



UNIVERSITAT
POLITÀCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

PRESENTADO POR PAULA ROMERO COSTA

TUTORES: CARMEN BLASCO SÁNCHEZ

FRANCISCO JUAN MARTÍNEZ PÉREZ

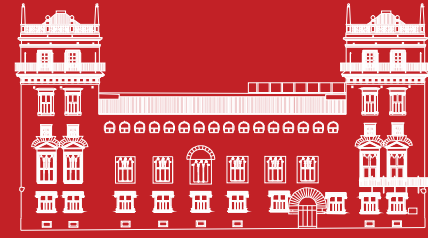
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA

GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA

CURSO 2018 | 2019

ESPACIO UMBRAL :

LA CALLE CABALLEROS DE VALENCIA



ESPACIO UMBRAL :
LA CALLE CABALLEROS DE VALENCIA

RESUMEN

Este estudio tiene la intención de mirar, leer, comprender y describir un ámbito de transición entre dos espacios, público y privado. Una lectura del espacio que va más allá, entendiendo la calle como una “entidad urbana” en sí misma sin compromisos fuera de sus límites como espacio público.

El trabajo se divide en dos partes, la primera se orienta hacia el análisis urbano-histórico, desde una óptica más alejada, con la intención de comprender su carácter y nivel de influencia en un ámbito urbano más amplio. La segunda parte se centra en la calle Caballeros, en una perspectiva desde dentro para evaluar el estado de la calle, estudiar las partes de las que se compone, hasta obtener datos suficientes sobre los límites que la definen y hasta dónde se extienden, dando pie a nuevas propuestas que asuman los ámbitos de influencia de estos espacios.

PALABRAS CLAVE

ANÁLISIS URBANO, TEJIDO HISTÓRICO, INTERFAZ PÚBLICO-PRIVADO, ESPACIO UMBRAL, CALLE CABALLEROS, CIUTAT VELLA

RESUM

Aquest estudi té la intenció de mirar, llegir, comprendre i descriure un àmbit de transició entre dos espais, públic i privat. Una lectura de l'espai que va més enllà, entenent el carrer com una “entitat urbana” en si mateixa sense compromisos fora dels seus límits com a espai públic.

El treball es divideix en dues parts, la primera s'orienta cap a l'anàlisi urbà-històric, des d'una òptica més allunyada, amb la intenció de comprendre el seu caràcter i nivell d'influència en un àmbit urbà més ampli. La segona part se centra en el carrer Cavallers, en una perspectiva des de dins per a avaluar l'estat del carrer, estudiar les parts de les quals es compon, fins a obtenir dades suficients sobre els límits que la defineixen i fins a on s'estenen, donant motiu a noves propostes que assumisquen els àmbits d'influència d'aquests espais.

PARAULES CLAU

ANÀLISI URBANA, TEIXIT HISTÒRIC, INTERFÍCIE PÚBLICA-PRIVADA, ESPAI LLINDAR, CARRER CAVALLERS, CIUTAT VELLA

ABSTRACT

This study intends to look, read, understand and describe a transitional space between two spaces, public and private. A reading of the space that goes further than, understanding the street as an “urban entity” in itself without commitments outside its limits as a public space.

The work is divided into two parts, the first is oriented for the urban-historical analysis, more generally, with the intention of understanding their character and level of influence in a larger urban area. The second part looks on Caballeros street, from an inside perspective to evaluate the state of the street, study the parts of which it is composed, until to obtain sufficient information on the limits that define it and as far as where they extend, resulting in new proposals that assume the areas of influence of these spaces.

KEYWORDS

URBAN ANALYSIS, HISTORICAL FABRIC, PUBLIC-PRIVATE INTERFACE, DOORSTEP SPACE. CABALLEROS STREET, CIUTAT VELLA

01.	INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.	013
02.	METODOLOGÍA.	017
03.	LA CALLE COