentando el paso de personas hasta un 17% en algunas aceras, y sobre todo en intersecciones donde se han mejorado los cruces de viandantes, con aumentos de hasta un 114% en la calle 46

este con la séptima avenida. En general, se ha logrado aumentar de un 77% a un 81% los desplazamientos peatonales en el eje norte-sur que se realizan en Times Square.

En cuanto a la seguridad, el informe muestra como el proyecto supuso una mejora notable en cuanto a la siniestralidad y sus efectos, con 63% menos de lesiones en accidentes hacia los ocupantes de vehículos, y un 35% menos a los peatones, en concreto un 40% menos en Times Square y un 53% en Herald Square. También aumentó hasta un 89% en Herald Square y un 82% en Times Square el cumplimiento de las señales en los pasos de viandantes, al haber simplificado las intersecciones, además registrar un 80% menos de viandantes en la calzada de la séptima avenida.

Otros datos muy importantes que refleja el informe establecen una comparación en cuanto a la percepción del entorno por los viandantes. Algo muy importante, es que hay un 84% mas de personas que se detienen en Times Square y Herald Square para comer, tomar un café, leer, dibujar, o hacer fotografías. Además, el 42% de los residentes encuestados confirman que desde que se realizaron los cambios, compran más en los comercios del barrio. Del mismo modo, el 26% de los trabajadores del entorno salen a comer a la calle con más frecuencia, y un 70% de los asistentes a los teatros de Broadway opinan que el impacto del proyecto ha sido positivo.

Por último, las encuestas también mostraron como finalmente, el proyecto tuvo un impacto positivo en la sociedad neoyorquina, obteniendo un respaldo mayoritario. Por un lado, un 74% de los encuestados afirman que en ese periodo de tiempo Times Square mejoró drásticamente, y un 43% menos de personas afirmaron que evitarían la zona si pudieran. Por otra parte, los empleados de la zona mejoraron su tasa de satisfacción con su entorno del 43% al 74%.

Este informe arroja unos datos muy positivos sobre el proyecto piloto "Green Light for Midtown", haciendo evidente la utilidad de esta fase provisional a la espera de un proyecto definitivo e integral para Times Square, algo mas lento y costoso. Es decir, el proceso de peatonalización mediante urbanismo táctico fue una herramienta fundamental para ayudar a cambiar la percepción del espacio que rodea a los ciudadanos, así como para ayudarlos a que se apropien de él y esclarecer cuales son las necesidades reales del espacio para el proyecto definitivo. Por ello, también sirvió como instrumento experimental para ver el efecto a pequeña y gran escala, a nivel de calle, de barrio, y de ciudad. (NYC DOT, 2010)



Fig. 3.19 y 3.20. Herald Square en 2007, y en 2009 tras la puesta en marcha del proyecto Green Light for Midtown.



Fig. 3.21. Vista de Times Square en 2017.

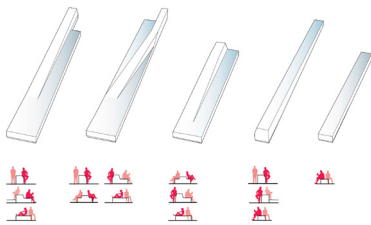


Fig. 3.22. Tipologías de banco propuestas.

3.3. La urbanización definitiva: el proyecto de Snøhetta.

El último paso para completar el proceso de transformación al que se estaba sometiendo Times Square, era seleccionar al estudio que sería responsable de llevar a cabo su propuesta. En 2010, el Departamento de Transportes junto con el Departamento de Diseño y Construcción, eligió al estudio noruego Snøhetta, empezando las obras en 2012, tras llevar a cabo la fase experimental del proyecto piloto “Green Light for Midtown”. El proyecto convertirá en espacio para peatones un total de 13.000 metros cuadrados de calzada, repartidos en un total de cinco plazas públicas distribuidas entre las calles 47 y 42, y sumando un presupuesto de 27 de los 55 millones de dólares totales que suponen el proyecto completo.

La primera fase englobaba las actuaciones en las calles 42 y 43 y concluyó en 2014, y se completó finalmente el 19 de abril de 2017, con la inauguración definitiva del “Cruce del mundo”, el destino más visitado de Nueva York y Estados Unidos por 45 millones de personas cada año.

El diseño supuso la pavimentación de todo el ámbito con piezas de hormigón prefabricado con dos acabados distintos, y con incrustaciones de acero del tamaño de una moneda que reflejan las luces de neón y las pantallas publicitarias tan características de Times Square por toda la superficie. Además, las piezas están dispuestas de forma que representan la antigua alineación de Broadway en su encuentro con la séptima avenida. Además, diez bancos también de granito de entre 10 y 15 metros que permiten articular el espacio gracias a sus formas que varían en función de su posición. (Snøhetta, 2013, 2014, 2017; ArchDaily, 2017)

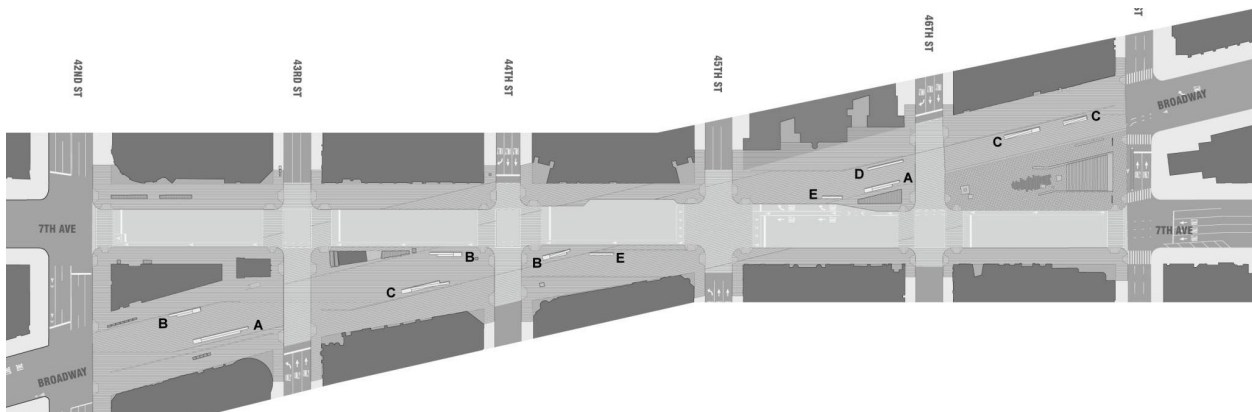


Fig. 3.23. Urbanización definitiva de Times Square. Planta del proyecto de Snøhetta.

El proyecto una vez finalizado supuso un lavado de cara y una mejora sustancial del paisaje urbano de Times Square y del Midtown de Manhattan, un proyecto integral que ha logrado un cambio hacia una política de movilidad activa, en la que primen los desplazamientos peatonales seguros frente a los que son realizados en vehículos privados, a pesar de que, hoy en día en Nueva York, el espacio público en las calles sigue siendo mayoritariamente destinado al coche. Sin embargo, la creación de estos nuevos espacios peatonales en el corazón de Manhattan ha supuesto un cambio en la vida de los residentes y trabajadores de la zona, así como de los turistas y su forma de desplazarse por su entorno.



Fig. 3.24. Vista de Times Square tras su reurbanización. 2017.

4. La transformación de la Plaza del Mercado de València.



Fig. 4.01. Plaza del Mercado en 2015.



Fig. 4.02. Plaza del Mercado en 2019.



Fig. 4.03. Plaza del Mercado. Imagen proyecto 2020.

La Plaza del Mercado de València, es hoy en día uno de los mayores polos de atracción de Ciutat Vella por su variada oferta de actividades, tanto comerciales, como de ocio, turísticas o culturales, a pesar del estado descuidado que su entorno lleva arrastrando varias décadas. Su carácter comercial viene marcado desde hace más de mil años, con la proliferación del zoco de la València islámica y el comercio ambulante, situado extramuros, hasta la llegada de la nueva muralla cristiana, la aparición del edificio construido del Mercado Nuevo, y finalmente el Mercado Central. Además, se trata de un entorno con gran valor patrimonial por los monumentos que se sitúan en ella, como son la Lonja de la Seda, el Mercado Central y la Iglesia de los Santos Juanes. Por ello, a continuación, vamos a ver el complejo proceso histórico que ha experimentado la Plaza del Mercado y el entorno del Mercado Central a lo largo de más de mil años, y que ha generado este entorno con un gran valor arquitectónico, hasta llegar a la configuración que hoy en día podemos ver, en un estado provisional de reapropiación del espacio público mediante urbanismo táctico, a la espera de que se lleve a cabo el proceso definitivo de urbanización del todo el entorno del Mercado Central, la Lonja y la Iglesia de los Santos Juanes, desde la Plaza del Mercado a la Plaza de la Ciudad de Brujas.

4.1. Evolución histórica hasta el siglo XX.

El actual entorno de la Plaza del Mercado tiene su origen en el conocido como “Valle del Mercado”, originado por un primitivo cauce que discurría por la zona, desecado en el s. XI. Se trataba de un brazo fluvial secundario del río Turia que nacía en el actual Paseo de la Petxina, transcurría por las actuales calles Baja, Bolsería y Barcas, hasta desembocar de nuevo en el río a la altura de la Plaza de Tetuán, pasando antes por la Plaza del Mercado, lo que supuso que originalmente esta se encontrara deprimida respecto a la plaza del Tossal, y que encontremos elementos, como las “covetas de San Joan”, en la Iglesia de los Santos Juanes, o los almacenes de la Lonja, con una diferencia de cota significativa respecto al pavimento actual de la plaza. (Hidalgo Delgado, 2013)

4.1.1. El origen comercial de la València islámica (S.VIII-XII)

La Plaza del Mercado ya tenía un carácter comercial importante durante la época musulmana, encontrándose entonces en la parte exterior de la muralla árabe, en el arrabal de la Botella. Allí se situaba uno de los zocos o mercado de la ciudad, y la mezquita sobre la que después se construyó la Iglesia de los Santos Juanes, anteriormente llamada San Juan del Mercado o San Juan de Botella. La muralla discurría paralela a la actual línea de fachada de la Lonja, unos metros hacia su interior; y para acceder al zoco desde el barrio de la Alcaicería, intramuros, en un primer momento se contaba con la puerta de la “Bab Baytala” o de la Boatella, acceso principal por el sur, situada el actual cruce de la calle San Vicente con Cerrajeros, y más tarde se abrió la puerta de “Bab Al-Qaysariya”, una puerta menor situada en la actual calle del Trench (rompimiento), creando un camino más corto. (Ramírez Blanco, 1999)

4.1.2. La consolidación tras la reconquista (S. XIII-XIX)

Tras la reconquista, Jaime I concedió al sector en el que ahora se encuentra la Plaza del Mercado, la autorización para establecer un mercado público ambulante en 1261, en principio solo los jueves. Al estar ya desecado el brazo secundario del río Turia, los terrenos extramuros continuaban siendo inundables en caso de riada, por lo que se desarrollaba la actividad comercial, además de evitar problemas de suciedades a la ciudad. (Hidalgo Delgado, 2013; Fernández Serrano e Ibáñez López, 2018)

En 1356, el rey Pedro IV el Ceremonioso ordenó levantar una nueva muralla ante las necesidades de defensa y de crecimiento de la ciudad, protegiendo un entorno superior al de la muralla árabe, pasando de las 48 hectáreas del recinto árabe, a las 148 del cristiano, es decir, casi el triple de superficie amurallada. Esta ampliación se llevó a cabo dejando grandes áreas por las que la ciudad todavía no se había expandido, mostrando por primera vez una actitud previsora por parte de los responsables municipales de entonces, ante las expectativas de crecimiento demográfico debido a la prosperidad comercial del comercio y la llegada de inmigrantes procedentes del resto de la península y del extranjero. Esta nueva muralla originaría la ronda interior en 1865 tras su demolición.

La creciente actividad comercial de la ciudad de València hizo que en 1344 ya contara con una Lonja de Mercaderes, edificio que únicamente se veía en las ciudades más prosperas del Mediterráneo, y estaba situada en la actual Plaza del Doctor Collado, tras la actual Lonja de la Seda. Se trataba de la Lonja de Mercaderes, y también se ubicaba en ella el Tribunal del Consulado, por lo que tuvo que ser ampliada en 1377. Esta prosperidad económica impulsó una serie de reformas urbanísticas que solucionarían los problemas ocasionados por el viejo tejido de la ciudad árabe, muy criticadas por los Jurados de la ciudad, llevando a cabo el ensanchamiento de varias calles vinculadas históricamente al comercio, como la Calle del Trench en 1408, y otras como la de San Vicente o Avelanas en 1416. En 1469 se propuso la construcción de la nueva Lonja de Mercaderes iniciándose las obras en 1482, y tras su conclusión en 1515 la anterior pasó de ser Lonja general a Lonja de aceite. (Ramírez Blanco, 1999)

Centralidades de la ciudad de València

La consolidación del barrio del Mercado supuso el desplazamiento del pulmón comercial desde la Seu en la época Romana, hasta el entorno de la Plaza del Mercado en la época islámica y cristiana, estableciendo una particularidad en la ciudad de València respecto al resto de ciudades contemporáneas a ella: una doble centralidad, diferenciando el centro civil y religioso en la plaza de la Seu, y el comercial en la plaza del Mercat, a diferencia del resto que compartían un mismo entorno para las tres actividades. Esta centralidad comercial duró en la Plaza del Mercado hasta mediados del siglo XX.



Fig. 4.05. Recreación virtual del recinto amurallado de la València islámica. Situación de la Plaza del Mercado.

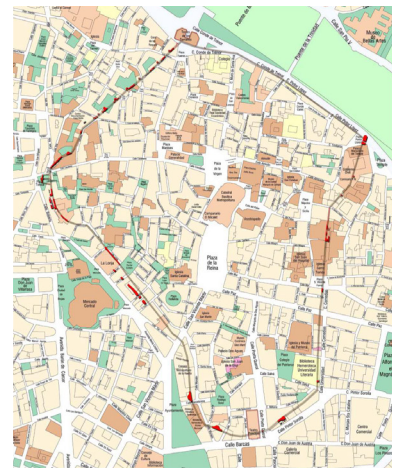


Fig. 4.06. Ámbito arqueológico de la muralla árabe. Lienzo oeste de la muralla recayente a la zona de estudio.

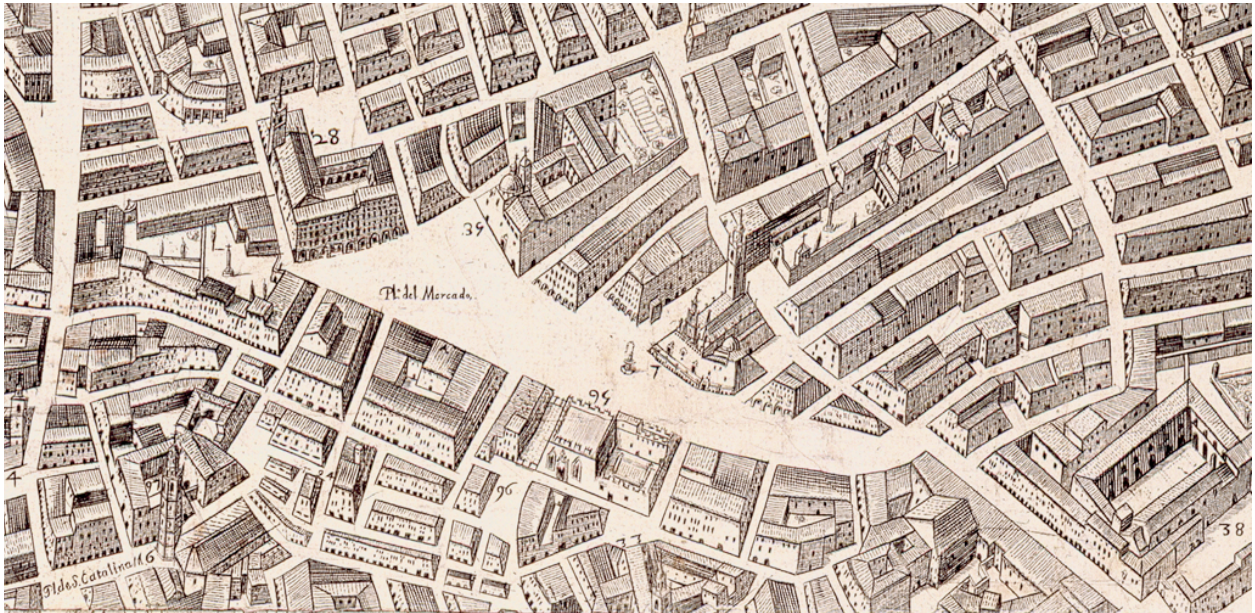
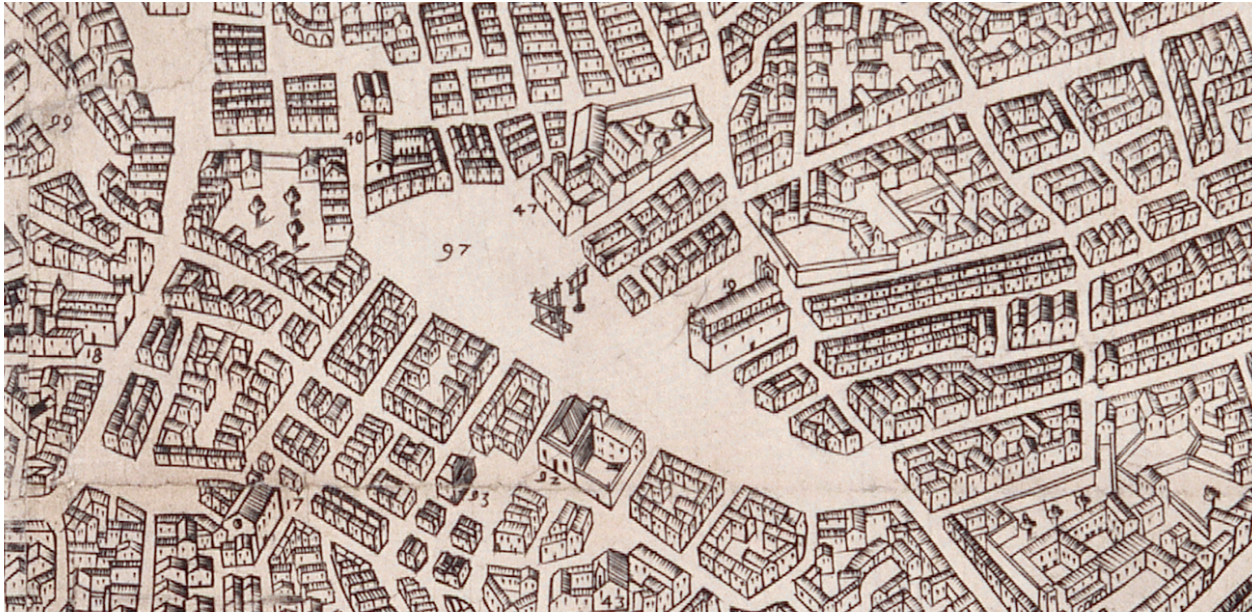


Fig. 4.07 y 4.08. Enfoque de la Plaza del Mercado en el Planos de Mancelli de 1608 y en el del Padre Tosca de 1738.

Además, esto se ve reflejado el plano de Mancelli de 1608 y en el del Padre Tosca de 1738, donde se observa en la trama de las calles del barrio del Mercado, condicionada por esa dualidad y los recorridos que producía. En común tienen todas las calles su estrechez y su corta dimensión, formando una trama homogénea en las zonas que rodean la Plaza del Mercado, con manzanas normalmente rectangulares de reducido tamaño, dispuestas en la dirección longitudinal de la plaza. Mientras que las calles del norte de la plaza muestran una orientación noreste-suroeste, siguiendo el recorrido natural realizado por los habitantes de la época entre los puntos de referencia Mercado-Seu, la zona sur está marcada por recorridos norte-sur, paralelos a la calle San Vicente y siguiendo la línea de acceso a la ciudad desde el exterior. En la zona norte, el carácter comercial quedó plasmado en la calle del Trench, que desemboca en la plaza del Mercado, y que fue la primera en pavimentarse de la ciudad en el año 1756 debido al gran número de puestos de venta que tenía y por ser una calle muy transitada para acceder el mercado.

La Plaza del Mercado queda unida por el noroeste a la calle Quart y Caballeros a través de la calle Bolsería y la Plaza del Tossal, y por el sureste, se abrieron las calles de Fernando VII a principios de siglo XIX, y la de María Cristina a principios del XX. Con cien años de diferencia, la calle de San Fernando consiguió unir la plaza del Mercat con otra arteria comercial de la zona, la calle San Vicente, y la calle María Cristina con la entonces plaza de San Francisco, entonces nuevo centro civil de la ciudad. Así se pasó de una ciudad con dos centralidades, a una con tres, diferenciando la Plaza del Mercado como centro comercial de la ciudad y la Plaza de San Francisco como nuevo centro cívico, y la Seu o Plaza de la Virgen como centro religioso. (Simó Terol, 1983)



Fig. 4.09. Plano de Mancelli, 1608.



Fig. 4.10. Plano del Padre Tosca, 1738.

La definición de la plaza a través de su arquitectura.

La Plaza del Mercado es el resultado de una sucesión de transformaciones urbanísticas relacionadas con la geografía y la arquitectura. Tras desecarse el brazo secundario del río Turia, la consolidación comercial de la zona fue avanzando junto con la arquitectura monumental que se concentró en el lugar, dando origen a un espacio residual, de forma trapezoidal, alargado y estrecho, que ahora conforma la Plaza del Mercado. (Hidalgo Delgado, 2013)

El conjunto arquitectónico que hoy en día podemos ver en la Plaza del Mercado ha ido evolucionando durante varios siglos, erigiendo nuevos edificios y derribando otros viejos.



Fig. 4.11. Grabado de la Plaza del Mercado realizado entre 1806 y 1820. En el centro se distinguen, de izquierda a derecha, la Iglesia de los Santos Juanes, la fuente anterior a la de las Cuatro Estaciones y la Lonja.

Por un lado, en 1240 se levantó una ermita que sustituyó a la mezquita que había junto al zoco de la Boatella, siendo reconstruida en el siglo XIV tras pasar por un incendio y reformada en varias ocasiones, la última finalizada en 1702, concediéndole el aspecto por el que hoy conocemos la Iglesia de los Santos Juanes. Anteriormente, fue llamada San Juan del Mercado o San Juan de Botella, haciendo referencia al nombre del arrabal sobre el que se construyó la mezquita, y sobre ella, la capilla. Además, otro edificio de carácter religioso importante fue el Convento de Santa María Magdalena, levantado pocos años después de la llegada de Jaime I en 1240, como monasterio para los religiosos de la penitencia de Cristo, siendo vendido en 1297 a las Religiosas Dominicas de Santa María Magdalena. El convento estuvo en funcionamiento seis siglos, hasta que en 1836 tuvo lugar la desamortización de Mendizábal, lo que supuso la expulsión de las religiosas en el año 1837, y su derribo, junto con el de La Puridad y La Merced en 1838. Otros conventos lograron mantener su uso o siendo utilizados como cárceles, museos, academias, oficinas del Estado, o talleres. (Ferrerres, 2009)

Por otra parte, uno de los edificios más característicos del entorno y que más relevancia han tenido, por su antigüedad y su uso, ha sido la Lonja de los Mercaderes o de la Seda. Tras el auge económico y el aumento de volumen económico de la ciudad, se decidió ampliar la Lonja original en 1444, situada en la Plaza del Doctor Collado, pero no fue suficiente, por lo que en 1469 se decide construir un nuevo edificio que reúna las condiciones y comodidades que se precisaban. El 1 de junio de 1470 se comenzó a recaudar un “impuesto de mercadería” para financiar la construcción del edificio y en 1482, el Consell de la ciudad decide tasar y expropiar las viviendas que ocupaban la parcela de la Lonja actual, algunas recayentes a la calle Arrocers, hoy desaparecida y situada donde ahora se encuentra la torre de la Lonja, entre ellas la casa de Mossen Pujades. De esta forma, la construcción de la nueva Lonja de Mercaderes se llevó a cabo entre las calles “Escalones de la Lonja” o de los “Hierros”, y en la actualidad “Pere Compte”, la calle “de la Lonja”, la calle “Cordellats” y la “Plaza del Mercado”. La fecha de inicio de las obras data de 1482, pero existe una contradicción al aparecer en el blasón esculpido en la esquina de la Plaza del Doctor Collado, la fecha de febrero de 1483. Finalmente, las obras concluyeron en diciembre de 1489, es decir, apenas quince años, dejando la Lonja vieja como Lonja del aceite, o “Lonja de l’Oli”. (Ramírez Blanco, 1999)



Fig. 4.12. Iglesia de los Santos Juanes.



Fig. 4.13. Lonja. ca. 1960



Fig. 4.14. "El Palleter declarando la guerra a Napoleón", Joaquín Sorolla, 1884.

Usos ligados al comercio

La plaza del Mercado, una vez dentro de las murallas y convertido en un punto vital para la ciudad, fue escenario de múltiples festejos y momentos anecdóticos e históricos, como torneos de caballeros en 1375, justas o corridas de toros. También se ejecutó en la horca al guerrillero Romeu por revelarse contra el ejército napoleónico, dándole nombre a la plaza por un tiempo por ese motivo. Actos como este fueron normalizados al situarse durante los tiempos de la inquisición una horca elaborada con piedra junto a la actual lonja antes de 1409, siendo sustituida en 1599 por un arco del triunfo para conmemorar el matrimonio de Felipe III. Se instalaría de nuevo entre los años 1612 y 1632. Del mismo modo, la Plaza del Mercado también fue el escenario de mítines políticos y en el que Vicente Domenech, "el Palleter", tras la abdicación de Fernando VII, subido a una silla en las escaleras de la Lonja y rasgando un documento oficial, comienza el levantamiento del pueblo de València contra los franceses y Napoleón. (Hidalgo Delgado, 2013)

Otro elemento característico que forma parte de la composición histórica de la plaza fue la fuente ornamental del Mercado, hito de la época que ya aparece en los planos de Tosca de 1704, construida en 1672 por Joan Baptista Pérez, que además fue utilizada como abrevadero, suministro de agua para los bomberos, por entonces el gremio de los aguaderos, y para llevar a cabo la limpieza y baldeo de la plaza tras finalizar el mercado. Fue inaugurada el día de la Virgen de los desamparados de ese año. En 1852, cuando la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos aprobó el proyecto, se sustituyó por una nueva fuente denominada "Font del Mercat" o "Font de les Cuatre Estacions", construida de hierro fundido en Francia, y trasladada al Paseo de la Alameda en 1878, donde todavía se conserva. (Hidalgo Delgado, 2013)

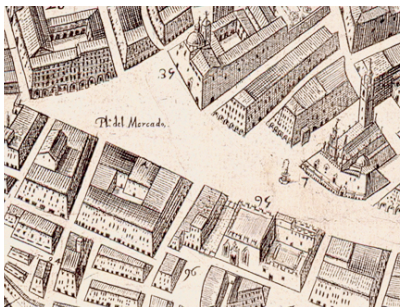


Fig. 4.16. Primera fuente. Plano de Tosca. 1704.



Fig. 4.17. Primera fuente. Plano de 1831.

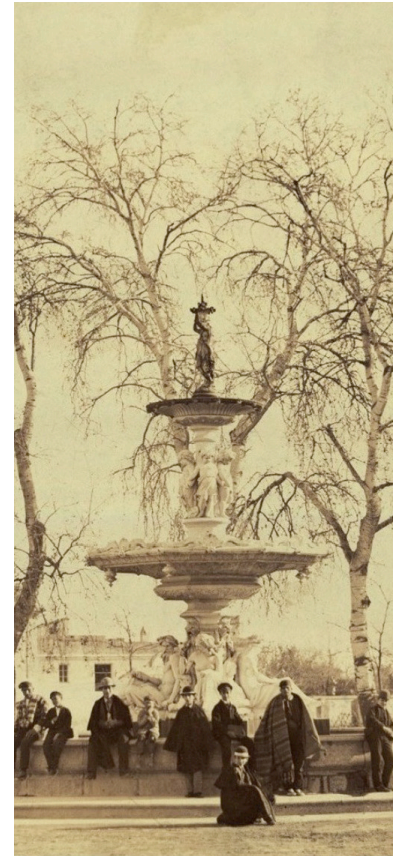


Fig. 4.15. Fuente de las Cuatro Estaciones en la Plaza del Real.



Fig. 4.18. Segunda fuente. Plano de 1852

terrenos, y el de La Merced, sería objeto de especulación tras su demolición, siendo vendidos los terrenos por el ayuntamiento a promotores privados, cediendo a las presiones de sus acreedores, y originando en 1848 los edificios que actualmente se sitúan en la calle Liñán, también de nueva planta. (Simó Terol, 1983; Ferreres, 2009)

Tras la demolición del Convento de las Magdalenas, el ayuntamiento inaugura en 1839 el Mercado Nuevo, un edificio con unas cualidades muy modestas, compuesto por tres galerías de pilastras dóricas en forma de U, rematadas por una balaustrada, y con un entoldado que cubría la zona central. Un total de 340 columnas hacían de pórtico para un total de 34 casetas situadas a los lados. En la zona sur, recayendo a la calle de los Carros, ahora de las Calabazas, y sin acceso directo desde la plaza, estaba situada la pescadería de la ciudad, anteriormente ubicada en la actual Plaza Redonda, donde la Pescadería Vieja tampoco se reunían unas condiciones de higiene apropiadas. Sobre los terrenos de la Pescadería Vieja y el Matadero, se llevó a cabo la construcción en 1837 de la manzana residencial que compone la Plaza Redonda. La sencillez y sobriedad del proyecto del Mercado Nuevo supuso que el edificio quedara obsoleto en poco tiempo, por lo que se tuvo que reformar en varias ocasiones. En 1897 el Ayuntamiento tuvo que demoler prácticamente el mercado entero, levantándolo de nuevo rápidamente, ya que los pórticos que delimitaban el espacio necesitaban mejorar sus condiciones de higiene. Más tarde se llevaron una serie de obras que pretendían seguir mejorando el Mercado Nuevo en este sentido, como la instalación de baños en 1902, y la reforma del saneamiento en 1909, así como la instalación de mostradores de mármol en la pescadería, apoyados en unas estructuras metálicas y la pavimentación del suelo, también en ese año.

Sin embargo, el mercado continuaba siendo insuficiente, y los vendedores fueron ocupando las calles que rodeaban el Mercado Nuevo, ocasionando molestias a los vecinos. Además, la creciente burguesía ligada a la agricultura de la ciudad de València mostraba sus críticas a través de la prensa, reclamando edificios acordes con esta situación de bonanza económica de principios del siglo XX. Así llegaron a la ciudad edificios como la nueva fachada del Ayuntamiento en 1905, la nueva Estación del Norte en 1906, el edificio de Correos en 1919, y también el nuevo Mercado Central. De todas formas, el Mercado Nuevo siguió en funcionamiento hasta el comienzo inminente del Mercado Central para seguir abasteciendo a la población, llevando a cabo su derribo el 7 de octubre de 1916. (Hidalgo Delgado, 2013; Fernández Serrano e Ibáñez López, 2018)

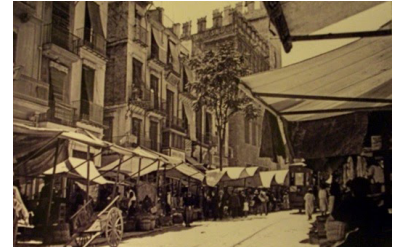


Fig. 4.22. Plaza del Mercado. Ca. 1920.



Fig. 4.23. Plaza del Mercado en 1925.



Fig. 4.24. Plaza del Mercado. Ca. 1925.



Fig. 4.25. Grabado de la Plaza del Mercado. Ca. 1939.



Fig. 4.26. Proyecto de ensanche de 1858.



Fig. 4.27. Plano topográfico de 1883.

Las propuestas de ensanche y reforma interior

Al mismo tiempo, durante el siglo XIX, la ciudad de València experimentó un crecimiento demográfico importante, haciendo aumentar la densidad y el hacinamiento de los barrios todavía encorsetados por el recinto amurallado. Las reformas ocasionadas tras la desamortización no habían sido suficientes, y la ampliación de la ciudad más allá de sus murallas debía ser inminente. En los años siguientes y hasta mediados del siglo XX, surgieron múltiples proyectos fallidos, otros que no se ejecutaron por completo, y otros que finalmente sí que se llevaron a cabo, que cambiaron por completo la trama histórica de la ciudad amurallada, y que la ampliaron más allá de sus límites. También supuso un cambiar del entorno de la Plaza del Mercado, objeto de estudio de este trabajo, con la apertura de la incompleta Avenida del Oeste.

El primer intento de reforma tuvo lugar en 1856 cuando el Ayuntamiento propuso derribar las murallas de la ciudad, llevando a cabo un plan de mejoras basado en el proyecto de Antonio Sancho de 1855, el Plan General de Reformas. La falta de legislación para llevar a cabo proyectos urbanísticos intramuros de tal magnitud, y la imposibilidad de adquirir la muralla y sus edificaciones, presuntamente propiedades militares, hicieron que la propuesta fuera descartada. Tras los acertados intentos de ciudades como Barcelona y Madrid el año siguiente, la Comisión Municipal de Ensanche presenta en 1858 el Proyecto General del Ensanche de la Ciudad de València, elaborado por un equipo multidisciplinar que incluía al historiador Vicente Boix, arquitectos como Antonio Sancho, Timoteo Calvo y Sebastián Monleón, y el médico higienista Manuel Encinas. El proyecto proponía el crecimiento de la ciudad por el sur y por el oeste, apoyándose en el perímetro de la muralla medieval, derribándola, y creando una nueva, además de mantener las propuestas de reforma interior propuestas en el anterior plan. Finalmente, el proyecto no fue aprobado por el Ministerio de la Gobernación, al considerar la superficie de crecimiento insuficiente, y por su geometría barroca, alejada de las innovadoras propuestas urbanísticas del proyecto del Ensanche de Ildefonso Cerdá para Barcelona.

De esta forma, el Proyecto del Ensanche se reformula en 1868, aunque la falta de una cartografía básica de la ciudad, que no se elaboró hasta 1883, y la inestabilidad política del momento, provocaron que el proyecto no se llegara a aprobar definitivamente. Igualmente, esto no fue impedimento para que las edificaciones empezaran a proliferar fuera del recinto histórico, motivado por el comienzo de derribo de la muralla en 1865,

siguiendo las alineaciones propuestas por este plan. También supuso una motivación para llevar a cabo el derribo de los conventos de Santa Tecla y San Cristóbal, así como a elaborar el proyecto de la calle Revolución, más tarde de la Paz, siendo una nueva vía de acceso rápido al centro histórico.

Entre 1874 y 1883 se aprobaron los “proyectos de alineaciones”, que evitaban seguir la legislación dictada por el Gobierno Central y su nueva ley del Ensanche de 1877, condicionando también gravemente la aprobación de un proyecto de Ensanche definitivo para la ciudad de València. Los proyectos de alineaciones supusieron que, en 1883, estuviera consolidada más de un tercio de la superficie exterior; y provocaron que finalmente el Ayuntamiento convocara un concurso muy restringido, del que salió por fin el Proyecto de Ensanche, de los arquitectos municipales Luis Ferreres, Joaquín María Arnau, y José Calvo, aprobándolo en 1884 por el mismo Ayuntamiento y en 1887 por el Gobierno Central.

Más tarde, en 1890, el Ayuntamiento encargó al antiguo arquitecto municipal Luis Ferreres la elaboración de un plan que sirviera como alternativa al Plan General de la ciudad, que consistía en la construcción de una Gran Vía que atravesara el centro histórico de la ciudad, desde la antigua puerta de Ruzafa, hasta la de San José, con una longitud de más de 1500 metros, y 30 de anchura. Además, Ferreres propuso sumarle una segunda Gran Vía perpendicular, de 1200 metros de largo y 25 de ancho, que fuera desde la calle San Pedro Pascual hasta el puente real Real, encontrándose ambas en la Plaza del Doctor Collado, cambiando por completo su forma, y también la de la Plaza del Mercado. Este proyecto quedó olvidado con rapidez al ser demasiado caro para las arcas municipales y ambicioso, pues suponía demoler una quinta parte de la ciudad histórica, y tras ser aprobado por el consistorio, quedó olvidado en un cajón, incluso por la prensa, tras la polémica que causó al ser presentado. El proyecto fue cuestionado desde el principio por numerosos sectores sociales y económicos por la demolición de numerosos edificios con un importante valor patrimonial, el gran ámbito del proyecto, el desplazamiento de la ciudad histórica de las clases sociales más pobres al revalorizar gran parte de los terrenos de forma especuladora, y por su utilidad, puesto que dejaba olvidados los problemas higiénicos más importantes de la ciudad en ese momento concentrados en el barrio de Pescadores. De haberse realizado, hubiera supuesto un cambio radical de la ciudad, dejándola irreconocible, también en la Plaza del Mercado, al atravesarla por completo, cambiando su fisonomía y condicionando la forma del futuro Mercado Central, que muy pronto empezaría a gestarse. (Ferreres, 2009)



Fig. 4.28. Proyecto de ensanche de 1884.



Fig. 4.29. Gran Vía entre las antiguas puertas de San José y Ruzafa. Luis Ferreres, 1892.



Fig. 4.30. Proyecto reforma interior de 1911.



Fig. 4.31. Proyecto ensanche de 1912.



Fig. 4.32. Proyecto reforma interior de 1929.

Mientras que el primer Ensanche de València se consolidaba, la intención expansionista comienza a detraerse para volver a poner el foco de atención en la necesidad de un plan de reforma interior. Federico Aymamí será el encargado de llevar a cabo el planeamiento, como arquitecto de la Policía Urbana, que presentaría ante el consistorio el proyecto en 1906, y lo modificaría en 1910. El proyecto proponía una primitiva Avenida del Oeste, que cruzaría la ciudad de forma similar a la de Ferreres, desplazándola hacia el Oeste, y uniría la Plaza de San Agustín con el Puente de San José a lo largo de 1360 metros, atravesando las barriadas del Hospital y las Escuelas Pías, las más afectadas por el hacinamiento en ese momento, y también de forma perpendicular; la Avenida del Real, que enlazaría el Puente del Real con el centro comercial de la ciudad, acabando en la Plaza de la Reina, de la que también se propone su ampliación. Esta última propuesta se llevó a cabo de forma paralela junto con el concurso del Mercado Central, y en el plano de su propuesta ya se puede ver la parcela reservada, alineada con la Avenida del Oeste. (Taberner Pastor, 1987)

Tras la aprobación del ensanche de 1912 de Mora y Pichó, delimitado por el camino de Tránsitos y el ensanche de 1887, los cambios más significativos en el entorno de la Plaza del Mercado no llegaron hasta los años veinte en la dictadura de Primo de Rivera y más tarde en la Segunda República. Tras el golpe de estado de 1923, las instituciones de todo el país fueron intervenidas, y en València el nuevo consistorio comenzó a gestar un nuevo plan de reforma interior. En 1929 se presenta la nueva propuesta de Javier Goerlich, que no es más que una ligera modificación del plan de Aymamí: la Avenida del Oeste, la Plaza de la Reina, y en esta ocasión, la ampliación de la calle de la Paz hasta la Plaza del Mercado, modificando al Plaza del Doctor Collado, evitando la Lonja, y prolongándola hasta las Torres de Quart. El Mercado Central había sido inaugurado recientemente, y la idea de abrir grandes vías para el creciente tráfico rodado esperado, era una realidad que se plasmaba en el plan. También se establecía la nueva alineación de la Bajada de San Francisco siguiendo la línea de la nueva fachada del Ayuntamiento, que se estaba llevando a cabo, conformando así la Plaza de Castelar, actual Plaza del Ayuntamiento, así como la calle María Cristina, enlace fundamental entre el centro comercial y el nuevo centro cívico y administrativo de la ciudad. Mientras que las reformas de la Plaza de Castelar sí que dieron comienzo, llegando a convertirse en un símbolo de la València republicana, la Avenida del Oeste quedó paralizada por la situación económica y la Guerra Civil, por lo que el Mercado Central llegó a inaugurarse en 1928, sin que se llegara a iniciar su construcción, aprobada en 1932. (Taberner Pastor, 1987)

El Mercado Central

Es sin duda uno de los edificios con mayor monumentalidad de la ciudad, tanto por su valor arquitectónico y patrimonial, como por su carácter social al tratarse de un equipamiento urbano histórico que todavía conserva su relevancia en el ámbito comercial a nivel de barrio y de ciudad. El Mercado Central fue el último monumento en incorporarse a la Plaza del Mercado tras la Iglesia de los Santos Juanes y la Lonja.

La idea de crear un nuevo edificio que sustituya al Mercado Nuevo, levantado en 1839, empezaría a hacerse realidad debido al constante deterioro de este, su obsolescencia, y la crítica de parte de la sociedad burguesa de finales del siglo XIX. El ayuntamiento, creó una comisión que abordara el tema nombrando a los arquitectos Ferreres y Monforte, que abrieron un concurso externo para construir un nuevo mercado en los solares de los conventos de San Cristóbal. Presentaron sus propuestas en 1869 Adolfo de la Torre y Joaquín Almunia y José Zacarías Camaña en 1874, siendo el primero de planta cuadrada, y el segundo rectangular, y ambos formaron parte de las primeras propuestas de crear un mercado construido de hierro en a la ciudad. También existió un tercer proyecto presentado por el arquitecto municipal Carmelo Casajuana del que no conserva información. Tras descartar estos tres proyectos, el Ayuntamiento convocó un nuevo concurso en 1883, con las condiciones de que fuera abierto y construido en hierro. Se presentaron Adolfo Morales de los Ríos con una propuesta que se excedía en el presupuesto, y en 1907 Joaquín Almaraza presentó una nueva propuesta presentando su proyecto de mercado para la ciudad de Murcia de 1901. De esta forma, llegó a la ciudad la Exposición Regional de 1909, y la situación de prosperidad económica hacía que la burguesía dedicada a la agricultura no dejara de ver aumentar sus exportaciones. Esta situación, junto con los proyectos de reforma interior planteados, supuso un desarrollo arquitectónico plasmado en edificios como la nueva fachada del Ayuntamiento de 1905, la nueva Estación del Norte de 1906, el edificio de Correos y Telégrafos de 1910, o el ensanche de la calle Colón, lo que motivó que el Ayuntamiento convocara un nuevo concurso en 1910 para la construcción de un nuevo mercado que diera respuesta al desarrollo de la huerta.

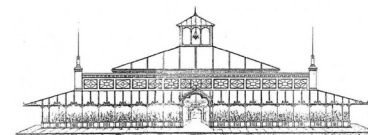


Fig. 4.33. Alzado del proyecto de J. Zacarías Camaña de 1874.



Fig. 4.34. Los reyes Alfonso XIII y Victoria Eugenia inaugurando los derribos de 1910.

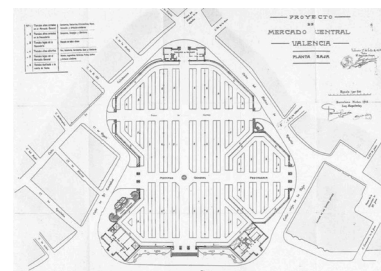


Fig. 4.35. Planta del proyecto de Guardia Vidal y Soler i March con la Avenida del Oeste todavía sin ejecutar.



Fig. 4.36. Ejecución del sótano.

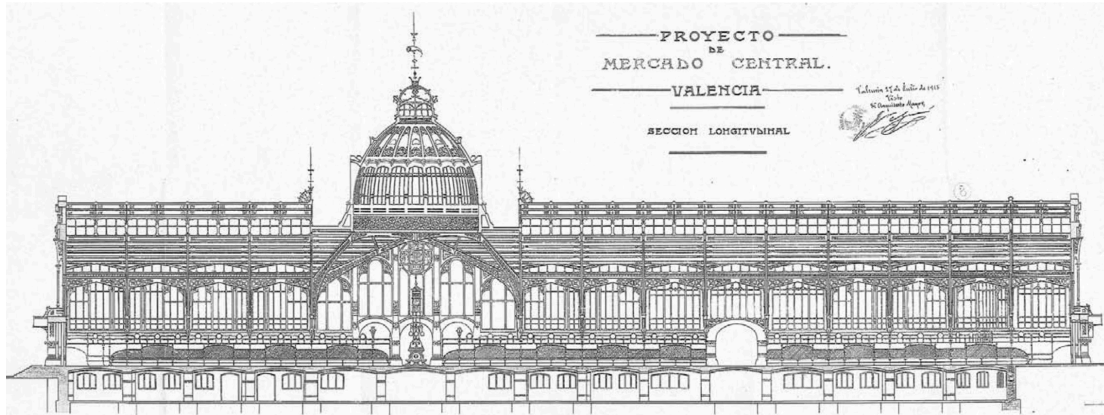


Fig. 4.37. Sección longitudinal por la cúpula del Mercado Central.



Fig. 4.38. Mercado Central en construcción. 1926.

El alcalde Ernesto Ibáñez Rizo dio el impulso definitivo al proyecto, que financiaría Francisco Trenor con tres millones de pesetas. El concurso se resolvió tras cuatro años de discusión sobre la centralización o descentralización del mercado, ganando la primera gracias a la propuesta de reforma interior de Federico Aymamí de 1910 y su plan de centralización de servicios y de apertura de avenidas, dando origen al Mercado Central que hoy conocemos. El concurso reunía un total de catorce condiciones, como el coste valorado en un millón y medio de pesetas, la ubicación en la Plaza del Mercado, o la creación de un edificio abierto pero que pueda cerrarse, con estructura de hierro. Tras llevar a cabo las expropiaciones, en octubre de 1910 se derribaron alrededor de cuarenta viviendas recayentes a la calle Conejos ante el rey Alfonso XIII, y el 28 de diciembre de 1911 se resolvió el concurso al que se habían presentado seis proyectos, saliendo elegido ganador tras la votación del jurado el primer proyecto, realizado por Francisco Guardia Vidal y Alejandro Soler i March, cercanos colaboradores del arquitecto catalán Lluís Domènech i Montaner, tras resolver las rectificaciones que exigieron a los tres proyectos finalistas y ser descartados los otros tres en una primera selección el 9 de enero de ese mismo año. El proyecto ganador pasó por la real Academia de San Carlos demostrando la relevancia del edificio, y el concurso de las obras se adjudicó el 22 de noviembre de 1915, y el 30 de diciembre de ese año, el alcalde Miguel Paredes coloca la primera piedra, dando comienzo las obras realmente en mayo de 1916. En 1918, el equipo de arquitectura que salió adjudicatario dimitió al finalizar las obras del Pabellón Administrativo por los retrasos de las obras y las discrepancias con el Ayuntamiento por los honorarios, por lo que en 1919, se encarga al Valenciano Enrique Viedma Vidal, autor de las Aduanas del puerto o la Finca Roja la dirección del proyecto. Con un coste final de más de seis millones de pesetas, las obras finalizaron en 1928, inaugurándose el 23 de enero de 1928 con la celebración de una comida para 1400 personas sin hogar. (Hidalgo Delgado, 2013)

Así se puso fin a un largo proceso de casi sesenta años, con el que se dotó a la ciudad de un mercado de referencia construyendo una de las obras más importantes del modernismo Valenciano. También se concibió el espacio final que nos ha llegado hasta nuestros días y que compone la Plaza del Mercado, creando un entorno con un fuerte carácter monumental y reuniendo varios de los edificios más importantes y carismáticos de la ciudad de València: la Lonja, la Iglesia de los Santos Juanes y el Mercado Central.

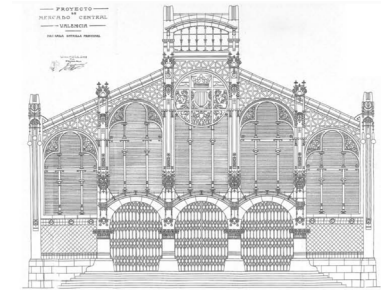


Fig. 4.39. Alzado fachada principal.



Fig. 4.40. Mercado Central en construcción.



Fig. 4.41. Plaza y Mercado Central.



Fig. 4.42. Acceso del Mercado Central.



Fig. 4.43. Perspectiva de la Avenida del Oeste realizada por Javier Goerlich en 1932.



Fig. 4.44. Perspectiva de la Avenida del Oeste desde la Plaza de San Agustín.



Fig. 4.45. Perspectiva de la Avenida del Oeste desde la actual Plaza de Ciudad de Brujas.

València durante la dictadura franquista.

Tras el golpe de estado de 1936, la ciudad de València experimentó un rápido crecimiento demográfico durante la dictadura franquista, impulsado por la emigración del campo a la ciudad en busca de mejores condiciones laborales, que se tradujo en una expansión de la ciudad más allá de los ensanches del siglo XIX. Esta etapa estuvo marcada por la recuperación del plan de reforma interior interrumpido con la Guerra Civil, y la proliferación de grupos residenciales que albergaran a la creciente población de la ciudad por el extrarradio.

En 1940, una vez consolidada la dictadura, el alcalde el Barón de Cárcer y el todavía arquitecto municipal Javier Goerlich, impulsaron de nuevo el proyecto de la Avenida del Oeste. Esta propuesta fue enormemente cuestionada después de que el resto de países europeos ya hubieran abandonado este tipo prácticas tan destructivas y radicales para los centros históricos, elaborando nuevas propuestas de conservación y protección de los mismos. Igualmente, el consistorio aprobó el proyecto del primer tramo entre los terrenos del derribado convento de San Agustín, del que solo se conservó su iglesia, y la plaza de Pellicers, en la actualidad el cruce de la Calle Hospital. También aparece la contradicción en el mismo arquitecto que estaba gestionando el proyecto de la avenida, Javier Goerlich, que por una parte se posicionaba con las nuevas ideas regeneracionistas del urbanismo europeo, pero al mismo tiempo seguía adelante con le proyecto, presentando en 1957 la propuesta del tercer y ultimo tramo. En este caso, se proponía una modificación para reducir el impacto sobre el barrio del Carmen, llevando la avenida desde el Mercado Central hasta el encuentro de las calles Guillem de Castro y el Paseo de la Petxina, desembocando donde ahora se encuentra el IVAM. Aunque se aprobó el presupuesto para este tercer tramo en 1958, el proyecto se paralizó tras la riada del río Turia de octubre de 1957, habiendo realizado dos de las tres partes en las que se dividió el proyecto. Los tramos terminados fueron protagonistas de un rápido deseo especulativo por parte de promotores y arquitectos que querían dejar constancia en esta nueva y moderna vía de la ciudad, en la que podemos encontrar varios edificios de arquitectos importantes de la época como el mismo Javier Goerlich. Además, el hecho de estar situados junto al emblemático Mercado Central ayudó a la proliferación de edificios con amplias plantas bajas con sótano para establecer comercios en ellas, convirtiendo la Avenida del Oeste en un eje comercial de la ciudad durante años. (Sánchez Muñoz, 2013)

La protección patrimonial con la llegada de la democracia.

Tras la transición, la nueva ley de Patrimonio Histórico Español de 1985 exige delimitar el ámbito de los bienes de interés cultural (BIC) para conocer cuales son los entornos de afección a proteger y tutelar a la hora de intervenciones en los mismos o en este entorno. En 1987 se redacta el proyecto de normativa y diseño urbano PND Lonja, que afecta al ámbito de la Lonja de los Mercaderes, la Iglesia de los Santos Juanes y el Mercado Central, tres bienes de interés cultural de la ciudad de València que comparten un mismo entorno, la Plaza del Mercado, y la Plaza Ciudad de Brujas en el extremo final de la Avenida del Oeste. Este documento establece una propuesta de normativa para regular futuras intervenciones y una propuesta de reordenación del espacio público que consiga devolverle la coherencia formal y la escala. Nos encontramos en un entorno en un estado preocupante por la degradación sufrida en las edificaciones, la degradación física del espacio público por es tráfico y el aparcamiento en superficie indiscriminado, así como la carencia de pavimentos y mobiliario urbano adecuados para este entorno de carácter monumental. La pérdida de escala se concentra en la Plaza Ciudad de Brujas, con los edificios creados de forma más reciente tras la apertura de la Avenida del Oeste. Las propuestas pasan por peatonalizar la Plaza del Mercado, las calles Vieja de la Paja, En Gall y Palafox, el bloqueo total con elementos disuasorios de la calle Taula dels Canvis, y recuperar las "covetas" de la Iglesia de los Santos Juanes. Por otra parte, en la Plaza de la Ciudad de Brujas se propone su peatonalización parcial reordenando el espacio viario para reducir el espacio a los vehículos, resaltando el carácter monumental del Mercado Central y la Iglesia de los Santos Juanes, dándole un aspecto real de plaza que en esos momentos no tenía.

Surgieron varios proyectos para intentar acabar con esta congelación que estaba sufriendo un espacio con tanta relevancia para la ciudad. Por un lado, Javier Pérez Igualada propuso en 1977 un proyecto de remate de la Avenida del Oeste que consistía en un juego de edificios alrededor de una plaza junto con una doble fachada para el palacio de Eixarchs, que hicieran de fondo de perspectiva de la avenida y sirvieran de renovación del entorno. Por otro lado, los arquitectos Gradolí, Herrero, Santa Tecla y Torres, volvieron a proponer la continuación de la Avenida del Oeste como herramienta de regeneración urbana en 1989, pero en esta ocasión modificando la trama de Aymamí y manteniendo en ciertos puntos las alineaciones de fachadas de calles estratégicas como Bolsería o Alta. (Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 1992)

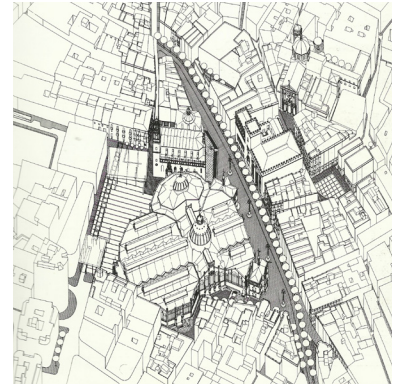


Fig. 4.46. Propuesta de acabados del PND Lonja.



Fig. 4.47. La plaza durante las obras en 2009.



Fig. 4.48. Imagen del proyecto de la plaza para 2012.



Fig. 4.49. Estado de la plaza en mayo de 2017.



Fig. 4.50. Estado de la plaza en julio de 2020.

4.2. Nuevas propuestas para el entorno del Mercado Central (S.XXI).

Con el cambio de milenio, la ciudad de València se encontraba inmersa en un nuevo proceso de crecimiento desmesurado dentro de los nuevos límites que la propia ciudad se había marcado, los bulevares periféricos norte y sur; una nueva corona motorizada, la cuarta, más allá de la Ronda Interior; las Grandes Vías, y la Ronda de Tránsitos. Dentro de la situación de bonanza económica en la que se encontraba el país antes del estallido de la burbuja inmobiliaria, la ciudad estaba llevando a cabo una serie de proyectos colosales, como el Circuito Urbano de Fórmula 1, la Copa América de Vela, o la construcción de la Ciudad de las Artes y las Ciencias.

La propuesta inacabada para la plaza Ciudad de Brujas

Esta expansión de la ciudad y los multitudinarios eventos, también fueron acompañados de una mejora y ampliación de la red de metro de la ciudad, que crecía progresivamente desde su inauguración en 1988, entre los que estaba la creación de la Línea T2, renombrada en la actualidad Línea 10. Las obras comenzaron en 2006, y el recorrido debía unir el norte y el sureste de la ciudad atravesando el centro, desde Tavernes Blanques hasta Nazaret, pasando por Ciutat Vella, y con una estación bajo la Plaza Ciudad de Brujas, llamada "Mercat", combinando tramos en superficie a modo de tranvía y otros bajo tierra como una red de metro convencional. La propuesta consistía en crear un aparcamiento de cinco plantas bajo la plaza que diera servicio al Mercado Central, y bajo él, situada la estación a una profundidad suficiente para que el suburbano no afectase a las edificaciones del centro histórico, a treinta metros de profundidad y excavando el equivalente a cuarenta piscinas olímpicas. El aparcamiento tendría una planta de carga y descarga, estando conectado al Mercado a través del sótano, y se aprovecharía el proyecto para remodelar la Plaza Ciudad de Brujas.

La propuesta elaborada por CPS Ingenieros para llevar a cabo la obra del aparcamiento, y Javier Pérez Igualada para la urbanización de la plaza y el diseño de la estación, quedó paralizada en 2011 con la llegada de la crisis económica tras el estallido de la burbuja inmobiliaria. El diseño de la plaza organizaba el espacio con una pavimentación continua y única, sin escalones ni bordillos para conseguir una plaza con todo el plano del suelo al mismo nivel, construido con adoquines de pequeño formato de

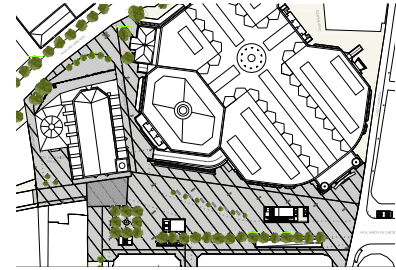


Fig. 4.51. Planta de la reurbanización.



Fig. 4.52. Aparcamiento y estación de metro "Mercat" construidas bajo la Plaza Ciudad de Brujas.

hormigón prefabricado con árido granítico de color gris. Además, para establecer una relación de continuidad con el edificio del Mercado Central, concebido como una parte más del espacio público, una parte de la plaza, pero cubierta, se colocan unas diagonales de adoquín con un tono más claro que sigan los ejes de la estructura del edificio, estableciendo una continuidad entre el interior y el exterior de este. Además, estas líneas continúan por la calle Vieja de la Paja, la Plaza de la Comunión de San Juan y el resto de las calles adyacentes dando unidad al conjunto. También propone una urbanización transitoria para la fachada de “les covetes” a la espera de llevar a cabo una propuesta para el entorno de la Lonja, y un diseño para los elementos emergentes del aparcamiento y la estación con elementos de vidrio como cajas transparentes, separadas prudentemente del Mercado Central para no obstruir las vistas hacia los edificios monumentales. Además, integra en el proyecto las rejillas de ventilación con bancos lineales que se apoyan junto a la rampa del mercado, y también introduce arbolado en varias zonas, como una línea de jacarandas en el oeste, y un grupo de árboles formando un cuadrado en el que colocar de forma centrada la Fuente Melancolía, situada anteriormente frente a la Iglesia, que fue instalada en 1992 en el jardín creado, junto con el busto de Juan Luis Vives que anteriormente estaba en la plaza de los Pinazo. Por último, también se pavimenta con un color más oscuro, pero manteniendo el despiece, la zona frente a la Iglesia de los Santos Juanes que se corresponde con la original Plaza del Cementerio de San Juan, desaparecida al abrir el segundo tramo de la Avenida del Oeste. (Pérez Igualada, 2011)

Tras el retraso continuo de las obras, llegó la paralización en 2011, y el estado de la Plaza de Ciudad de Brujas quedó todavía más degradado, dejando visible un estado de obra en marcha o proyecto a medias, sin finalizar. Las vallas metálicas y señales amarillas, sumados a los huecos abiertos en el terreno que mostraban la profundidad del hueco que se había abierto bajo la plaza, dio lugar a un lugar inhóspito, poco atractivo, y vuelto a ocupar por vehículos estacionados por todas partes. Esta situación se agravaba además por los pavimentos irregulares y discontinuos, dejados a medias, con zonas de hormigón visto y otras de asfalto y restos de pintura.

Finalmente, el aparcamiento se puso en funcionamiento en 2018 a la espera de reformar de forma completa el entorno del Mercado Central, y con la línea de metro, renombrada como línea 10, paralizada todavía en ese tramo.

A la redor del Mercat Central

Mientras las obras en la Plaza Ciudad de Brujas iban avanzando, un equipo multidisciplinar estaba llevando a cabo el informe “A la redor del Mercat Central”, que publicarían en diciembre de 2012, como encargo de la Asociación de Vendedores del Mercado Central. Los responsables de llevar a cabo el estudio fueron los arquitectos Carles Dolç y David Estal, el ingeniero de caminos Joan Olmos, y el economista David Torres, que analizaron el entorno del Mercado entendiendo como un espacio único de actuación el ámbito de las Plazas del Mercado y de Ciudad de Brujas, coincidiendo con el criterio de la asociación, y llevando a cabo una propuesta de intervención que mejorara las condiciones de este espacio, desde el punto de vista comercial, de accesibilidad, de usos y calidad del espacio público, y en general para la vida de las personas que por allí transiten, desde los residentes, los que trabajan en la zona y también los que la visitan.

Este informe plantea unas directrices con las que mejorar el espacio urbano, la movilidad, y la calidad de vida en un corto y un medio plazo. Se plantea la creación de un proyecto de reforma íntegro para el entorno del Mercado Central, en los ejes Avenida del Oeste-Plaza Ciudad de Brujas-Boatella y María Cristina-Plaza del Mercado, abarcando una superficie total de 20.000 metros cuadrados, en la que se llevaría a cabo un proceso de reordenación del espacio público, dejando totalmente peatonal la Plaza del Mercado, convirtiendo la Avenida de María Cristina en una calle-salón y la plaza en un entorno comercial favorable y un espacio de reunión y disfrute de calidad, así como también la reducción del tráfico de paso en la Plaza Ciudad de Brujas, permitiendo únicamente el tránsito de vehículos de residentes, transporte público y autorizados, eliminando por completo el aparcamiento en superficie al poner en marcha el aparcamiento subterráneo. El informe plantea unos criterios concretos para llevar a cabo como la creación de itinerarios peatonales y “puertas” de acceso reconocibles en las calles que conducen al Mercado, la intermodalidad o la remodelación puntual de las líneas de la EMT a su paso por el ámbito del proyecto a la espera de una reestructuración completa de la red o también organizar los movimientos de mercancías para que se realicen de forma exclusiva en el interior del nuevo aparcamiento, y no en la superficie ocupando un espacio excesivo.

De esta forma se pretende potenciar el carácter que ambas plazas poseen como espacio urbano de calidad, ocupado entonces de forma casi exclusiva por el vehículo privado, así como facilitar los desplazamientos



Fig. 4.53. Áreas de actuaciones propuestas.

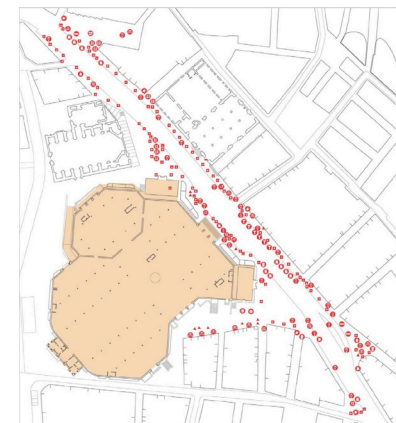


Fig. 4.54. Mobiliario urbano en la Plaza del Mercado en 2012.

peatonales, en bicicleta, y en transporte público, en vez de los motorizados, que son una minoría a pesar de que ocupen la gran parte del espacio público del ámbito. Así se quiere ensalzar la idea de centro comercial abierto y urbano que compone el Mercado Central junto con el resto de los comercios del entorno y del Centro Histórico, y también poner en valor el importante patrimonio arquitectónico que congrega la Plaza del Mercado. Otro punto importante del informe trata de la importante necesidad de revitalización residencial que necesita Ciutat Vella, que en las dos últimas décadas ha tenido una tendencia descendente de población, y también de las oportunidades que ofrecen los solares vacíos.

También hay que destacar que el informe establece un criterio de actuaciones, diferenciando las que podrían llevarse a cabo en un corto periodo de tiempo, con un reducido presupuesto, y las que son a largo plazo y requieren una complejidad mayor. Poniendo el ejemplo de la ciudad de Nueva York y sus actuaciones mediante urbanismo táctico para ganar espacio peatonal, se propone devolver el espacio de la plaza a los viandantes de forma provisional, con elementos efímeros y sin necesidad de grandes obras como maceteros, mobiliario urbano o bolardos, sin que entren en conflicto con la funcionalidad del espacio. Esta sería una actuación barata a corto plazo que podría tener enormes beneficios, hasta que se lleve a cabo el proyecto definitivo para reurbanizar todo el entorno del Mercado Central. También se propone crear una agenda de eventos culturales que promocionen la actuación y llenen de actividad el espacio ganado, todo bajo la creación de una marca que englobe la actuación, haciendo referencia a la centralidad de la plaza respecto al resto de la ciudad: "Plaça Central València". Así se llevaría a cabo la promoción de la actuación, poniéndola en conocimiento de la población, y también la promoción comercial y cultural de la zona. (Dolç, Estal, Olmos y Torres, 2012)

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de València

En diciembre de 2013, un año más tarde, el Ayuntamiento de la ciudad de València presentó su Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), un documento que establece las líneas de actuación y las estrategias a seguir en transporte y movilidad en el ámbito local, realizando por primera vez un análisis exhaustivo sobre la situación del reparto modal que hay en la ciudad. El documento muestra datos esclarecedores como el hecho de que la ciudad reciba cada día 150.000 vehículos de su área metropolitana,

y que el desplazamiento mayoritario se realiza a pie, suponiendo el 41% de los desplazamientos realizados dentro y fuera de la ciudad, superando a los realizados en vehículo privados, que suponen un 32%. Este dato contrasta con la imagen que nos ofrecen las calles y las avenidas de la ciudad, en las que el espacio está dominado por vehículos motorizados, ya sea con espacio destinado a estacionamiento o a circulación. Dentro de las propuestas de este informe están la creación de itinerarios peatonales a escala urbana, la reestructuración de la red de la EMT, la consolidación de una red de carriles bici segregados del tráfico, protegidos, y por la calzada, y mejoras en el transporte público y la intermodalidad, así como el aumento de zonas peatonales, reducción de la velocidad y la intensidad del tráfico en zonas determinadas, y la jerarquización de los desplazamientos para favorecer la movilidad sostenible.

Entre todas estas propuestas, existe un plan de mejoras peatonales en el centro, estableciendo nuevas zonas peatonales, ampliando las existentes, y mejorando la accesibilidad. Entre ellas se establece como zona de posible expansión peatonal el entorno de la Lonja y el Mercado Central, para potenciar el carácter monumental de la Plaza del Mercado dotándole de un espacio de mayor calidad urbana. Esta actuación complementaría las obras que estaban llevándose a cabo en la Plaza Ciudad de Brujas, planteando ser ampliadas a otros espacios y ejes de la ciudad, como la Plaza de la Reina, la Calle San Vicente, la Plaza del Ayuntamiento, o la Estación del Norte aprovechando las grandes dimensiones de la Avenida Marqués de Sotelo. (PMUS, 2013)

Voces encontradas

Tras la presentación del informe “A la redor del Mercat Central”, la misma Asociación de Vendedores del Mercado Central que realizó el encargo rechazó la propuesta por considerarla demasiado radical, estando en contra de eliminar el tráfico de paso por la Plaza del Mercado, o de la redistribución propuesta de las paradas de la EMT. El ingeniero Joan Olmos, coautor del informe, hace de nuevo hincapié en la necesidad de eliminar el tráfico de paso y oportunista en el entorno del Mercado Central, así como el aparcamiento en superficie y el mobiliario urbano colocado de forma poco funcional y arbitraria. (Olmos Lloréns, 2019)

<<Mercado y plaza son inseparables. El Mercado es la plaza y la plaza es el espacio social de la ciudad. Es necesario que hagan las paces, y es bien fácil>>

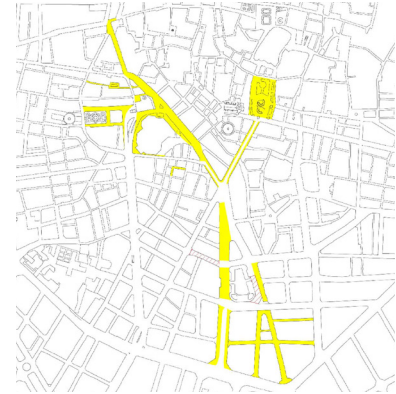


Fig. 4.55. Áreas con potencial para peatonalizar según el PMUS.



Fig. 4.56. Plaza del Mercado desde la Avenida de María Cristina. Mayo de 2008.



Fig. 4.57. Plaza del Mercado desde la Avenida de María Cristina. Julio de 2020.

4.3. La intervención de ocupación provisional.

Tras las elecciones municipales de 2015, el consistorio de la ciudad de València cambiaba de color después de veinticuatro años. La nueva coalición al frente de la ciudad anunció rápidamente un cambio en la política de movilidad, llevando a cabo peatonalizaciones blandas en varias zonas, construcción de carriles bici, y una reestructuración de la red autobuses urbanos de la EMT.

El urbanismo táctico en la Plaza del Mercado

Una de las primeras actuaciones llevadas a cabo fue la que tuvo lugar en el entorno de la Lonja. Tras consensuarlo en la Mesa de Movilidad con los comerciantes del centro histórico, del Mercado Central y otros agentes sociales, a finales de 2015 la Concejalía de Movilidad Sostenible anunciaba la pacificación del tráfico en el lugar, mediante una actuación blanda o urbanismo táctico, restringiendo el tráfico en toda la Plaza del Mercado desde la Calle María Cristina. El proyecto, basado en el informe “A la redor del Mercat Central” y en el PMUS, convertía en peatonal la parte delantera y posterior de la Lonja, eliminando el aparcamiento en superficie y adaptando el viario para eliminar el tráfico oportunista que utiliza la calle Bolsería para atravesar el centro, limitando la circulación a residentes, accesos a los aparcamientos, transporte público, y emergencias. De esta forma, la calle Bolsería pasaría a ser peatonal, consiguiendo así una pacificación del tráfico en la Avenida María Cristina y en la Avenida del Oeste al eliminar el tráfico que atraviesa el centro de forma innecesaria. También se eliminó la parada del autobús turístico en la puerta de la Lonja y se reorganizarían las paradas de autobús, hecho que objeto de críticas por la Asociación de Vendedores del Mercado Central, y finalmente se optó por instalar una nueva parada en la Plaza Ciudad de Brujas, junto al acceso del Mercado Central, y otra que ya estaba prevista en el proyecto en la intersección de la calle San Vicente con María Cristina. De esta forma, el uno de febrero de 2016, comenzaban a colocar los elementos de separación y delimitación de la nueva zona peatonal, formados por mobiliario urbano como maceteros y bolardos, y también pintura y señalización. (Ayuntamiento de València, 2015, 2016; El periòdic, 2016)

Una vez realizada la actuación, la Asociación de Vendedores del Mercado Central, mostraban su malestar al asegurar que sus ventas habían descendido un 40% desde la puesta en marcha de la peatonalización.



Fig. 4.58. Plaza del Mercado en mayo de 2012.



Fig. 4.59. Plaza del Mercado en octubre de 2019. Más de tres años de ocupación del espacio público mediante urbanismo táctico.



Fig. 4.60. Plaza del Mercado. Mayo de 2008.



Fig. 4.61. Plaza del Mercado. Octubre 2019.



Fig. 4.62. Planta de la actuación llevada a cabo mediante urbanismo táctico.

Esto contrastaba con otros datos como la afluencia de los monumentos, y es que la Lonja aumentó su número de visitantes casi un 19% en un año tras las obras, con poco más de medio millón de visitantes. Al mismo tiempo, la Conselleria de Obras Públicas y el Ayuntamiento avanzaba con la puesta en marcha del aparcamiento de Ciudad de Brujas, que comenzó a funcionar en diciembre de 2018, y más importante todavía, se anunciaba un concurso para abordar la reurbanización del entorno del Mercado Central, incluyendo la Plaza del Mercado y la Plaza Ciudad de Brujas. Mientras tanto, la circulación de los 6200 vehículos que pasaban a diario por delante de la Lonja, había sido interrumpida, y los peatones comenzaban a apoderarse del espacio que les pertenecía. El sábado siguiente a las obras, la plaza y el mercado estaban abarrotados de personas gracias a la celebración de una jornada festiva por parte del consistorio para celebrar la actuación. (Ayuntamiento de València 2016; ABC, 2016; Levante-EMV, 2016; València Plaza, 2017)

Tras la puesta en funcionamiento del aparcamiento “Centre Històric-Mercat Central” en diciembre de 2018, se cumplía una reivindicación histórica de la asociación de Vendedores del Mercado Central. Con esta obra finalizada, se conseguía avanzar en un proyecto que logrará transformar el entorno del Mercado Central dándole el carácter de espacio urbano de calidad que necesita, dejando atrás las obras que llevan décadas prolongándose. De esta forma, se siguió la misma técnica que en la Plaza del Mercado, eliminando las plazas de aparcamiento en superficie para colocar bancos, maceteros y otros elementos de mobiliario urbano que delimiten el espacio superficial de la plaza para dedicarlo a los peatones. Esta es la segunda actuación de urbanismo táctico que se emplea en el entorno del Mercado Central, siguiendo y dejando únicamente dos carriles, uno por sentido, más la rotonda para el cambio de sentido de los autobuses de la EMT, en la Plaza de Ciudad de Brujas. (elDiario.es, 2018)

Ocupaciones previas del espacio público

Antes de que la obra de peatonalización provisional se llevara a cabo, el colectivo Valenciano “Desayuno con viandantes” llevó a cabo una de sus ediciones en la Plaza del Mercado. La iniciativa comenzó en 2008, cuando un grupo de artistas y arquitectos se adentraron en el movimiento global de “Permanent Breakfast”, y desde entonces llevaron a cabo más de treinta quedadas por toda la ciudad. La idea consiste en reunir a un grupo de gente en cada evento, y originar un desayuno colectivo y es-

pontaneo en el lugar emblemático seleccionado para cada ocasión, con la intención de establecer una reflexión y reivindicación sobre los usos del espacio público. También se intenta involucrar a los vecinos del barrio, para ayudar a crear lazos y contactos entre colectivos y plataformas ciudadanas, con el fin de concienciar y fomentar la participación ciudadana. Estas actuaciones son tan sencillas como concretar un lugar y llegar a él con el desayuno para compartir con el resto, con el fin de “humanizar las calles”, o de potenciar el carácter de espacio-salón del lugar: celebrando y no protestando, se quiere hacer posible un uso doméstico y cotidiano del espacio público con un acto como el desayuno. Dentro de los eventos programados durante la Semana Europea de la Movilidad de 2014, el Mercado Central organizó una serie de actividades bajo el nombre “De la Plaça al Mercat i del Mercat a la Plaça”, entre las que se llevó a cabo esta performance, que se desarrolló en la Plaza del Mercado el día 20 de septiembre, sábado como todas las quedadas organizadas, y tuvo un gran éxito y participación. Además, se presentó al público el informe “A la redor del Mercat Central” con debate en el que intervinieron como ponentes Cales Dolç, coautor del documento, Francisco Dasí, presidente de la Asociación de Vendedores del Mercado Central, Alberto Mendoza, concejal de circulación y transporte del ayuntamiento, y David Estal como moderador de la sesión. (València Plaza, 2014, La Vanguardia, 2016)

También es cierto que en la Plaza del Mercado ocurren ocupaciones del espacio público (aunque de forma autorizada) continuamente. Durante la semana fallera, el entorno de la Lonja, y en general el Centro Histórico, está vetado al tráfico, para la celebración de las fiestas más importantes de València. Son días en los que la ciudad histórica se convierte en una gran plaza, un recorrido continuo en el que se puede caminar durante kilómetros sin tener que depender de un semáforo. Sin embargo, en la Plaza del Mercado y situada en su cruce con la calle Palafox, la Falla Plaza del Mercado Central ha sido causante de varias polémicas durante los últimos años por la realización de verbenas nocturnas, entre la Lonja y la Iglesia de los Santos Juanes, así como en la plaza Ciudad de Brujas, siendo objeto de críticas por la importante aglomeración de gente que se ha visto en la plaza, con imágenes lamentables de personas orinando en “les covetes” de la iglesia, o en la puerta de la Lonja, y dejando una cantidad excesiva de suciedad por la realización masiva de “botellón”. Por otra parte, la Plaza del Mercado también es el emplazamiento elegido para instalar un mercadillo en Navidad, un mercado extraordinario los lunes, además de ser escenario de las procesiones y ofrendas. (Dolç, Estal, Olmos y Torres, 2012; Levante-EMV, 2019)



Fig. 4.63. “Desayuno con viandantes” en la Plaza del Mercado. Septiembre de 2014.



Fig. 4.64. Falla “Plaza del Mercado” de 1929.



Fig. 4.65. Procesión de San Cristóbal en la Plaza del Mercado. Fiesta del Corpus de 1904.

Fig. 4.66.



Fig. 4.67.



Fig. 4.68.



Paneles de las tres propuestas seleccionadas:

Fig. 4.66. "Confluència 4600". Elisabet Quintana y Blanca Peñín.

Fig. 4.67. "Doce plazas". José Ulargui.

Fig. 4.68. "Una ciudad, una casa". José María Urcelay.

4.4. El proyecto de urbanización definitivo.

La Plaza del Mercado, uno de los lugares más emblemáticos de la ciudad de València, se enfrenta en la actualidad al último escalón del proceso para conseguir devolverle el esplendor y la humanidad que perdió hace décadas por la dedicación masiva de espacio público al vehículo privado.

El concurso y la participación ciudadana

Una vez puesto en marcha el proyecto de peatonalización provisional mediante urbanismo táctico en el entorno de la Lonja, recuperando el espacio para las personas, la Conselleria de Obras Públicas anunciaba un concurso público de ideas para llevar a cabo la reurbanización integral del entorno del Mercado Central, de la Lonja y de la Iglesia de los Santos Juanes, proponiendo por primera vez una actuación unitaria para todo el entorno, a diferencia de las propuestas que se habían hecho anteriormente, como la reurbanización de la Plaza Ciudad de Brujas tras finalizar el aparcamiento y la estación de metro. De esta forma, se siguen las directrices establecidas en el PND Lonja, el informe “A la red del Mercat Central”, o en el PMUS, entendiendo la importancia de crear un entorno urbano de calidad y continuo que ponga en valor el patrimonio arquitectónico concentrado en estas dos plazas.

De esta forma, en julio de 2017, la Conselleria aprobó los pliegos del concurso, dando un plazo de tres meses a los estudios interesados en presentar una propuesta. Las variables a tener en cuenta a la hora de realizar la selección de proyectos fueron muy variadas, dando especial importancia al tratamiento y a la calidad urbana del proyecto, la movilidad, la sostenibilidad, el paisaje, los usos, actividades y la participación ciudadana, y también la integración con el resto de las vías y el entorno. El mes de octubre el jurado, compuesto por representantes del Ayuntamiento de València, la Conselleria de Obras Públicas, y el Colegio de Arquitectos, seleccionaría un máximo de cinco proyectos finalistas que serían después sometidos a un proceso de exposición pública y participación ciudadana.

Así vimos como en noviembre de 2017, se anunció la selección de tres proyectos finalmente, de los veintiuno presentados. El primero, “Doce plazas”, del José Ulargui, establecía una sucesión de trece espacios de vegetación con doce plazas, cada una recayente a una fachada emblemática de uno de los monumentos del entorno, unificando el color del pavimen-



Fig. 4.69. Exposición pública de los proyectos seleccionados en el acceso de la Lonja. Diciembre de 2017.



Fig. 4.70. La Consellera de Obres Pùblicas, Maria José Salvador, presentando el proyecto ganador junto con el jurado.

to, pero dándole una geometría distinta a cada una, haciendo un homenaje también a las composiciones de los azulejos del Mercado Central.

Después, el siguiente proyecto seleccionado fue la propuesta de la unión temporal de empresas Quintana - Penn, "Confluncia 4600", con una visión transversal del espacio pùblico en el que intervienen diferentes disciplinas con un ùnico fin: hacer ciudad. Su proyecto propone la creación de una serie de espacios abiertos entendidos como un ùnico espacio pùblico minimizando los elementos divisores o la sectorización, atendiendo a la historia hídrica de la ciudad de València u en concreto a la de la Plaza del Mercado. El agua, la topografía, los pavimentos y la vegetación son los encargados de articular el proyecto diferenciando los distintos enclaves que ocasionan los edificios monumentales del entorno. Por ultimo, el tercer proyecto seleccionado fue "Una ciudad, una casa", del arquitecto José María Urcelay, proponiendo la recuperación "para estar y para pasar" de las plazas que rodean el Mercado Central, poniendo en el centro de la intervención la importancia del vecino y del peatón, desde la visión del urbanismo de los cuidados, potenciando el carácter doméstico del espacio pùblico.

Una vez seleccionados los proyectos, fueron expuestos de forma pùblica en diciembre, eligiendo el salón de acceso de la lonja como espacio expositivo, así como una sesión de participación ciudadana en enero, a partir de la cual, los tres proyectos finalistas recibirían una compensación económica de 4.000 euros y tendrían un mes de plazo para adaptar sus propuestas a las conclusiones de la sesión de participación, y llevar a cabo el anteproyecto. Durante la exposición al pùblico, los ciudadanos tuvieron quince días para visitar los paneles de las tres propuestas, así como una audioguía elaborada por las propias arquitectas y arquitectos, para después hacer las sugerencias por escrito depositndolas en un buzón. El 10 de enero de 2018, se llevó a cabo la sesión de participación ciudadana, en la que intervinieron asociaciones vecinales, comerciantes del Mercado Central y el centro histórico, el alcalde Joan Rib, y la consellera de obras pùblicas Maria José Salvador.

El 6 de marzo de 2018, se hizo publico que el proyecto seleccionado por el jurado como ganador del concurso era la propuesta realizada por la UTE Quintana-Penn "Confluencias". De esta forma, la unión temporal de empresas Quintana-Penn, llevará a cabo la dirección de obras y la redacción del proyecto, con un presupuesto de 246.000 euros, y la primera intención fue que el proyecto estuviera finalizado a finales de verano, para que a principios de 2019 comenzaran las obras.

El proyecto definitivo

La UTE formada por Elisabet Quintana, Blanca Peñín y Espinàs i Tarrassó Associats han desarrollado una propuesta transversal, es decir, han abordado el proyecto desde varios frentes, con una amplia idea del conjunto y teniendo en cuenta varios puntos de vista como el arquitectónico, el urbanístico, el paisajístico, el patrimonial, el funcional, el medioambiental, o la perspectiva de género, todo con el fin de crear ciudad. La intención es crear una serie de espacios abiertos evitando elementos divisorios para que el ámbito se entienda como un conjunto interconectado y flexible, capaz de adaptarse a las necesidades cambiantes que pueda tener.

A partir de un análisis sobre la topografía del lugar, el proyecto adapta los sistemas de drenaje y la composición de los pavimentos a los recorridos que marca el agua, atendiendo a la historia hídrica y fluvial de València y al brazo fluvial del Turia que dio forma al entorno de la Plaza del Mercado, así como a los dos brazos de la acequia Rovella. En la propuesta, los pavimentos se disponen como si fueran alfombras que rodean los tres edificios monumentales, adaptando el acabado, pero manteniendo la continuidad, de manera que forme una relación entre ellos teniendo en cuenta sus diferentes usos, orígenes y estilos. Para mejorar la accesibilidad, se cambiará la rasante de algunos accesos y se planifica el mobiliario de una forma mucho más óptima.

De esta forma, se proponen cuatro tipos de pavimentos, diferenciando la Lonja, donde se proyectan piezas de color claro, de piedra natural y de gran formato, acorde con la fachada y en contraste con los escalones de la puerta principal, que forman uno de los pavimentos más antiguos de València. En el caso de la Iglesia de los Santos Juanes, se utilizará la misma piedra que en la Lonja, pero con un formato más reducido en las piezas. Por otra parte, en el entorno del Mercado Central, se propone usar pavimento recuperado, cortando por la mitad los adoquines que hay bajo el asfalto, y dejando el corte limpio en la parte visible. En último lugar, el resto de las superficies a pavimentar serán cubiertas con piezas de granito, diferenciando el tipo de despiece, que será de mayores dimensiones en las zonas peatonales, y en formato de adoquín en los viales.

Otro elemento compositivo empleado es el arbolado, diferenciando varias especies y aprovechando el existente. Utiliza la *Melia azedarach* para mantener la continuidad y la alineación de las fachadas desde la calle María Cristina hasta la calle Bolsería pasando por la plaza. Se colocarán en espacios representativos pequeños grupos Palmeras datileras, habituales

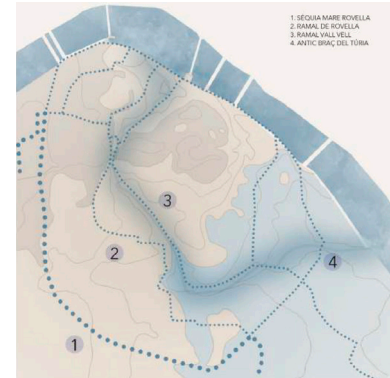


Fig. 4.71. Estudio de la topografía y del agua en la ciudad realizada en el proyecto.

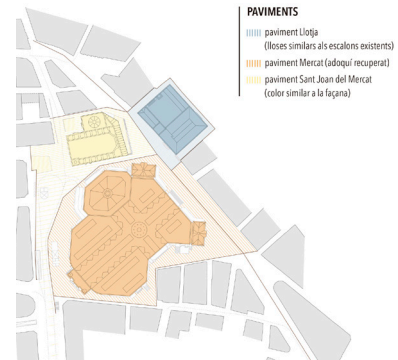


Fig. 4.72. Distribución de pavimentos.



Fig. 4.73. Tipos de vegetación empleados.



Fig. 4.74. Imagen virtual del proyecto para la Plaza de la Ciudad de Brujas



Fig. 4.76. Imagen virtual del proyecto para la Plaza del Mercado.

El otro emplazamiento de peso que debe resolver el proyecto es la Plaza del Mercado, en el que se eliminarán los elementos que rompen la armonía del paisaje urbano, proponiendo un mobiliario ordenado y acorde con la intervención. La actuación más importante busca armonizar el encuentro de los tres edificios que son Bien de Interés Cultural: la Lonja, el Mercado Central, y la Iglesia de los Santos Juanes, por lo que se eliminará el arbolado existente de sus fachadas para potenciar las vistas, y se colocarán palmeras de alto porte en puntos estratégicos para enmarcar las vistas. También coincidirán ahí los tres pavimentos que diferenciarán el ámbito de cada edificio. Para mejorar la percepción del espacio como un enclave peatonal, se complementará la vegetación con nuevos árboles que den sombra al lugar, y se utilizará la plaza de la Taula dels Canvis para ubicar jugos infantiles para aprovechar su situación dentro de la actuación. Por último, para poner en valor “les Covetes” de la Iglesia de los Santos Juanes, se propone la construcción de un graderío que devuelva la cota original de acceso a las mismas, por debajo del de la plaza, para así también poder ponerlas en funcionamiento como un espacio de exposición y de interpretación del lugar.

Todas estas intervenciones están pensadas para resolver también aspectos relacionados con la sostenibilidad, la movilidad, los usos del espacio público, o la perspectiva social.

En el ámbito de la movilidad, se establece la preferencia peatonal en todo el entorno, atendiendo también a las necesidades de transporte público y rodado establecidas en el pliego, como instalar aparcamientos de bicicletas públicos y privados, plazas de taxi y accesibles en el entorno de la actuación, carga y descarga de mercancías en el aparcamiento reservando plazas en superficie para vehículos de dimensiones mayores, y también seguimiento del sistema de bucles instalado en Ciutat Vella, que permite acceder a todas los residentes, pero limitando el tráfico de paso al crear circuitos de entrada y salida que no permiten atravesar el centro.

Los criterios ambientales y sostenibles que se han tenido en cuenta atienen a la necesidad de entender el espacio público como parte de un ecosistema urbano que tiene sus propios ciclos y dinámicas, por lo que se han tenido en cuenta criterios a la hora de seleccionar la iluminación, las energías renovables, y también el ciclo del agua. Se han distinguido dos tipos de iluminaciones, atendido a criterios de eficiencia energética y lumínica, diferenciando las farolas que proporcionarán la iluminación general del entorno, con elementos alineados con el arbolado, y por otra parte columnas con focos que iluminarán los nodos principales.



Fig. 4.77. Planta de ordenación de la Plaza del Mercado.

Por otra parte, se ha planteado la instalación de placas fotovoltaicas en las pérgolas, bajo el concepto que ya se está usando en otros parques y espacios público de la ciudad de “pérgolas fotovoltaicas”, aprovechando la radiación solar para proporcionar energía limpia. Y por ultimo, se ha optado por un sistema mixto en el tratamiento de las aguas pluviales, ya que los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) no son viables al encontrarnos en un emplazamiento de alta concentración de restos arqueológicos. La solución mixta consiste en instalar pavimentos permeables en las cotas bajas, como en los alcorques, y también sobre las cubetas que hay encima de la losa del aparcamiento de la Plaza Ciudad de Brujas, creando depósitos de contención que eliminarán el excedente en el sistema tradicional de aguas pluviales, consiguiendo así a la transpiración y evaporación del suelo para reducir el efecto de la isla de calor. De esta forma se quiere conseguir un entorno confortable y sostenible actuando en tres ámbitos (pavimentos, arbolado y suelos) en un lugar con tanta presión de uso como este.

En cuanto a los usos del espacio público, se pretende disminuir la presión del entorno dándole el carácter propio que ahora no tiene a la Plaza de Ciudad de Brujas, con el fin de repartir las actividades y usos con la Plaza del Mercado. Se plantean una serie de itinerarios y espacios de estancia equipados adecuadamente, también con mobiliario accesible e inclusivo, facilitando la cotidianidad del espacio, acordando también con los negocios de la zona la ocupación del espacio público, de forma compatible con los eventos y actividades puntuales que tienen lugar allí.

Por ultimo, se le da mucha importancia a la perspectiva socio-territorial a cada fase del proyecto, haciendo hincapié en la oportunidad de cambiar la visión del espacio para potenciar el carácter vertebrador de relaciones vecinales, así como la gestión y gobernanza del espacio, la interacción ciudadana, y la perspectiva de genero. (Quintana Seguí; Peñín Llobell, 2019)

El proyecto en la actualidad

Tras haber resuelto el concurso, en junio de 2018 el despacho de Ulargui interpuso un recurso alegando una valoración incorrecta de los criterios de puntuación en su favor; reclamando la suspensión de la adjudicación del proyecto “Confluencias” de la UTE Quintana-Peñín. De esta forma los plazos sufrían otro contratiempo y las obras de reurbanización del entorno del Mercado Central continuaban posponiéndose. (Las Provincias, 2018)

El último avance anunciado para el proyecto tuvo que esperar dos años, y una vez resulta la situación a favor del proyecto ganador del concurso, el diario València Extra informaba en julio de 2020 que se iniciaba el proceso para adjudicar el contrato de ejecución de obras. Así se daba la noticia de que el coste de la intervención ascendería a un total 8.373.413,52€ y se podría empezar a llevar a cabo a principios de 2021, con una duración de las obras de quince meses. (València Extra, 2020)

València, ciudad de plazas

Desde finales del año 2017, la corporación municipal empezaba a utilizar el término “ciudad de plazas”, para englobar una serie de actuaciones que estaban previstas por toda la ciudad. Bajo este proyecto, el ayuntamiento englobó los proyectos de peatonalización de las plazas más importantes de la ciudad, además de algunas plazas de barrio con el fin de promover una ciudad más pasable, más cercana y ayudando a cambiar el modelo de movilidad hacia uno más sostenible. Dentro de este gran proyecto, se han llevado a cabo obras de reurbanización o de peatonalización mediante urbanismo táctico en la Plaza de Rojas Clemente y San Sebastián en el barrio del Botànic, la del Rosario y la de Lorenzo de la Flor en el barrio del Cabanyal, la de San Jerónimo en Rascanya, Río Segura en Forn d'Alcedo, San Felipe Neri en Algirós, Arzobispo Olaechea en San Marcelino, Músico Moreno Gans en la Malvarrosa, la plaza junto a la Mezquita de Xùquer o el jardín de la Ermita de Orriols. (20Minutos, 2019; València Extra, 2020)

Pero quedan pendientes las remodelaciones de las principales plazas de la ciudad, estando muy avanzados el proyecto de remodelación de la Plaza de la Reina, a la espera de comenzar las obras a finales de 2020 o el entorno del Mercado central, objeto del trabajo, planeado para principios de 2021. Por otra parte, la remodelación de la plaza del Ayuntamiento se encuentra en un estado anterior, estando previsto que finalicen a finales de 2020 las obras de conversión de la plaza para viandantes mediante urbanismo táctico. Tras una planta viaria propuesta por la concejalía de Movilidad, respondiendo a la remodelación que se ha llevado a cabo de la red de autobuses municipales que se proponía en el PMUS, y eliminando el tráfico rodado de vehículos privados de paso, el equipo multidisciplinar La Paisatgeria realizó una propuesta de intervención mediante urbanismo táctico como fase de transición hasta que se llevara a cabo la reurbanización definitiva de la plaza. De esta forma, se anunció que, tras la finali-

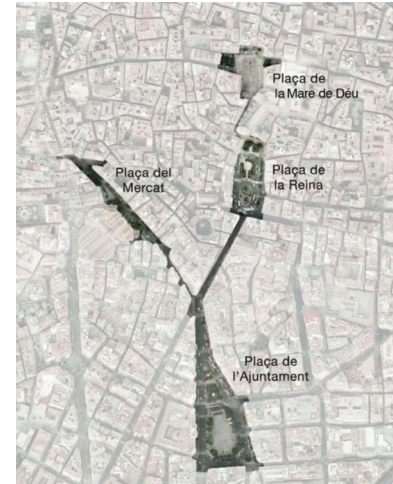


Fig. 4.78. Principales plazas de la ciudad según el informe “A la red del Mercat Central”.



Fig. 4.79. Plaza de Rojas Clemente, en el barrio del Botànic. Junio de 2018.



Fig. 4.80. Plaza de Rojas Clemente, tras las obras del verano de 2018.



Fig. 4.81. Marca que engloba las actuaciones.

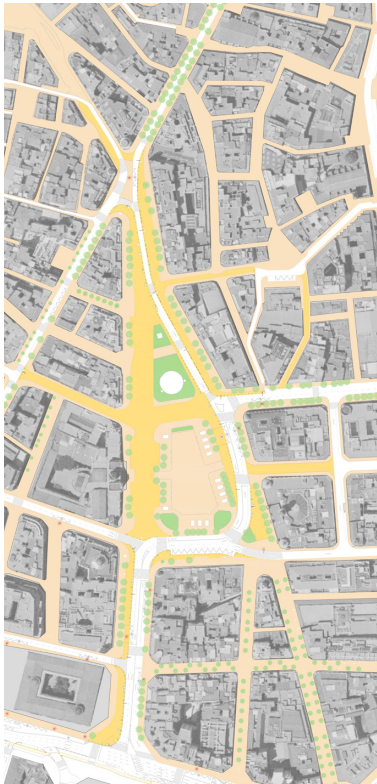


Fig. 4.82. Planta de la actuación en la Plaza del Ayuntamiento.

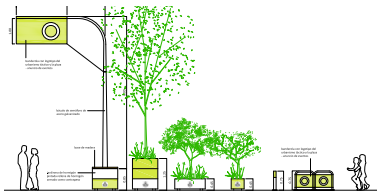


Fig. 4.83. Mobiliario urbano provisional diseñado por "La Paisatgeria".

zación de las fallas de 2020, la plaza permanecería cortada al tráfico para empezar a llevar a cabo el proyecto de peatonalización, pero con la llegada de la crisis sanitaria del COVID-19, la celebración de las fallas quedó cancelada, y la obra paralizada. Finalmente, la primera fase se llevó a cabo en mayo de 2020, creando un carril exclusivo para transporte público y llevando a cabo la instalación del nuevo mobiliario urbano propuesto por el estudio multidisciplinar de La Paisatgeria para delimitar el espacio peatonal, convirtiéndose en la intervención de urbanismo táctico más importante en la ciudad hasta la fecha, interviniendo en 12.000 metros cuadrados. Más tarde, durante los meses de julio y agosto, se procedió a pavimentar la plaza con un asfalto de baja inercia térmica, acorde con las tonalidades de las aceras existentes, y que ayudaría a disminuir el efecto de "isla de calor", a la espera de instalar el resto de mobiliario urbano como bancos y juegos infantiles. La actuación de urbanismo táctico de la Plaza del Ayuntamiento sí que se ha llevado a cabo, por primera vez en València, bajo el uso de una marca o eslogan que aparece en señales de tráfico, y se espera que, con la instalación del mobiliario urbano restante también en banderolas y carteles, bajo el lema "pla respira valència centre" propuesto por la agencia "Ladies & Gentleman". Tras haber limitado el tráfico de paso de Ciutat Vella con los bucles de tráfico creados, la peatonalización del entorno del Mercado Central, y la propuesta del "pla respira", se culmina un proceso de limitación del tráfico privado en todo el Centro Histórico de la ciudad de València, eliminando el tráfico de paso del eje de la calle de la Paz y la calle San Vicente hacia la Plaza del Ayuntamiento, consiguiendo lo que podría calificarse como una "zona de bajas emisiones" delimitada por el perímetro de la ronda interior. (Etiqueta Zero, 2020; La Vanguardia, 2020; Levante-EMV, 2020)

En la actualidad, debido a la emergencia sanitaria del COVID-19 y la urgencia de poder facilitar la distancia de seguridad en el espacio público, también se está llevando a cabo la peatonalización mediante urbanismo táctico de la Plaza de San Agustín, a la espera de llevar a cabo un proyecto integral del eje San Vicente - Avenida del Oeste entre la Plaza de España y la Plaza de Ciudad de Brujas que ya tiene preparado el consistorio, con un aumento del espacio dedicado al peatón, y una reducción de carriles dedicados al tráfico. La última propuesta llevada a cabo incluye también la reforma de la Plaza de Tetuán, propuesta por la fundación Bancaja y el propio Ayuntamiento. También se ha anunciado el ensanchamiento de aceras en la Avenida Pérez Galdós y Giorgeta, en la Avenida del Puerto, y se ha llevado a cabo una intervención con urbanismo táctico en la Plaza Pintor Segrelles. (València Extra, 2020)

Para concluir, podemos establecer una cronología de las actuaciones que quedan por llevar a cabo, que transformarán el centro de la ciudad de València en un futuro próximo, englobadas bajo el “pla respira valència centre” y “València, ciudad de plazas”, creando un entorno más pasable, y creando una serie de espacios de estancia y unos recorridos de preferencia peatonal que estarán directamente relacionados con la Plaza del Mercado. Previsiblemente, las obras de peatonalización de la Plaza de la Reina comenzarán a finales de 2020, y serán seguidas por la peatonalización de la Plaza del Mercado y la de Ciudad de Brujas en 2021, incluyendo todo el entorno del Mercado Central, la Lonja, y la Iglesia de los Santos Juanes. De forma simultánea, se llevará a cabo el concurso público para llevar a cabo el proyecto de reconversión definitiva de la Plaza del Ayuntamiento, incluyendo las obras que conecten el proyecto con la Plaza de la Reina a través de la Calle San Vicente, y con la Plaza del Mercado por la Calle María Cristina, así como también la Avenida del Marqués de Sotelo y el resto de las calles adyacentes.

Por lo tanto, el proceso de peatonalización de la Plaza del Mercado y su entorno debería llevarse a cabo de forma definitiva con el proyecto ganador de Quintana-Peñín-Espinàs-Tarrassó a principios de 2021. Así culminará el largo proceso de conformación de uno de los principales espacios públicos de la ciudad de València, que se ha visto desgastado y degradado fruto la invasión del vehículo privado en nuestras ciudades, y que, por fin, tras un periodo de unos años con una solución transitoria, verá devuelto su esplendor dentro de poco.



Fig. 4.84. Plaza del Ayuntamiento tras las obras de la primera fase de peatonalización. Mayo de 2020.



Fig. 4.85. Plaza del Ayuntamiento tras las obras de la segunda fase de peatonalización. Agosto de 2020.

5. Análisis comparativo.

La intervención que tuvo lugar en Times Square, Nueva York, ha servido de referente a otras ciudades que también han mostrado interés en avanzar en la democratización del espacio público. El uso del urbanismo táctico como paso previo y experimental a la reforma definitiva, ha demostrado su utilidad por su inmediatez, bajo coste, y gran potencial social, que ahora es utilizado en muchas ciudades tomando como referente el caso de Manhattan. Por ello, a continuación, se va a establecer un análisis comparativo entre el claro referente de Times Square, y el caso desarrollado en este trabajo, de la Plaza del Mercado, en la ciudad de València.

5.1. La reorganización de la movilidad en el entorno urbano.

El propósito principal del urbanismo táctico es el de llevar a cabo una redistribución del espacio público en la ciudad consolidada, democratizándolo para equilibrar las opciones de movilidad existentes conforme a los repartos reales, además de favorecer formas de movilidad activa y sostenibles. Por lo tanto, esta reorganización de la movilidad se traduce en que las intervenciones llevadas a cabo se caracterizan mayoritariamente por ocupaciones de las calzadas, por donde circulan o estacionan los vehículos, para devolverle el espacio al peatón, a la bicicleta, y al transporte público, además de crear nuevos espacios de estancia, descanso, y de uso colectivo para la sociedad.

A la hora de establecer una comparación entre los proyectos de Nueva York y València, el primer aspecto a tener en cuenta es la ubicación y la intención de la misma, diferenciando dos contextos totalmente diferenciados.

Por un lado, mientras que en Nueva York la intervención se lleva a cabo en el corazón de Manhattan, una zona de rascacielos relativamente nuevos, y dentro de una trama cuadriculada y ordenada alterada únicamente por la avenida Broadway, en la ciudad de València, el caso de estudio está situado en el barrio de "El Mercat" de Ciutat Vella, parte del centro histórico y con una trama urbana acorde a su antigüedad, en la que predominan las calles estrechas y serpenteantes, y con numerosos edificios históricos y de gran valor patrimonial en su entorno, de los que destacan la Lonja, el Mercado Central, y la Iglesia de los Santos Juanes, por su valor arquitectónico y su interacción directa con el espacio en cuestión como ya hemos visto en el capítulo anterior:

Por otra parte, también es importante resaltar las motivaciones concretas de cada actuación, influidas directamente por su contexto y la morfología urbana del lugar, siendo el caso de Nueva York la mejora de la fluidez en el tráfico eliminando las intersecciones ocasionadas por la avenida Broadway, que atraviesa de forma diagonal la cuadrícula de Manhattan, dedicando este espacio ganado a los peatones, es decir, lo que se pretende y finalmente consigue es mejorar la fluidez del tráfico, teniendo en cuenta también un aumento de espacio público y la mejora de los itinerarios a pie, que como se ha visto posteriormente también han experimentado un aumento de usos, así como en los nuevos espacios de estancia creados. En cambio, en València, lo que se pretende es reducir el tráfico de

paso del centro histórico y en concreto de la Plaza del Mercado y del entorno de la Lonja y el Mercado Central, aumentando de esta forma el espacio dedicado a los peatones. Esta actuación se desarrolla dentro del plan del Ayuntamiento de establecer una serie de bucles en el centro histórico con el fin de acabar con el tráfico oportunista, de forma que, invirtiendo el sentido de circulación de algunas calles, se creen unos circuitos cerrados por el distrito de Ciutat Vella que no permitan atravesarlo de punta a punta, pero quedando garantizado el acceso de forma libre.

Una vez hechas estas distinciones, vemos como la puesta en marcha del proyecto de urbanismo táctico se ha realizado en función de estas premisas. En el caso de Times Square, la actuación se llevó a cabo en la intersección de Broadway con la Séptima Avenida, impidiendo el paso de vehículos en toda la calzada de la avenida Broadway entre las calles 47 y 42. De esta forma, el tráfico en esta intersección pasó a funcionar exclusivamente de forma ortogonal, eliminando el cruce diagonal que originaba. En la Plaza del Mercado, la solución no fue tan simple por la trama urbana histórica y por otros condicionantes que había como el acceso al sótano del Mercado Central. Además, en un primer lugar se intervino en la Plaza del Mercado en febrero de 2016, y más tarde, cuando se finalizaron las obras del aparcamiento de la Plaza de Ciudad de Brujas se completó la actuación en este lugar en diciembre 2018, por lo que son dos actuaciones diferentes, pero que, al entender el entorno del Mercado Central como un ámbito único, vamos a considerar iguales. De esta forma, la ocupación del espacio público se llevó a cabo de formas distintas, diferenciando la zona norte de la Plaza del Mercado, en el ámbito de la Lonja y la Iglesia de los Santos Juanes, espacio en el que se impide el paso de vehículos hasta la calle Bolsería, y la zona sur, en la que se lleva a cabo una ocupación parcial, ampliando el espacio de las aceras, pero manteniendo un carril de circulación y una zona de carga y descarga y de aparcamiento en la parte recayente al Mercado. Esto se debe a que el acceso a la rampa del sótano del Mercado se produce desde la calle Vieja de la Paja, haciendo necesaria su circulación desde la Plaza del Mercado, así como el acceso a uno de los bucles del barrio del Mercat, al que se accede desde la Plaza por la calle Ercilla. Además, también se peatonaliza la calle Bolsería y la Plaza del Tossal, por lo que la circulación de paso por la Avenida del Oeste y la Plaza de Ciudad de Brujas se limita considerablemente, al solo poder acceder a la calle Murillo desde ella. Por lo tanto, en la Plaza de Ciudad de Brujas se mantiene el doble sentido para los autobuses de EMT y las salidas que se produzcan del sótano del Mercado y del Aparcamiento. Además, se elimina el aparcamiento en superficie y la carga y descarga,

pasando a ser peatonal el espacio restante.

Todos estos cambios también conllevan una reestructuración de la red de transporte público en los entornos intervenidos, de forma similar a las modificaciones de los itinerarios del vehículo privado. En el caso de Manhattan, las líneas de autobús que circulaban por Broadway (M10 SB, M20 SB,

M104 SB, M6 SB, M7 SB) se desviaron por la Séptima Avenida, de forma que su recorrido diagonal, pasó a ser recto, alargando ligeramente el recorrido, pero haciéndoles ser más rápidas y por lo tanto más eficientes. En València por otra parte, de forma paralela al proceso de peatonalización se estaba llevando a cabo una reestructuración de la red de autobuses municipales, que se llevó por fases, y concluyó en junio de 2020. Esta reordenación trataba de pasar de un sistema de red radial a otra mallada mejor interconectada, estableciendo nuevos intercambiadores, y sacando la gran parte de líneas del centro histórico, ya que la gran mayoría lo atravesaban para llegar de un punto a otro de la ciudad. De esta forma, por la avenida del Oeste siguen accediendo a la Plaza de Ciudad de Brujas las líneas 7, 27 y 73, con parada en la puerta del Mercado Central, y también la 11, 60, 62 en la calle Editor Manuel Aguilar, a cien metros de la puerta del Mercado. También se ha situado una nueva parada en el cruce de las calles María Cristina y San Vicente, a doscientos metros del acceso principal del Mercado Central, recayente a la Plaza del Mercado, donde ahora tiene parada la línea C1, que sustituye a todas las líneas que travesaban anteriormente la calle de la Paz, San Vicente, y la Plaza del Ayuntamiento, conectando los principales intercambiadores creados recientemente. Otros medios de transporte público accesibles son el Metro, que en el caso de Nueva York, tratándose de uno de los enclaves con mayor volumen de personas, se encuentra conectada a través de varias líneas (1, 2, 3, 7, N, Q, R, S, W), mientras que en València, la estación que tendría que haber entrado en servicio en 2011 bajo la Plaza Ciudad de Brujas, se encuentra construida pero sin servicio, ya que la Línea 10 (antigua T2), se encuentra paralizada en su tramo por el centro, a falta de construir el túnel que la conecte con el resto de la línea.

5.2. Las superficies peatonales: diseño y usos del espacio público recuperado.

Las nuevas superficies ganadas en la calzada empleando el urbanismo táctico, dedicado a los peatones, comparten varias similitudes en ambos proyectos, y también diferencias condicionadas por las diferencias mencionadas en el capítulo anterior.

La principal diferencia que encontramos en los diseños de ambos espacios, es formal, viendo que en el caso de Nueva York encontramos las nuevas zonas peatonales más concentradas, con formas triangulares y trapezoidales que responden al encuentro de la diagonal con la trama cuadrículada, siendo estas ocupaciones de la calzada completa, en el entorno del Mercado Central, hay ocupaciones completas en algunas zonas y parciales (ampliaciones de acera) en otras, como hemos visto en el apartado anterior.

En el diseño se han empleado materiales muy similares, como son los maceteros provisionales de varios formatos, separadores como vallas o bolardos y también la pintura. En el caso de Times Square, las nuevas superficies peatonales contaron con un acabado de pintura que dio uniformidad a la actuación, de forma que el espacio fuera llamativo y reconocible, pero en la Plaza del Mercado, el pavimento se mantuvo incluso con las marcas viales que han ido desapareciendo con el tiempo. Sin embargo, sí que hemos visto en actuaciones más recientes llevadas a cabo en la ciudad de València, como sí que se está teniendo en cuenta este factor; como en la Plaza del Ayuntamiento y en la Plaza Pintor Segrelles, llevadas a cabo en el verano de 2020, y en las que se ha incorporado un nuevo asfalto de color más claro, con un bajo índice de absorción de temperatura, con el fin de reducir el efecto de la “isla de calor”.

Una diferencia notable entre los dos proyectos, y que además parece oportuno destacar teniendo en cuenta el contexto en el que se han llevado los dos proyectos, es el uso del espacio público una vez intervenido. Por un lado, en Nueva York, desde el primer momento se tuvo en cuenta la equipación del espacio público, y a través de varias propuestas y proyectos, se dotó de mobiliario de disfrute público, como mesas, sillas o bancos, de uso colectivo y libre, ejemplificando la utilidad de la democratización del espacio público. Sin embargo, hemos podido ver como en la ciudad de València han proliferado una vez más las terrazas de los comercios recayentes a la Plaza del Mercado, ocupando una gran parte del

nuevo espacio peatonal (que anteriormente ocupaba en las aceras) con mobiliario urbano de comercios privados, incluyendo únicamente unos cuantos bancos en todo el entorno. Parece contradictorio, que mientras en el proyecto de Times Square, corazón de Estados Unidos y máxima expresión del capitalismo occidental, y con la alcaldía en manos de una de las personas más ricas del país, el espacio público haya sido dedicado al peatón de forma libre, con mobiliario disponible de forma gratuita, mientras que en València, y a manos de un nuevo gobierno “progresista” y denominado “del cambio”, una superficie considerable del nuevo espacio ha sido reservada a las personas que sean capaces de permitirse ser clientes de uno de los locales de ocio que ocupan el espacio con sus terrazas. Esta forma de monetizar el espacio público y verlo como un lugar de explotación y consumo ha sido criticado desde el punto de vista del urbanismo feminista al perpetuar el modelo de ciudad heteropatriarcal y capitalista que se consolidó tras la revolución industrial, y que supuso la separación del trabajo relacionado con los cuidados (no remunerado) a las mujeres y el espacio privado, doméstico y reproductivo mientras que el trabajo asalariado, con opciones de promoción, visible, así como la escala política y de poder al hombre. Esta dicotomía consolidó la percepción del espacio público como un espacio de consumo en el que además se le dio más importancia a los desplazamientos asignados al vehículo privado, usado mayoritariamente por hombres trabajadores, en vez de al uso del transporte público, los recorridos a pie, y los lugares de estancia, usados predominantemente por mujeres y estrechamente relacionados con las tareas domésticas y los cuidados.

Por último, y también relacionado con los usos del lugar, hay que destacar las medidas que se emplearon en Nueva York como herramientas de empoderamiento del peatón y de apropiación del espacio urbano, que en el caso de València han sido inexistentes. Performance como “Cool Water, Hot Islands”, “Meeting Bowls” o el uso de mobiliario urbano que potencie el carácter de estancia o de cotidianidad que tuvieron los nuevos espacios, son mecanismos fundamentales que ayudan a que la ciudadanía entienda estos lugares como suyos, lugares públicos e inclusivos donde socializar y crear comunidad.

5.3. Después de la ocupación: diseños urbanos definitivos.

La reconquista del espacio público se consolida cuando en estos emplazamientos en los que se ha usado el urbanismo táctico como medida transitoria, se lleva a cabo un proyecto definitivo de reconversión integral, que reúna las condiciones de calidad urbana necesarias para hacer de la ciudad un lugar donde socializar y convivir, y que además recoja las experiencias cultivadas en la fase provisional de manera experimental, para que el efecto de democratización del entorno urbano sea todavía mayor al tener en cuenta la participación ciudadana.

El estado en el que se encuentran los proyectos estudiados en este trabajo es diferente, puesto que, en Nueva York, la etapa de provisionalidad llegó a su fin al llevar a cabo el proyecto de Snøhetta, de forma que la recuperación en ese entorno se ha hecho totalmente efectiva, mientras que en la Plaza del Mercado y el entorno del Mercado Central, se encuentra todavía en la etapa anterior; a la espera de que arranquen las obras del proyecto ganador del concurso, de Quintana, Peñín, Espinàs y Tarrasó. Analizando estos proyectos, se pueden establecer una serie de similitudes a nivel material y también histórico, pero sobre todo por su carácter transformador y social.

Las premisas básicas de los dos proyectos son la seguridad peatonal y la recuperación del espacio público para los peatones, consolidando una zona que anteriormente ocupaba el vehículo privado para disfrute colectivo, así como para favorecer los recorridos peatonales y la movilidad sostenible. Ambos proyectos tienen en cuenta los recorridos peatonales dentro de su diseño, viendo como en el de Snøhetta se hace hincapié en conducir los distintos flujos de peatones con pequeños gestos en el mobiliario o en el pavimento, mientras que en el caso de València se intentan potenciar los recorridos en los ejes norte-sur, atravesando la Plaza del Mercado y la Plaza Ciudad de Brujas, así como los recorridos transversales que establezcan conexiones entre las dos que ahora son escasas, a través de la calle Vieja de la Paja y Calabazas, para así repartir la actividad entre las dos, ya que ahora recae de forma casi exclusiva en la Plaza del Mercado. Como se ha podido ver en Manhattan, este cambio en la movilidad se traduce en un descenso de los accidentes con peatones involucrados y por lo tanto la seguridad y su percepción, así como la salud de los ciudadanos al potenciar la movilidad activa, con los efectos positivos que tiene sobre la salud de las personas junto con el descenso de los gases contaminantes producidas por los vehículos de explosión.

Por otra parte, vemos también como la puesta en valor del recorrido histórico del lugar se plasma en los dos proyectos a través de varias estrategias. En el caso de Times Square, la orientación y tonalidad del pavimento de granito ayuda a diferenciar el trazado de la avenida Broadway, ahora convertido en plaza, mientras que en el proyecto de Quintana-Peñín-Espinàs-Tarrassó se utiliza la vegetación, el pavimento y el mobiliario en la Plaza Ciudad de Brujas para recuperar la escala y la trama histórica, desaparecida con la apertura de la Avenida del Oeste, como hemos visto en el apartado 4.4.

Por otra parte, la materialidad de ambos proyectos destaca por los diferentes usos de pavimentos. En el proyecto de Snøhetta se diferencian dos tonalidades que se disponen de varias formas, siendo aleatoria en algunas zonas, y concentradas en otras para resaltar los trazados históricos, así como para destacar los cruces con las calles perpendiculares a la séptima avenida, donde la plataforma es compartida por vehículos y peatones, pero se le ha dado continuidad empleando el mismo material y creando una composición a rallas. También se juega con la orientación de las losas de hormigón prefabricado, así como con las incrustaciones de acero que pretenden reflejar las características luces de las pantallas y letreros de Times Square. En el caso del entorno del Mercado Central, los pavimentos se diferencian para envolver los tres monumentos más relevantes, y empleando granito para el resto de los lugares, como el espacio compartido con vehículos y el resto de las zonas peatonales, con distintos formatos como se detalla en el apartado de análisis del proyecto (4.4.).

Un aspecto relevante del proyecto valenciano es el factor de la sostenibilidad, no siendo tan claro en el caso de Nueva York. Es en la materialidad y la construcción donde el proyecto del entorno del Mercado Central destaca por su sensibilidad con el medio ambiente, empleando técnicas como la reutilización de pavimentos de adoquín existentes, dándoles una segunda vida tras un proceso de corte, así como el uso de pavimentos drenantes en cotas bajas y zonas de arbolado, dándole un especial protagonismo al ciclo del agua creando estos sistemas urbanos mixtos de drenaje sostenibles, mejorando la calidad del suelo y reduciendo el efecto de la "isla de calor". Además, se emplean medidas de ahorro energético jerarquizando los tipos de iluminación, además de implementar pérgolas con células fotovoltaicas que generen energía además de ofrecer sombra. De esta forma se entiende como un ecosistema urbano el espacio público, haciendo hincapié en entender e implementar sus ciclos y procesos para conseguir una ciudad más dinámica y sostenible.

5.4. Planos comparativos.

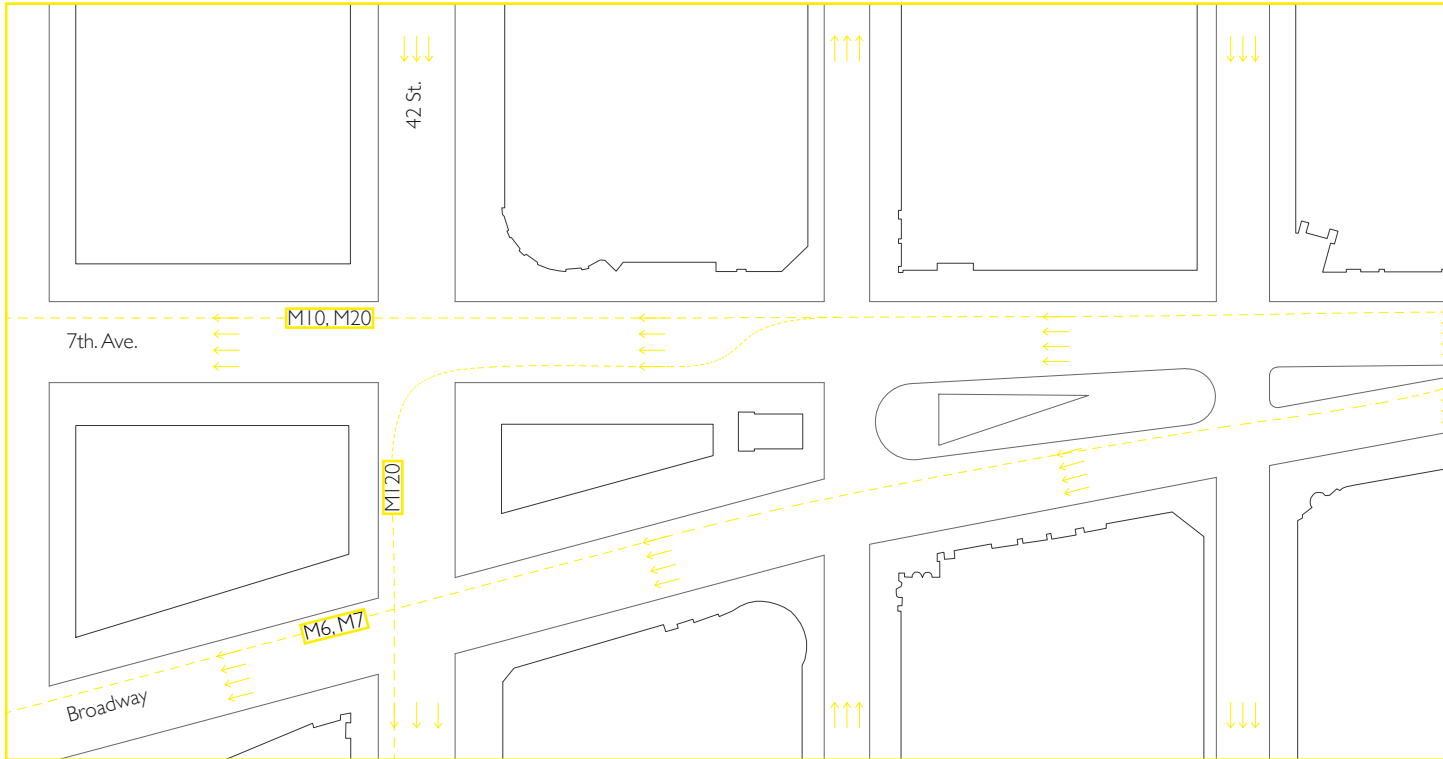






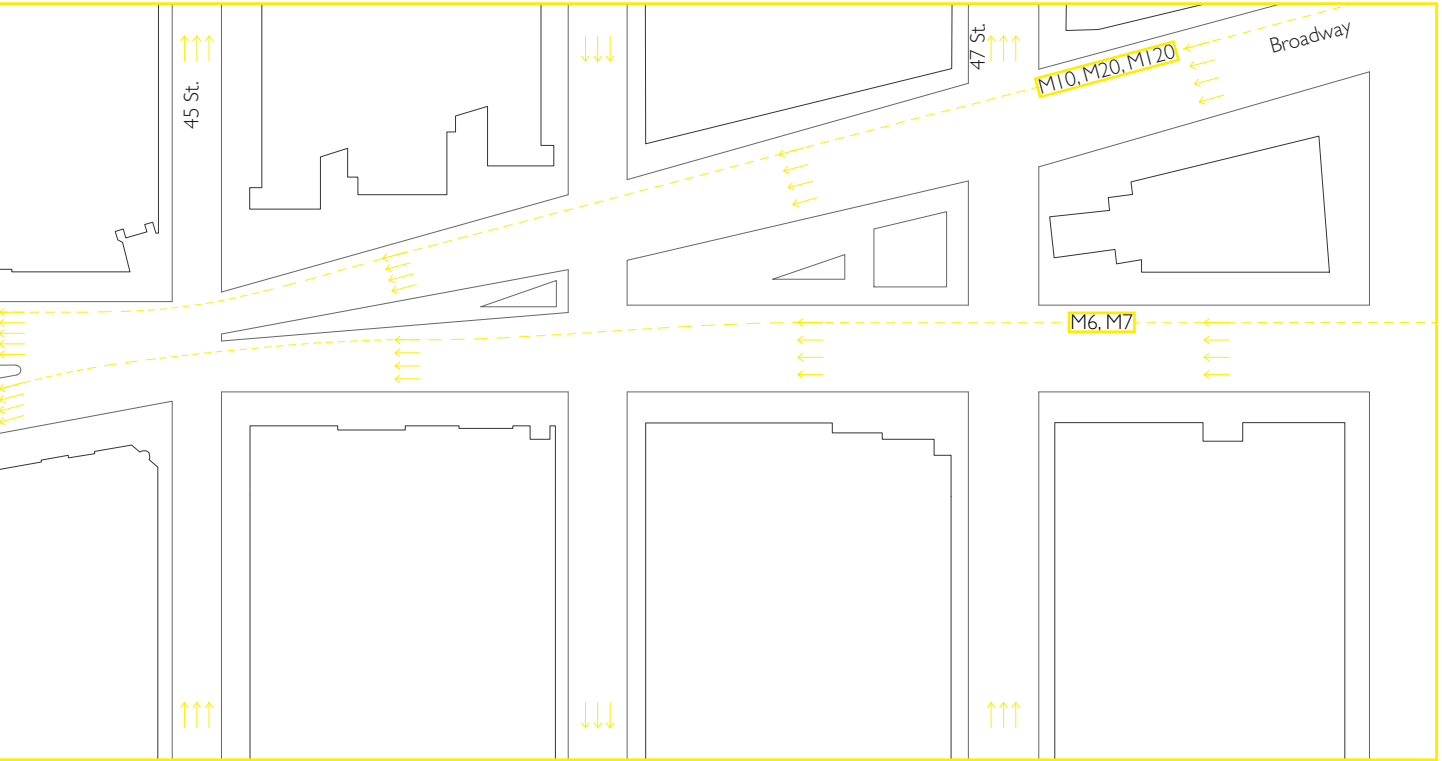



Fig. 5.01. Reparto de Times Square en 2008.

-  Zonas peatonales pavimentadas
-  Calzada con integración de pavimento peatonal
-  Calzada ocupada, zona peatonal
-  Mobiliario urbano, banco
-  Mobiliario urbano, macetero separador
-  Sentidos de la circulación y rutas de autobús



e: 1/1500 

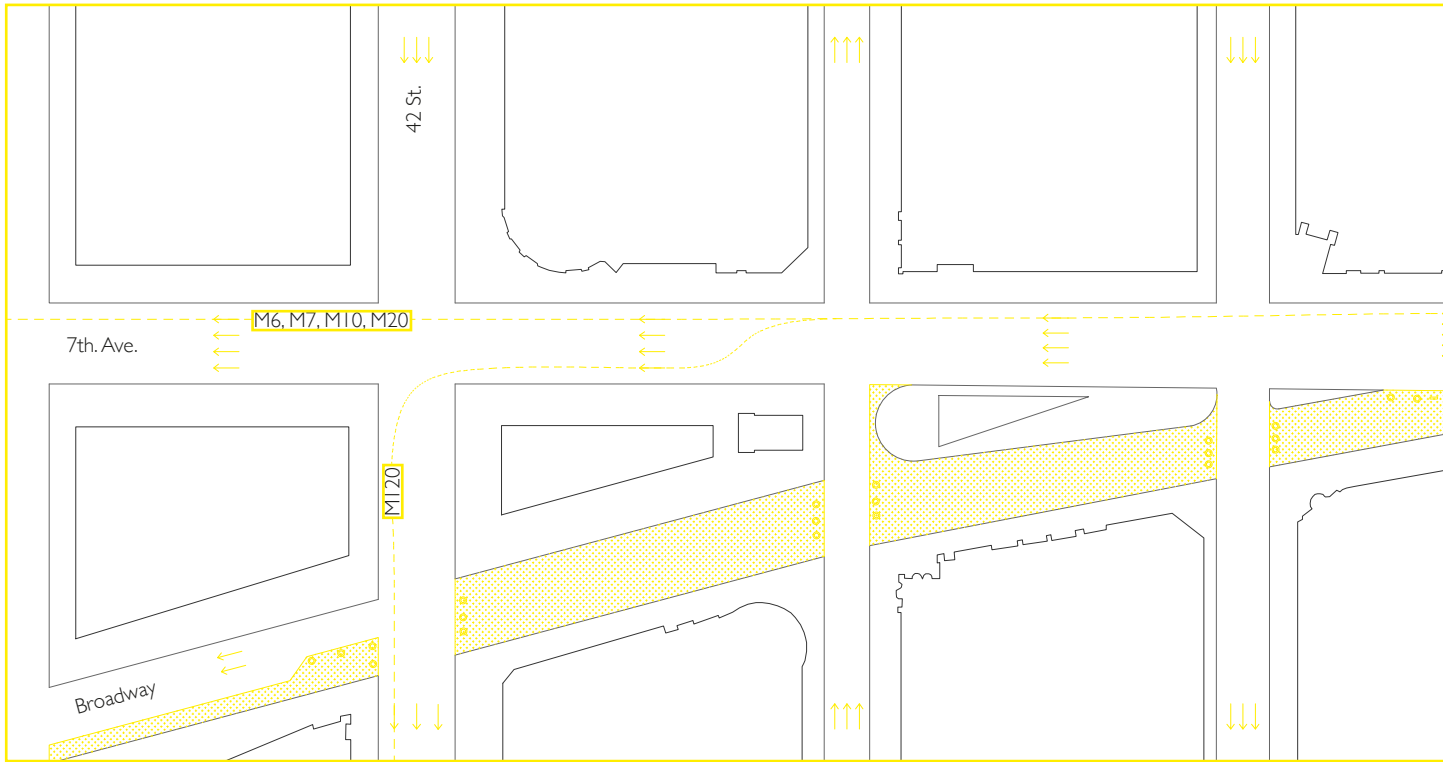






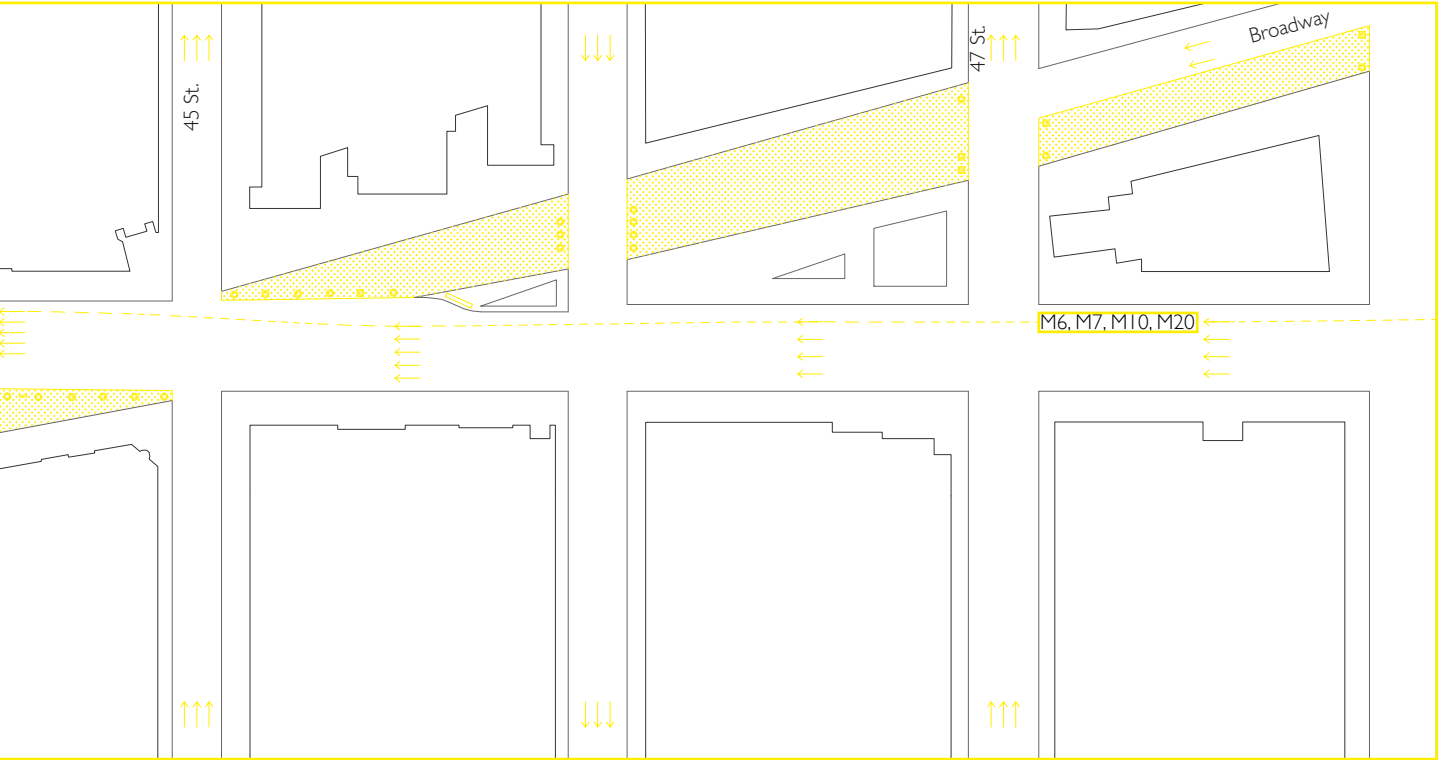


Fig. 5.02. Reparto de Times Square en 2009, tras la puesta en marcha del proyecto de urbanismo táctico.

-  Zonas peatonales pavimentadas
-  Calzada con integración de pavimento peatonal
-  Calzada ocupada, zona peatonal
-  Mobiliario urbano, banco
-  Mobiliario urbano, macetero separador
-  Sentidos de la circulación y rutas de autobús



e: 1/1500 

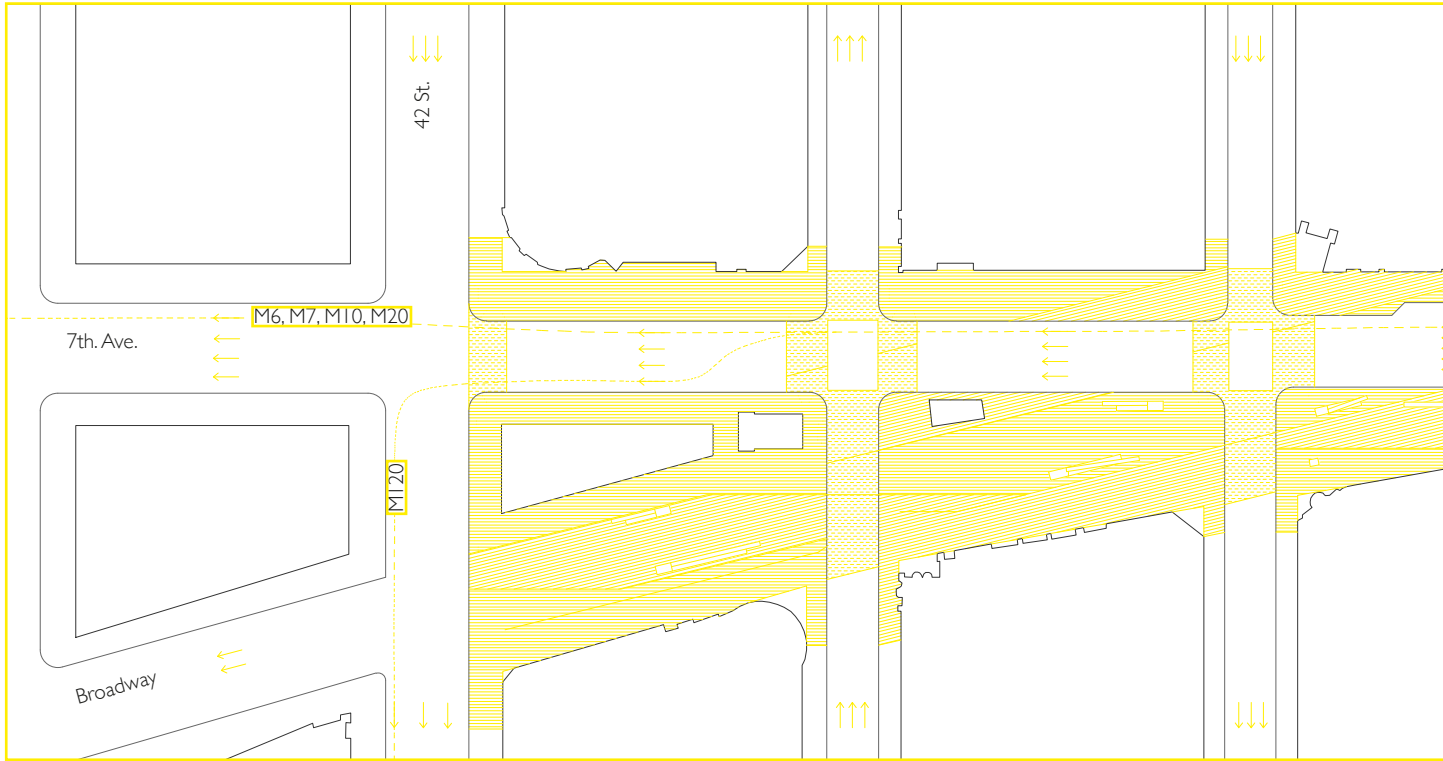






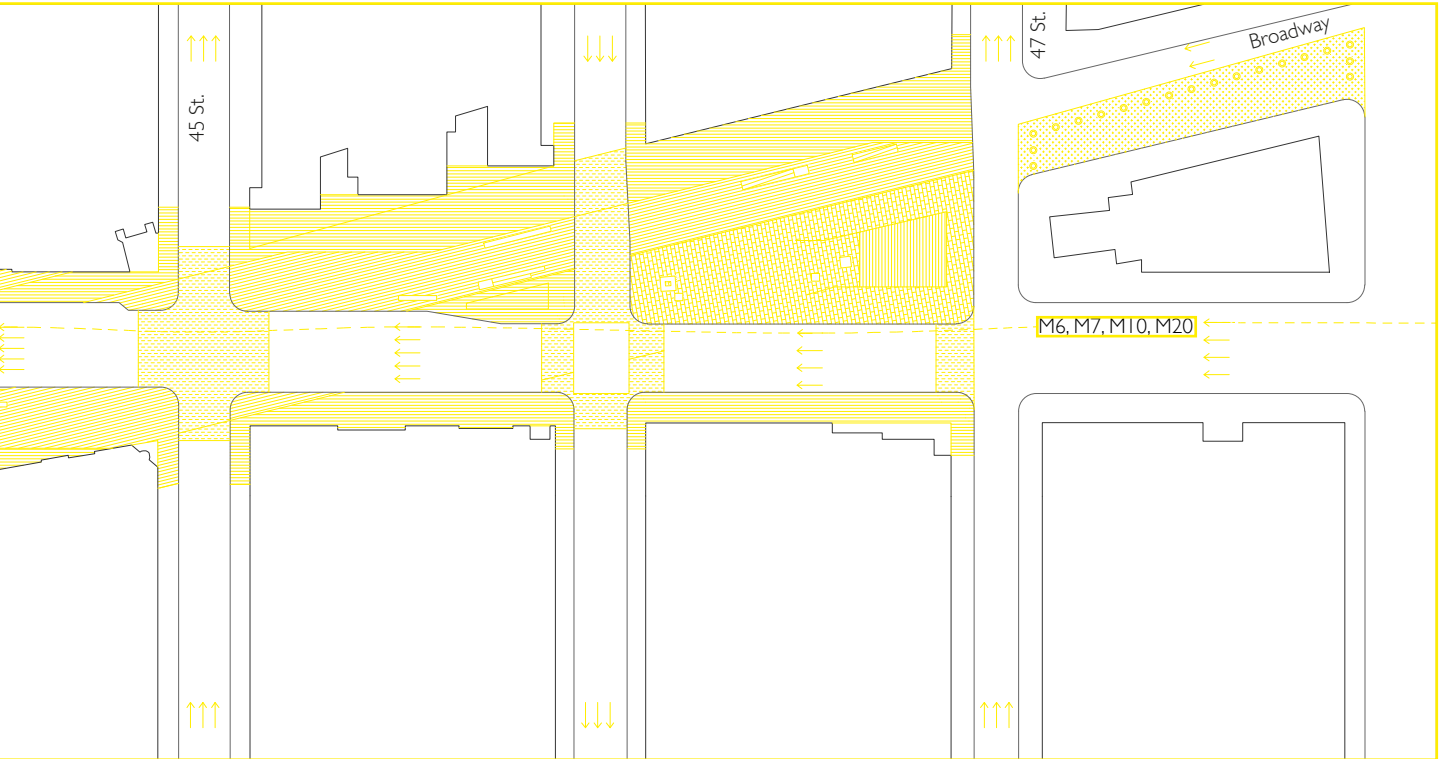



Fig. 5.03. Reparto de Times Square en 2017, al finalizar el proyecto de reconversión de Snøhetta.

-  Zonas peatonales pavimentadas
-  Calzada con integración de pavimento peatonal
-  Calzada ocupada, zona peatonal
-  Mobiliario urbano, banco
-  Mobiliario urbano, macetero separador
-  Sentidos de circulación, carriles y rutas de autobús



e: 1/1500 

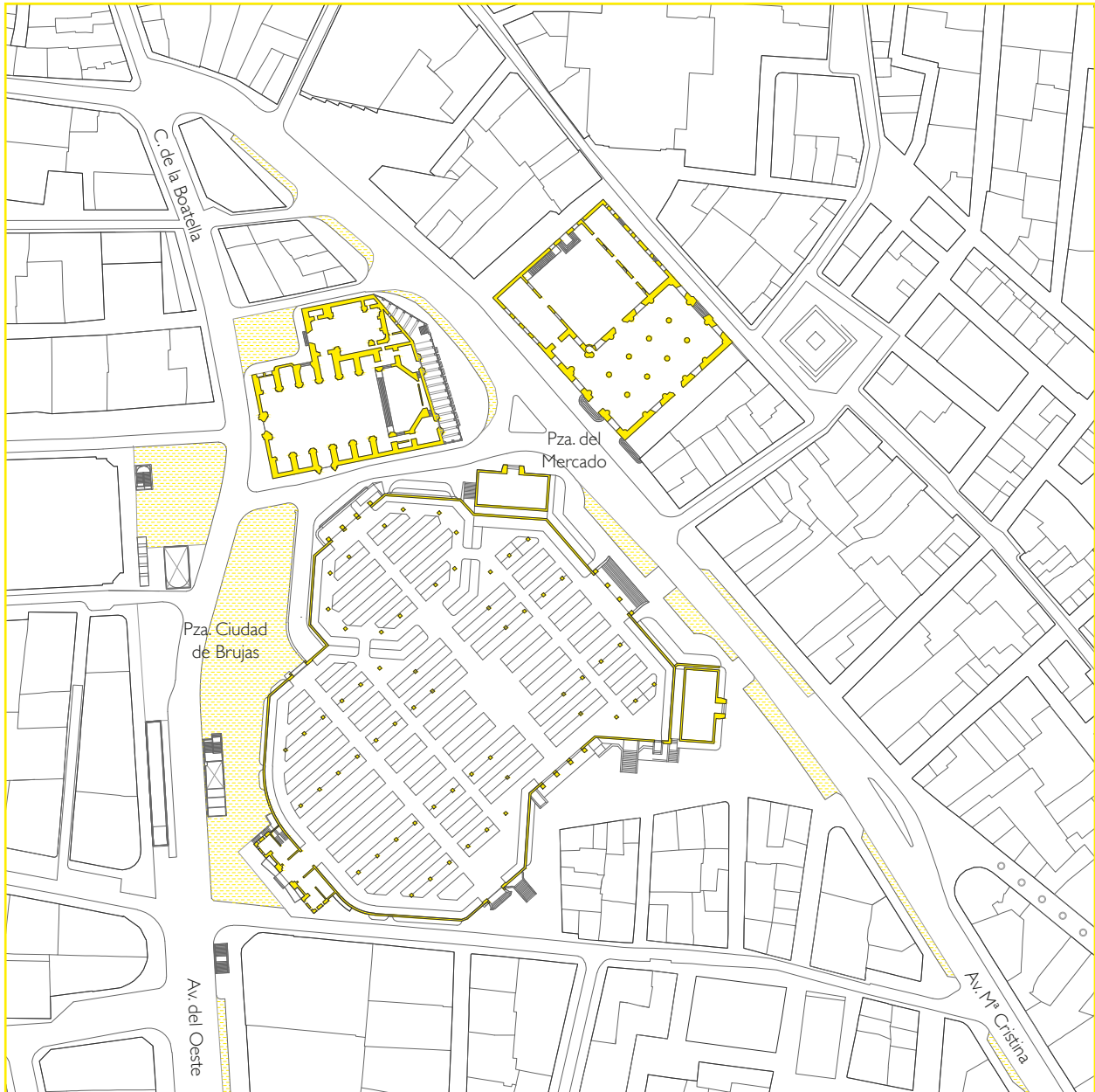


Fig. 5.04. Entorno del Mercado Central en 2014. Distribución del espacio público.

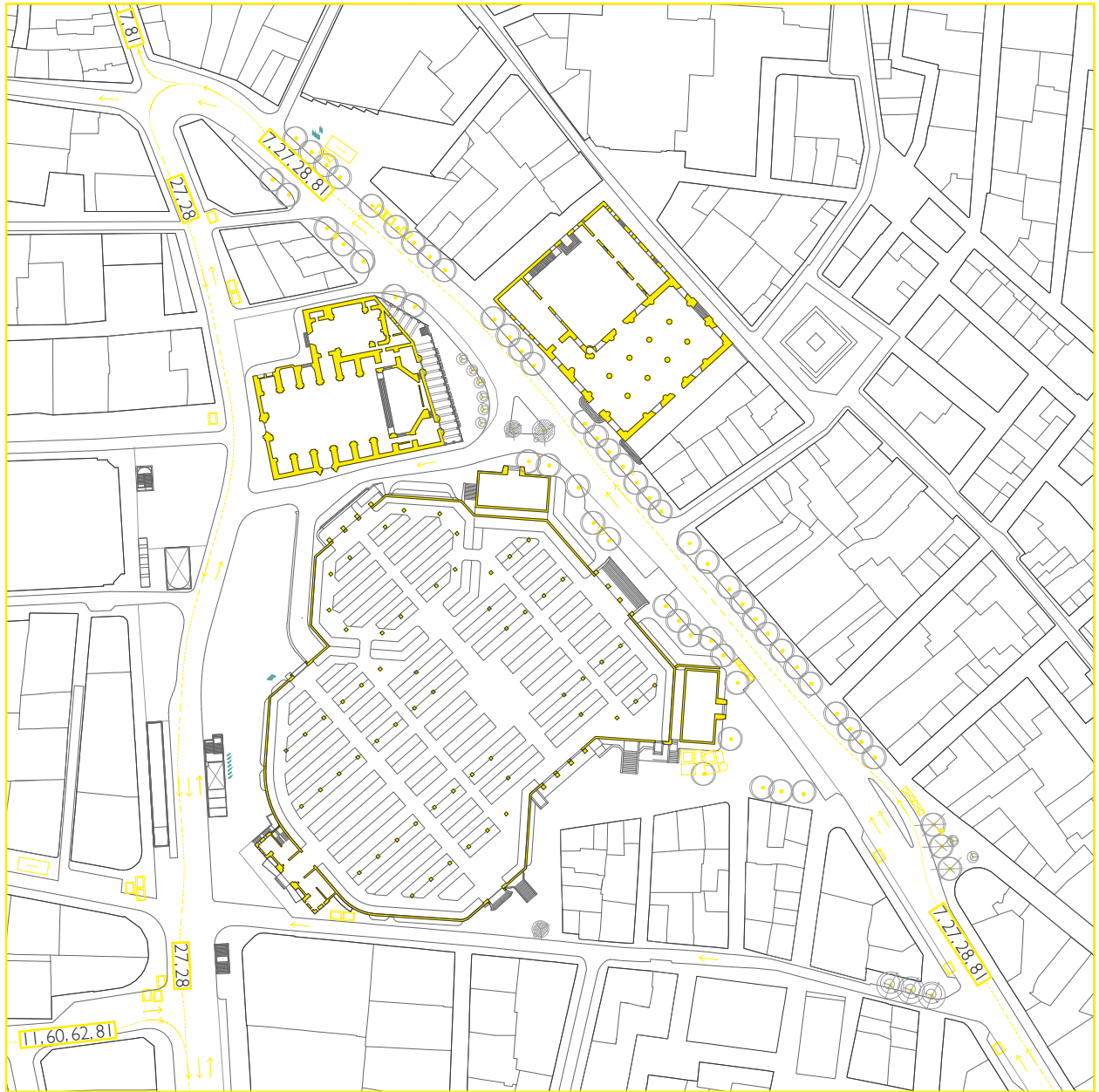



Fig. 5.05. Entorno del Mercado Central en 2014. Mobiliario urbano y movilidad.

e: 1/1750 

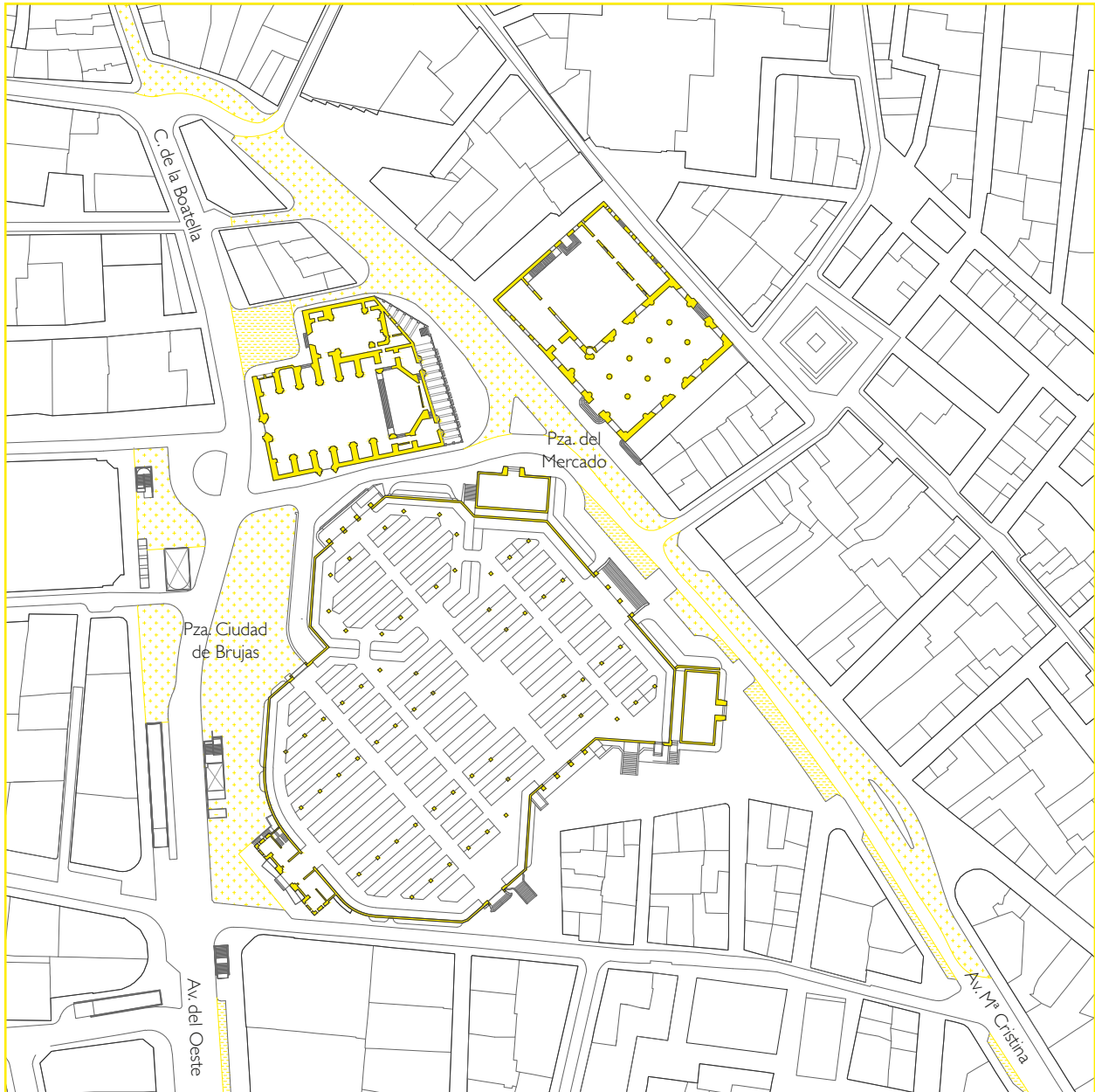


Fig. 5.06. Entorno del Mercado Central en 2015. Distribución del espacio público tras la actuación mediante urbanismo táctico.

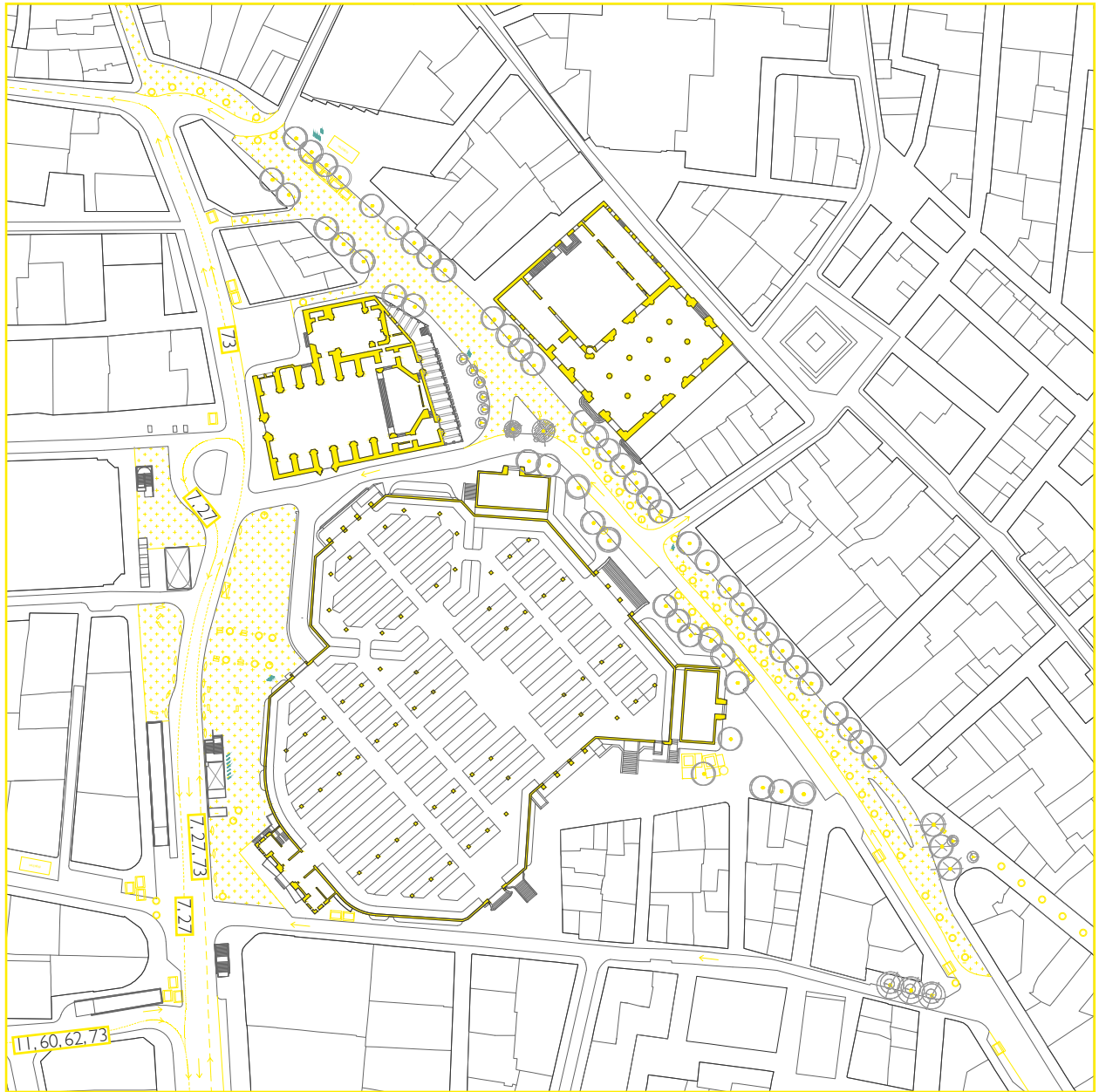


Fig. 5.07. Entorno del Mercado Central en 2015. Mobiliario urbano y movilidad.

e: 1/1750



Fig. 5.08. Proyecto para el entorno del Mercado Central de Quintana-Peñín-Espinàs-Tarrasó. Distribución del espacio público.

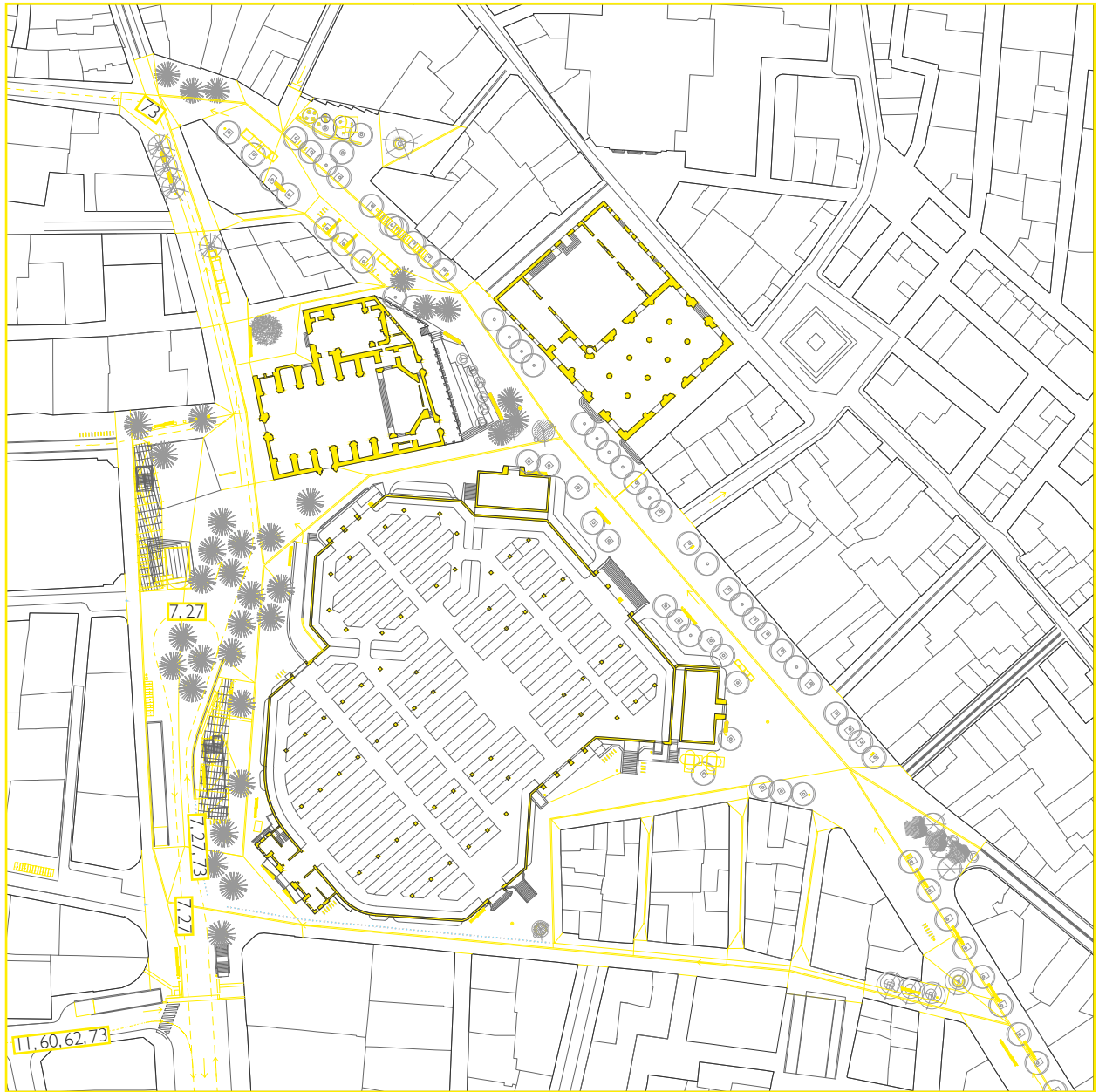



Fig. 5.09. Proyecto para el entorno del Mercado Central de Quintana-Peñín-Espinàs-Tarrassó. Mobiliario urbano y movilidad.

e: 1/1750 



Zona pavimentada de preferencia peatonal



Calzada ocupada, zona peatonal



Estacionamiento y carga-descarga



Sentidos de circulación y carriles



Rutas de autobús



Parada autobús EMT



Estación Valenbisi



Estacionamiento de bicicletas



Maceteros, elementos de separación



Banco



Contenedor



Fuente



Buzon de correos

6. Conclusiones.

Los procesos de transformación a los que están sometidas las ciudades han sido constantes a lo largo de la historia, y en el último siglo, las corrientes liberales y capitalistas del urbanismo funcionalista y la zonificación supusieron la expansión y crecimiento exponencial de las ciudades basado en la dependencia del vehículo privado como medio de transporte, requiriendo enormes inversiones para lograr las infraestructuras adecuadas. Esto ha originado una situación de desigualdad para el peatón y otras formas de movilidad más sostenibles dejándolas en desventaja, y deteriorando su funcionalidad, tanto en la ciudad consolidada, como en las nuevas zonas de expansión que se han prolongado en el tiempo hasta la reciente burbuja inmobiliaria, así como la degradación del espacio público apto para la convivencia por la ocupación del espacio público, la contaminación y la imagen de la ciudad. Llegado el fin del siglo XX y el cambio de milenio, muchas ciudades comienzan a replantearse estos tipos de situaciones y la forma de actuar, proponiendo medidas que logren una democratización del espacio público real. Se caracterizan por llevar a cabo una reordenación de la movilidad para favorecer los desplazamientos en transporte público, y, sobre todo, la movilidad activa, ganando nuevos espacios peatonales de socialización como solución a estos problemas. Ciudades como Ámsterdam y Copenhague son conocidas por su bajo uso del vehículo privado en la ciudad en contraste con el masivo uso de la bicicleta, y sus centros urbanos caminables mientras que otras como Londres y París, están trabajando en ello en la actualidad.

Este trabajo establece una serie de relaciones entre los dos casos estudiados en Times Square, Nueva York, y en la Plaza del Mercado, en València, para diferenciar los aciertos y deficiencias de este último en comparación con su referente en Manhattan. En el caso de Nueva York, con el fin de mejorar la movilidad y ganar espacios peatonales se puso en marcha una herramienta poco común hasta ese momento que serviría más tar-

de de referente para muchas otras ciudades, el urbanismo táctico. Estas actuaciones provisionales y experimentales sirvieron para implementar mejoras en los proyectos definitivos que iban a realizarse, además de demostrar su eficacia al poder recuperar una parte significativa de espacio público para el peatón de forma inmediata y con un bajo presupuesto. La etapa final se completó con el proyecto de reurbanización definitivo del estudio Snøhetta que convirtió en una plaza real las zonas delimitadas previamente mediante urbanismo táctico en Times Square.

El proceso en el caso estudiado en la ciudad de València se encuentra en la actualidad en una etapa anterior, pero con una propuesta que deber llevarse a cabo próximamente que abarca el entorno completo del Mercado Central, al entender como un ámbito de actuación único las Plazas del Mercado, de Ciudad de Brujas y las calles que las vinculan. En este análisis hemos podido ver como ha resultado ser una técnica útil para reducir la motorización del espacio público del ámbito, a la espera de que el espacio pueda recuperar realmente su valor de plaza con el proyecto de Quintana, Peñín, Espinàs y Tarrassó. Esta reconquista del espacio público se está extendiendo a otros ámbitos de la capital del Turia, salvando ciertas carencias que hemos visto en nuestro caso de estudio, y que ya se habían observado en el caso de Nueva York, como es la creación de una campaña publicitaria y una marca que englobe las actuaciones, que sea visible y reconocible incluso en el mobiliario empleado, así como el desarrollo de actividades de ocio y lúdicas como herramienta de empoderamiento y apropiación del espacio urbano por parte de la ciudadanía. Además, la ocupación excesiva por parte de comercios de ocio y restauración supone una monetización del espacio público que no contribuye a esta redistribución y democratización que pretenden este tipo de actuaciones, mermando el carácter inclusivo y accesible de las mismas.

Por lo tanto, este análisis sirve para visibilizar y poner en valor los resultados que se pueden obtener con estas actuaciones provisionales en las que se emplea el urbanismo táctico como situación previa a la reforma del lugar en cuestión. Se trata de un instrumento acelerador de bajo coste que acorta drásticamente los plazos de ejecución de los procesos de transformación que tienden a prolongarse en el tiempo por cuestiones políticas y burocráticas hacia un modelo de ciudad más amable con las personas, donde prime la seguridad, y donde se recuperen espacios de socialización y de cotidianidad, en definitiva, un mecanismo de democratización del espacio público para conseguir un cambio en el modelo de ciudad más saludable, sostenible e inclusivo.

7. Bibliografía y referencias.

Libros.

Ajuntament de València y Ferreres, L. (2009). *Otra lectura de la reforma interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres*. València, Ajuntament de València.

Buchanan, C. D. (1973). *El tráfico en las ciudades*. Colección de ciencias sociales. Serie de sociología. Madrid, Tecnos.

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, ed. (1992). *Ciutat Vella. Materiales para el urbanismo: (exposición) València, del 4 al 22 de mayo de 1992, Palacio Marqués del Campo*. València, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.

Col·lectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona, Virus.

Estal Herrero, D. (2017). *Urbanisme contradict, ciutat compartida*. València, Pruna Llibres.

Fernández Serrano, G. e Ibáñez López, E. (2018). *La València que va ser : 50 espais d'una ciutat perduda*. València, Drassana.

Gaja Díaz, F. (2009). *Un futuro para el pasado : un diagnóstico para la Ciutat Vella de València*. València, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Comunidad Valenciana, Universitat Politècnica de València, Instituto Valenciano de la Vivienda.

Hidalgo Delgado, F. (2013). *El Mercado Central de València: desde su construcción a su rehabilitación*. València, Universitat Politècnica de València.

Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. (Editado por Manuel Delgado, Zaida Muxí y Blanca G. Valdivia). 5ª ed. Entrelíneas. Madrid, Capitán Swing.

Llopis Alonso, A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de València: 1608-1944*. València, Universitat Politècnica de València.

Lydon, M y Garcia, A. (2015). *Tactical Urbanism: Short-term action for long-term change*. Washington, Island Press.

Olmos Lloréns, J. (2019). *La reconquista del espacio público : València, nuestras calles y nuestras plazas*. València, Autor.

Pérez Igualada, J. (2007). *Elementos del proyecto urbano*. Taller de Urbanismo (Tur). València, Editorial UPV.

Pérez Igualada, J. (2010). *Arquitectura para el transporte*. València, Editorial UPV.

Piñón, J. L. (1988). *Los orígenes de la Valencia moderna: Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX*. (Editado por C. O. A. C.V.) *Arquitectura y urbanismo 3*. València, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.

Ramírez Blanco, M. J. (1999). *La lonja de Valencia y su entorno monumental: origen y desarrollo constructivo, evolución de sus estructuras, sinopsis de las intervenciones mas relevantes, siglos XV al XX*. Tesis doctoral. Departamento de Construcciones Arquitectónicas, Universitat Politècnica de València.

Simó Terol, T. (1983). *València centro histórico : guía urbana y de arquitectura*. (Editado por Carmen Jordá e Institució Alfons el Magnànim.). València, Institució Alfons el Magnànim.

Taberner Pastor, F. (1987). *València entre el Ensanche y la reforma interior*. València, Institució Alfons el Magnànim.

Recursos web.

ABC. (2016). *Joan Ribó restringe el tráfico en el entorno de la Lonja y el Mercado Central de Valencia*. <https://www.abc.es/espana/comunidad-valenciana/abci-ribo-restringe-trafico-entorno-lonja-y-mercado-central-201601121805_noticia.html>

Ajuntament de Barcelona. (2019). *Barcelona pacificarà l'entorn de 22 escoles i centres educatius aquest any*. [Nota de premsa]. <<https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2020/07/200728-NOTA-Protegim-escoles-actuacions-2020-.pdf>>

Ajuntament de València. (2013). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible*. <<http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/vDocumentos-TituloAux/13E8AC560711B1ADC1257C5B0041648A>>

Ajuntament de València. (2016). *L'ajuntament inicia la pacificació del trànsit a l'entorn de La Llotja amb normalitat*. [Nota de premsa] <www.valencia.es/valencia/noticias/NOTICIA_042255?lang=2&seccion=5&temId=11&nivel=5_2_11>

Ajuntament de València. (2016). *La peatonalización del entorno de La Lonja supone una actuación "blanda" que permitirá el acceso de los clientes del Mercado Central, taxis y peatones*. [Nota de premsa]. <www.valencia.es/valencia/noticias/NOTICIA_042163?lang=1&depld=1&temId=11&nivel=5_2_11>

Ajuntament de València. (2016). *Movilidad Sostenible muestra el anteproyecto de actuación en el entorno del mercado central*. [Nota de premsa]. <www.valencia.es/valencia/noticias/NOTICIA_041838?lang=1&depld=1&temId=11&nivel=5_2_11>

Ajuntament de Valencia. (2016). *Reordenación de la movilidad en Ciutat Vella*. <<http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/vDocumentosTituloAux/657983810327A0E8C1257F9B0038DE2E?OpenDocument&bdOrigen=ayuntamiento%2Ftrafico>>

Artforum. (2010). *Interviews. Molly Dilworth*. <<https://www.artforum.com/interviews/molly-dilworth-discusses-cool-water-hot-island-26315>>

Archdaily. (2017). *Times Square Celebrates Grand Opening of Snøhetta-Designed Transformation*. <<https://www.archdaily.com/869685/times-square-celebrates-grand-opening-of-snohetta-designed-transformation>>

COPE. (2018). *“Confluencia”, diseño ganador para el entorno de la Lonja, Mercado Central y plaza de Brujas*. <<https://www.cope.es/emisoras/comunidad-valenciana/valencia-provincia/valencia/noticias/confluencia-diseno-ganador-para-entorno-lonja-mercado-central-plaza>>

Dilworth, M. (2010). *Times Square. Cool Water, Hot Islands*. <<https://www.mollydilworth.com/times-square-1>>

Dolç, C., Estal, D., Olmos, J. y Torres, V. (2012). *A la redor del Mercat Central. Propuesta de movilidad, accesibilidad y espacio público*. <http://www.habitatge.gva.es/documents/20558636/0/A+la+redor+del+Mercat+Central_LR.pdf/8ffe7e12-2b81-43e4-badf-d21272736055>

Etiqueta Zero. (2020). *Pla Respira, un paso en la humanización del centro de València*. <<https://etiquetazero.com/reportajes/pla-respira-un-paso-en-la-humanizacion-del-centro-de-valencia/>>

El Diario. (2017). *Cuenta atrás en Valencia para resolver el histórico problema de conexión entre la avenida del Oeste y el Mercado Central*. <https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/plaza-ciudad-brujas-arranca-oeste_1_3261236.html>

El Diario. (2017). *Tres proyectos pugnarán por remodelar el entorno del Mercado Central, la milla de oro arquitectónica de València*. <https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/desvelados-proyectos-remodelar-arquitectonica-valencia_1_3055119.html>

El Diario. (2018). *El parking de la plaza de Brujas, con aparcabicy y puntos de recarga para vehículos eléctricos, abre este jueves tras 11 años paralizado*. <https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia/brujas-aparcabicy-vehiculos-electricos-paralizado_l_1793936.html>

El Diario. (2019). *València afronta la transformación de sus plazas: de grandes explanadas de asfalto a espacios peatonales*. <https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/valencia-plazas-espacios-peatonales_l_1379551.html>

Gené, G. y Ferré, J. (2017). *Peatonalización de Nueva York*. Paisea nº29. <<https://www.paisea.com/wp-content/uploads/PAISEA-29-ART-2a.pdf>>

Generalitat Valenciana. (2017). *La Lonja acoge la exposición de los tres proyectos elegidos para el nuevo entorno de la Plaza de Brujas* (Nota de prensa). <https://www.gva.es/es/inicio/area_de_prensa/not_detalle_area_prensa?id=731941>

Generalitat Valenciana. (2018). *Salvador: 'El proyecto de regeneración urbana del entorno de la plaza de Brujas nacerá con la máxima participación ciudadana'*. <http://www.ceice.gva.es/es/inicio/area_de_prensa/not_detalle_area_prensa?id=733440>

Generalitat Valenciana. (2017). *Salvador: 'En el diseño del entorno de la plaza de Brujas debe estar la esencia de la nueva política de regeneración urbana con espacios para la ciudadanía'*. <http://www.habitatge.gva.es/es/inicio/area_de_prensa/not_detalle_area_prensa?id=728633>

Generalitat Valenciana. (2017). *Concurso entorno Plaza Ciudad de Brujas*. <http://www.habitatge.gva.es/es/web/vivienda-y-calidad-en-la-edificacion/visor_noticias/-/asset_publisher/GwajhtA1vFUK/content/concurso-entorno-plaza-ciudad-de-bruj-2>

La Vanguardia. (2016). *El centro de Valencia se blindará contra el tráfico*. <<https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20160210/302059475068/valencia-blinda-centro-trafico-contaminacion.html>>

La Vanguardia. (2020). *La plaza del Ayuntamiento de València ya es peatonal*. <<https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20200512/481125386409/plaza-ayuntamiento-valencia-ya-es-peatonal.html>>

Las Provincias. (2011). *Así será la plaza del mercado Central*. <<https://www.lasprovincias.es/v/20110910/valencia/sera-plaza-mercado-central-20110910.html>>

Las Provincias. (2018). *El diseño para el entorno de la Lonja rescata la escalera de los Santos Juanes*. <<https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/disenio-entorno-lonja-20180307002521-ntvo.html>>

Las Provincias. (2018). *Las arquitectas Quintana y Peñín ganan el concurso para rediseñar el entorno del Mercado Central y la Lonja*. <<https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/arquitectos-quintana-peinin-proyecto-plaza-brujas-20180306121758-nt.htm>>

Levante-EMV. (2010). *La plaza Ciudad de Brujas se librará de las obras a principios de 2011*. <<https://www.levante-emv.com/valencia/2010/08/14/plaza-ciudad-brujas-librara-obras-principios-2011/730674.html>>

Levante-EMV. (2010). *Comienza la construcción del estación de metro más profunda*. <<https://www.lasprovincias.es/v/20101103/valencia/comienza-construccion-estacion-metro-20101103.html>>

Levante-EMV. (2016). *De consultor del Mercat a asesor de Grezzi*. <<https://www.levante-emv.com/valencia/2016/01/25/consultor-mercat-asesor-grezzi/1370241.html>>

Levante-EMV. (2016). *Reventón en el mercado en el primer sábado con la Lonja peatonalizada*. <<https://www.levante-emv.com/valencia/2016/02/07/reventon-mercado-primer-sabado-lonja/1375983.html>>

Levante-EMV. (2020). *Pla Respira, el 'Madrid Central' de València*. <<https://www.levante-emv.com/valencia/2020/04/27/pla-respira-madrid-central-valencia/2005537.html>>

Mateos Cruz, M.J. (2014). *La reconquista del espacio público en Manhattan: 2002-2012*. Trabajo fin de máster. MAAPUD. Universitat Politècnica de València <<http://hdl.handle.net/10251/43869>>

mmmm... (2011). *Meeting Bowls*. <www.mmmm.tv/meeting-bowls.html>

National Association of City Transportation Officials. (2019). *Designing Streets for Kids*. <<https://globaldesigningcities.org/publication/designing-streets-for-kids/>>

New York City Department of Transportation. (2009). *Pedestrians*. <<https://www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/broadway.shtml>>

New York City Department of Transportation. (2010). *Green Light for Midtown Evaluation Report*. <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/broadway_report_final2010_web.pdf>

New York City Department of Transportation, Gehl Architects. (2007). *World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm*. <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/World_Class_Streets_Gehl_08.pdf>

Quintana Seguí, E. y Peñín Llobell, B. (2019). *Ordenación Del Entorno Del Mercado Central de Valencia. Proyecto de Urbanización Para La Regeneración Urbana Del Entorno de La Plaza de La Ciudad de Brujas, Lonja de La Seda, Mercado Central e Iglesia de Los Santos Juanes*. Planur-e nº15. <<https://www.planur-e.es/articulos/>

[ver/ordenaci-n-del-entorno-del-mercado-central-de-valencia-proyecto-de-urbanizaci-n-para-la-regeneraci-n-urbana-del-entorno-de-la-plaza-de-la-ciudad-de-brujas-lonja-de-la-seda-mercado-central-e-iglesia-de-los-santos-juanesh>](#)

Sánchez Muñoz, D. (2013). *La Avenida del Oeste de Valencia. Historia de un proyecto inacabado*. <https://www.uv.es/arteweb/ARS%20LONGA_22/SANCHEZ_red.pdf>

Sánchez Muñoz, D y Llopis, T. (2015). *Ciclo de visitas de arquitectura. Ruta Goerlich: urbanismo y arquitectura en el centro histórico de Valencia*. <http://www.arquitectosdevalencia.com/sites/default/files/dossier_goerlich.pdf>

The City of New York. (2010). *PlaNYC, a greener, greater New York*. <http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/full_report_2007.pdf>

The New York Times. (2007). *Bloomberg Draws a Blueprint for a Greener City*. <<https://www.nytimes.com/2007/04/23/nyregion/23mayor.html>>

The New York Times. (2007). *Bloomberg to Unveil Long-Term Vision for City*. <<https://www.nytimes.com/2007/04/20/nyregion/20s-peech.html>>

The New York Times. (2009). *Broadway Promenade Conversion Starts Sunday*. <<https://cityroom.blogs.nytimes.com/2009/05/19/broadway-promenade-conversion-starts-sunday/?searchResultPosition=1>>

The New York Times. (2009). *No Vehicles, but Plenty of People on Broadway*. <<https://www.nytimes.com/2009/05/25/nyregion/25bway.html?searchResultPosition=3>>

The New York Times. (2009). *Tourists and New Yorkers Take a Rubber Seat in Times Square* <<https://www.nytimes.com/2009/06/11/nyregion/11chairs.html>>

Times Square Alliance. (2010). *Cool Water, Hot Islands*. <<http://arts.timessquarenyc.org/times-square-arts/projects/at-the-crossroads/cool-water-hot-island-/index.aspx>>

València Extra. (2019). *València, ciudad de plazas*. <https://valenciaextra.com/valencia-ciudad-de-plazas/?utm_medium=Social&utm_source=Facebook>

València Extra. (2020). *El Ayuntamiento inicia el proceso de adjudicación para contratar la ejecución de las obras del entorno de la Lonja y la Plaza de Ciudad de Brujas*. <<https://valenciaextra.com/es/valencia-inicia-proceso-adjudicacion-para-contratar-ejecucion-obras-lonja-y-plaza-ciudad-brujas/>>

València Extra. (2020). *La plaza Pintor Segrelles, referente ecológico para el barrio de Jesús*. <<https://valenciaextra.com/plaza-pintor-segrelles-referente-ecologico-barrio-jesus/>>

Valencia Plaza. (2014). *Los “Desayunos con Viandantes” vuelven a pisar la calle*. <<http://epoca.l.valenciaplaza.com/ver/139297/los-desayunos-con-viandantes-vuelven-a-pisarcalle.html>>

Valencia Plaza. (2017). *Año 1 después del ‘macetazo’: La Lonja aumenta un 20% sus visitantes tras la peatonalización*. <<https://valenciaplaza.com/ano-i-despues-del-macetazo-la-lonja-aumenta-un-20-sus-visitantes-tras-la-peatonalizacion>>

Valencia Plaza. (2017). *València peatonalizará parte de la Plaza del Ayuntamiento en abril del año que viene*. <<https://valenciaplaza.com/valencia-anuncia-la-peatonalizacion-de-parte-de-la-plaza-del-ayuntamiento>>

Vercher González, C. (2015). *Arquitectura adaptable. Iniciativas temporales en el espacio público*. Trabajo fin de máster. MAAPUD. Universitat Politècnica de València. <<http://hdl.handle.net/10251/62380>>

Figuras.

Fig. 2.01 - 02. Concepto de calle tradicional y de segregación funiconal. Le Corbusier (1959) [Dibujo]. Recuperado de Pérez Igualada, J. (2007). *Elementos del proyecto urbano*. Taller de Urbanismo (Tur). València: Editorial UPV.

Fig. 2.03 - 04. Ámsterdam en 1970 y 2010. Autor no identificado. [Fotografía]. Recuperado de <https://twitter.com/fietsprofessor/status/1245317779672236035>

Fig. 2.05. Intervención en la Piazza Spoleto. Autor no identificado. (2019). [Fotografía]. Recuperado de: <https://twitter.com/dloisga/status/1175148253769359360>

Fig. 2.06 - 08. Superilla de Sant Antoni. DEL RIO BANI. (2019). [Fotografía]. Recuperado de: <http://delriobani.com/projects/superilla-sant-antoni/>

Fig. 2.09 - 10. Intervención vecinal en València y propuesta PAM. EFG Arquitectura. (2015) [Fotografía y renderización]. Recuperado de: http://www.efgarquitectura.es/Hithere/PAM_PIHE_VLC.html

Fig. 3.01 - 02. Times Square en 2008 y 2009. New York City Department of Transportation. (2009). [Fotografía]. Recuperado de: <https://www.flickr.com/photos/nycstreets/sets/72157622973444484/>

Fig. 3.03. Times Square en 2017. Michael Grimm. (2017). [Fotografía]. Recuperado de: <https://www.mgrimm.com/Interiors-&-Architecture/Times-Square-Redesign/thumbs>

Fig. 3.04. Portada del plaNYC. The City of New York. (2007). Recuperado de: http://www.nyc.gov/html/planyc/downloads/pdf/publications/full_report_2007.pdf

Fig. 3.05 - 09. Análisis del espacios público llevado a cabo en el informe World Class Streets. Distancias recorridas a pie y en bici en Manhattan, distribución en Flushing Mains Street, superficie pearonal en Times Square en 2007 y trazado de la avenida Broadway. New York City Department of Transportation. (2010). [Infografía]. Recuperado de: http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/broadway_report_final2010_web.pdf

Fig. 3.10 - 13. La intervención de ocupación provisional, transformación en Times Square en 2009, cruce de Broadway con Herald Square en 2007 y en 2009. New York City Department of Transportation. (2009). [Fotografía]. Recuperado de: <https://www.flickr.com/photos/nycstreets/sets/72157622973444484/>

Fig. 3.14 - 15. Cool Water, Hot Islands. Molly Dilworth. (2010). [Fotografía]. Recuperado de: <https://www.flickr.com/photos/mollydilworth/albums/72157624267205315/with/4821220875/>

Fig. 3.16. Meeting Bowls en 2012. Autor desconocido. (2012). [Fotografía]. Recuperado de: <http://www.mmmm.tv/meetingbowls.html>

Fig. 3.17 - 20. Columbus Circle y Herald Square antes y después de la actuación. New York City Department of Transportation. (2009). [Fotografía]. Recuperado de: <https://www.flickr.com/photos/nycstreets/sets/72157622973444484/>

Fig. 3.21. Times Square en 2017. Michael Grimm. (2017). [Fotografía]. Recuperado de: <https://www.mgrimm.com/Interiors-&-Architecture/Times-Square-Redesign/thumbs>

Fig. 3.22. Tipologías de banco propuestas y planta de urbanización. Snøhetta. [Infografía, plano]. Recuperado de: <https://www.archdaily.com/869685/times-square-celebrates-grand-opening-of-snohetta-designed-transformation>

Fig. 3.24. Vista de Times Square en 2017. Michael Grimm. (2017). [Fotografía]. Recuperado de: <https://www.mgrimm.com/Interiors-&-Architecture/Times-Square-Redesign/thumbs>

Fig. 4.01. Plaza del Mercado en 2015. Google Maps, Street View. (2015). [Fotografía]

Fig. 4.02. Plaza del Mercado en 2010. Imagen propia. (2019). [Fotografía]

Fig. 4.03. Plaza del Mercado. Imagen del proyecto 2020. (2019). [Renderización]. Recuperado de: http://www.habitatge.gva.es/documents/168489658/168580110/CONFLU%C3%88NCIA4600_memo-ria+fase+3.pdf/81327d87-17f9-47aa-98e8-ab0d8f2513f2

Fig. 4.05 - 06. Recreación virtual y ámbito de la muralla árabe. Autor no identificado. [Renderización, plano] Recuperado de: <http://www.habitatge.gva.es/documents/20558636/0/Ponencia+Albert+Ribera.pdf/d086cce6-0f87-4799-a009-281bfba48f75>

Fig. 4.07 y 4.09. Plano de la ciudad de València. Mancelli. (1608). [Plano]. Extraído de: Llopis Alonso, A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de València: 1608-1944*. València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.08 y 4.10. Plano de la ciudad de València. Padre Tosca (1738). [Plano]. Extraído de: Llopis Alonso, A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de València: 1608-1944*. València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.11. Grabado de la Plaza del Mercado. Reville, Jean Baptiste. (ca. 1820). Plaza del Mercado de València. [Grabado]. Recuperado de: https://bivaldi.gva.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?posicion=1&path=1008657&presentacion=pagina®istrardownload=0

Fig. 4.12. Iglesia de los Santos Juanes. Autor no identificado. Iglesia de San Juan y plaza del Mercado: Valencia. [Fotografía: tarjeta postal]. Recuperado de: https://bivaldi.gva.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=1015720

Fig. 4.13. Lonja. Autor no identificado. (ca. 1960). Plaza del Mercado y la Lonja. [Fotografía]. Recuperado de: https://2.bp.blogspot.com/-mwkLe-6glvnw/WBxOWpTmCMI/AAAAAAAAUhQ/Q6oHVPWdz3ss-2pp-ja8mVRRDg_TnZfVOACLcB/s1600/Plaza%2BMercado%2B1960s%-2BAGRZ.jpg

Fig. 4.14. Cuadro de El Palleter. Joaquín Sorolla. (1884). El Palleter declarando la guerra a Napoleón. [Cuadro]. Recuperado de: https://www.encyclopedia.cat/sites/default/files/media/FOTO2/crit_del_palleter.png

Fig. 4.15. Fuente Cuatro Estaciones. Autor no identificado. Colección Díaz Prosper. (ca. 1870). [Fotografía]. Recuperada de: <https://valenciablancoynegro.blogspot.com/2013/10/la-fuente-de-las-cuatro-estaciones.html>

Fig. 4.16. Plano de la ciudad de València. Padre Tosca (1738). [Plano]. Extraído de: Llopis Alonso, A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de València: 1608-1944*. València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.17. Plano de la ciudad de València. (1831). [Plano]. Extraído de: Llopis Alonso, A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de València: 1608-1944*. València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.18. Plano de la ciudad de València. (1852). [Plano]. Extraído de:

Llopis Alonso, A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de València: 1608-1944*. València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.19. Grabado de la Plaza del Mercado. Charles de Lalaisse. (ca. 1830). Mercado de Valencia. [Grabado]. Recuperado de: https://bivaldi.gva.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?posicion=1&path=1006611&presentacion=pagina®istrardownload=0

Fig. 4.20. Plaza del Mercado. (1888). [Fotografía]. Recuperada de: http://1.bp.blogspot.com/-vNA3AkRPY5k/UHI2nkbWcWII/AAAAAAAAAEos/QCLWJQiY_bk/s1600/1888+mercado.jpg

Fig. 4.21. Plaza del Mercado. Autor no identificado. (1908). El Mercado: Valencia. [Fotografía: tarjeta postal] Recuperado de: https://bivaldi.gva.es/va/catalogo_imagenes/grupo.do?path=1014999

Fig. 4.22. Plaza del Mercado (ca. 1920). [Fotografía]. Recuperado de: <https://3.bp.blogspot.com/-YM3g0s1Od-s/USJRXYPpsal/AAAAAAAAALbo/-5BrX5YPZeM/s1600/Ca+1920+plaza+del+mercado.jpg>

Fig. 4.23. Plaza del Mercado. Autor no identificado. (1925). [Fotografía]. Recuperado de: <http://2.bp.blogspot.com/-5bVWiL3aad4/UHI3vADGazI/AAAAAAAAAEo8/wpRj98rfto4/s1600/1925+mercado+central+9.jpg>

Fig. 4.24. Plaza del Mercado. Autor no identificado. (ca. 1925). [Fotografía]. Recuperada de: <http://3.bp.blogspot.com/-qBxG1AG97hl/UHI4asACX4I/AAAAAAAAEpE/v2jmeiU1W0U/s1600/1915+mercado.jpg>

Fig. 4.25. Grabado de la Plaza del Mercado. Autor no identificado (ca. 1939). [Grabado]. Recuperado de: https://1.bp.blogspot.com/-AQYJd8pB1q0/Xvo4CatyOEI/AAAAAAACLzQ/SI-rtYam86M7mtcoEU-HhP4b6FEzWGHEvwCLcBGAsYHQ/s1600/plaza%2Bmercado_mercado%2Bnuevo.jpg

Fig. 4.26. Proyecto de ensanche. Antonio Sancho, Sebastián Monleón y Timoteo Calvo. (1858). Proyecto general del ensanche de la ciudad de Valencia. [Plano]. Extraído de: Ajuntament de València y Ferreres, L. (2009). *Otra lectura de la reforma interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres*. València, Ajuntament de València.

Fig. 4.27. Plano topográfico. Francisco Ponce de León, Jesús Tamarit, Pedro Bentabol y Antonio González Semper. (1883). *Plano Topográfico de la ciudad de Valencia*. [Plano]. Extraído de: Llopis Alonso, A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de València: 1608-1944*. València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.28. Proyecto de ensanche. Luis Ferreres, Joaquín María Arnau y José Calvo. (1884). *Plano General de Valencia y Proyecto de Ensanche Año 1884*. [Plano]. Extraído de: Ajuntament de València y Ferreres, L. (2009). *Otra lectura de la reforma interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres*. València, Ajuntament de València.

Fig. 4.29. Gran Vía entre las Antiguas puertas de San José y Ruzafa. Luis Ferreres. (1892). [Plano]. Extraído de: Ajuntament de València y Ferreres, L. (2009). *Otra lectura de la reforma interior: en torno al proyecto de Luis Ferreres*. València, Ajuntament de València.

Fig. 4.30. Proyecto de reforma interior. Federico Aymamí. (1911). [Plano]. Extraído de: Llopis Alonso, A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de València: 1608-1944*. València, Universitat Politècnica de València

Fig. 4.31. Proyecto de ensanche. Francisco Mora Berenguer. (1912). *Plano de las alineaciones del nuevo ensanche de Valencia: aprobado por el excelentísimo ayuntamiento*. [Plano]. Recuperado de: <https://cartoteca-digital.icgc.cat/digital/collection/espanya/id/2730>

Fig. 4.32. Proyecto de reforma interior. Javier Goerlich. (1929). *Plano de las nuevas alineaciones para la reforma del interior de Valencia*. [Plano]. Recuperado de: <https://eblancooliva.files.wordpress.com/2017/01/1929.jpg>

Fig. 4.33. Alzado. J. Zacañas Camaña. (1874). [Plano]. Extraído de: Hidalgo Delgado, F. (2013). *El Mercado Central de València: desde su construcción a su rehabilitación*. València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.34. Los reyes Alfonso XIII y Victoria Eugenia (1910). [Fotografía]. Extraído de: Hidalgo Delgado, F. (2013). *El Mercado Central de València: desde su construcción a su rehabilitación*. València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.35. Planta del proyecto. Guardia Vilar y Soler i March. (1910). [Planos]. Extraído de: Hidalgo Delgado, F. (2013). *El Mercado Central de València: desde su construcción a su rehabilitación*. València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.36. Ejecución del sótano. (ca.1930). [Fotografía]. Extraído de: Hidalgo Delgado, F. (2013). *El Mercado Central de València: desde su construcción a su rehabilitación*. València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.37. Sección longitudinal. Guardia Vilar y Soler i March. (1914). [Plano]. Extraído de: Hidalgo Delgado, F. (2013). *El Mercado Central de*

València: desde su construcción a su rehabilitación. València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.38. Mercado Central en ejecución. Autor no identificado. [Fotografía]. Recuperado de: <https://1.bp.blogspot.com/-j74jFwDOMIU/XvoPtE-QokQI/AAAAAAAAACLYo/LI15borEw-UMLcwOiHjsOpchZOo87jzeQCL-cBGAsYHQ/s1600/mercado%2Ben%2Bconstruccion.jpg>

Fig. 4.39. Alzado. Guardia Vilar y Soler i March. (1914). [Plano]. Extraído de: Hidalgo Delgado, F. (2013). [El Mercado Central de València: desde su construcción a su rehabilitación.](#) València, Universitat Politècnica de València.

Fig. 4.40. Mercado Central en construcción. Autor no identificado. (1926). [Fotografía]. Recuperado de: <http://obesia.com/images/galerias/valencia-vintage-4717/valencia-vintage-4717-20.jpg>

Fig. 4.41. Plaza y Mercado Central. Autor no identificado. [Fotografía: tarjeta postal] Recuperada de: https://bivaldi.gva.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=1021827

Fig. 4.42. Acceso del Mercado central. Autor no identificado. [Fotografía]. Recuperada de: https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/mercado-central-pueblo-despensa-valencia_1_3755580.html

Fig. 4.43 - 45. Perspectivas de la Avenida del Oeste. Javier Goerlich (1932). [Dibujo]. Recuperado de: http://www.arquitectosdevalencia.es/sites/default/files/dossier_goerlich.pdf

Fig. 4.46. Propuesta de acabados Lonja. Vicente Corell Farinos. (1992). [Axonometría]. Extraído de: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, ed. (1992). *Ciutat Vella. Materiales para el urbanismo: (exposición) València, del 4 al 22 de mayo de 1992, Palacio Marqués del Campo.* València, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.

Fig. 4.47. La plaza durante las obras. (2009). [Fotografía]. Recuperada de: http://www.cpsingenieros.net/Infraestructura_Estacion_Mercado_Linea_2_Metro_Valencia.php

Fig. 4.48. Imagen del proyecto para 2012. (2009). [Fotomontaje]. Recuperado de: http://www.cpsingenieros.net/Infraestructura_Estacion_Mercado_Linea_2_Metro_Valencia.php

Fig. 4.49. Estado de la plaza en 2017. Google Maps Street View. (2017).

[Fotografía]

Fig. 4.50. Estado de la plaza en 2020. (2020). Imagen propia. [Fotografía]

Fig. 4.51. Planta de la reurbanización. (2007). [Plano]. Recuperado de: <http://www.gvaoberta.gva.es/documents/7843050/163797216/PM2-MEMORIA.pdf/7c63fef8-7512-40cb-8356-c08885598ac7>

Fig. 4.52. Aparcamiento y estación. (2007). [Renderización]. Recuperado de: http://www.cpsingenieros.net/Infraestructura_Estacion_Mercado_Linea_2_Metro_Valencia.php

Fig. 4.53. Área de actuación. (2012). [Plano]. Recuperado de: http://www.habitatge.gva.es/documents/20558636/0/A+la+redor+del+Mercat+Central_LR.pdf/8ffe7e12-2b81-43e4-badf-d21272736055

Fig. 4.54. Mobiliario urbano. (2012). [Plano]. Recuperado de: http://www.habitatge.gva.es/documents/20558636/0/A+la+redor+del+Mercat+Central_LR.pdf/8ffe7e12-2b81-43e4-badf-d21272736055

Fig. 4.55. Área con potencial. (2013). [Plano]. Recuperado de: [http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/0/E7EB04BE4B014A0CC1257C-5B004610E6/\\$FILE/20131211_Documento_PMUS_Cap8.pdf?OpenElement&lang=1](http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/0/E7EB04BE4B014A0CC1257C-5B004610E6/$FILE/20131211_Documento_PMUS_Cap8.pdf?OpenElement&lang=1)

Fig. 4.56. Plaza Mercado. Google Maps Street View. (2008). [Fotografía]

Fig. 4.57. Plaza Mercado. Imagen propia. (2020). [Fotografía]

Fig. 4.58. Plaza Mercado. Google Maps Street View. (2012). [Fotografía]

Fig. 4.59. Plaza Mercado. Imagen propia. (2019). [Fotografía]

Fig. 4.60. Plaza Mercado. Google Maps Street View. (2008). [Fotografía]

Fig. 4.61. Plaza del Mercado. Imagen propia. (2019). [Fotografía]

Fig. 4.62. Planta de actuación. (2015). [Plano]. Recuperado de: https://elpais.com/ccaa/2016/01/12/valencia/1452614860_670177.html

Fig. 4.63. Desayuno con viandantes. Autor no identificado (2014). [Fotografía]. Recuperado de: https://www.facebook.com/desayunoviandantes/photos/?ref=page_internal

Fig. 4.64. Falla "Plaza del Mercado". Autor no identificado. (1929). [Fotografía]. Recuperada de: <https://2.bp.blogspot.com/-OErQV-cZ0K8/UaJ52mVmzWl/AAAAAAAAQwI/eFk-p2RMVjg/s1600/falla+plaza+del+mercado+primer+premio+1929.jpg>

Fig. 4.65. Procesión de San Cristóbal. Autor no identificado. (1904). [Fotografía]. Recuperada de: <https://1.bp.blogspot.com/-eEzvKhvRFL0/W0RUpk-eEgl/AAAAAAAAAKT4/7FmVHMOx4M-FnZLXsMVv9gkh-vLEqWbgCLcBGAs/s1600/03.jpg>

Fig. 4.66-68. Paneles de los proyectos seleccionados. (2017). [Paneles de concurso]. Recuperados de: http://www.habitatge.gva.es/es/web/vivien-da-y-calidad-en-la-edificacion/visor_noticias/-/asset_publisher/GwajhtA-lvFUk/content/concurso-entorno-plaza-ciudad-de-bruj-2

Fig. 4.69. Exposición de los proyectos seleccionados. (2017). [Fotografía]. Recuperada de: https://www.gva.es/es/inicio/area_de_prensa/not_detalle_area_prensa?id=731941

Fig. 4.70. La Consellera de Obras Públicas. (2018). [Fotografía]. Recuperado de: <https://valenciaextra.com/es/futura-plaza-brujas/>

Fig. 4.71 - 77. Infografías, planos y renderizaciones del proyecto. Elisabet Quintana y Blanca Peñín. (2017). [Planos, infografías, renderizaciones]. Recuperado de: http://www.habitatge.gva.es/documents/168489658/168580110/CONFLU%C3%88NCIA4600_memo-ria+fase+3.pdf/81327d87-17f9-47aa-98e8-ab0d8f2513f2

Fig. 4.78. Plazas de la ciudad. (2012). [Plano]. Recueprado de: http://www.habitatge.gva.es/documents/20558636/0/A+la+redor+del+Mercat+Central_LR.pdf/8ffe7e12-2b81-43e4-badf-d21272736055

Fig. 4.79. Plaza Rojas Clemente. Google Maps Street View. (2018). [Fotografía]

Fig. 4.80. Plaza Rojas Clemente. (2018). [Fotografía]. Recueprada de: <https://www.20minutos.es/noticia/4074213/0/la-peatonalizacion-de-plazas-avanza-en-valencia-con-10-proyectos-ya-ejecutados/>

Fig. 4.81. Marca de las actuaciones. Ladies & Gentleman. (2020). [Logotipo]. Recuperado de: <https://ladiesandgentlemen.es/pla-respira-valencia-centre>

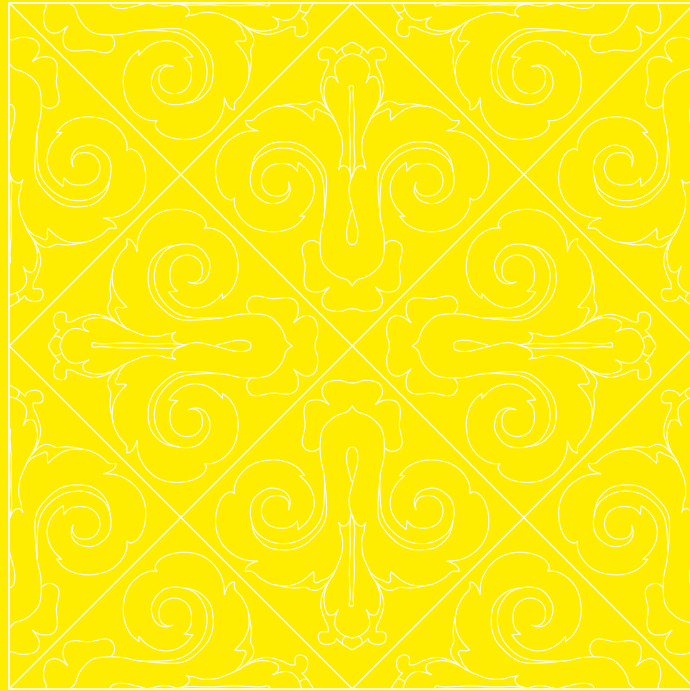
Fig. 4.82 - 83. Planta de actuación y mobiliario urbano. (2019). [Planos]. Recuperado de: http://www.lapaisatgeria.org/ficheros/documentos/fixes_portafolios_placaajuntament_02_18.pdf

Fig. 4.84. Plaza del ayuntamiento. Kike Taberner. (2020). [Fotografía] Recuperada de: <https://etiquetazero.com/reportajes/pla-respira-un-paso-en-la-humanizacion-del-centro-de-valencia/>

Fig. 4.85. Plaza del ayuntamiento. F. Calabuig. (2020). [Fotografía]. Recuperada de: <https://www.levante-emv.com/multimedia/fotos/valencia/2020-08-06-188916-luce-plaza-ayuntamiento-tras-peatonalizacion.html>

Fig. 5.01-03. Times Square en 2008, 2009 y 2017. Elaboración propia. [Planos].

Fig. 5.04-09. Entorno del Mercado Central en 2014, 2015 y proyecto. Elaboración propia a partir de los planos originales del proyecto de Quintana-Peñín-Espinàs-Tarrasó. [Planos]



7 de septiembre de 2020
Los Isidros, Valencia

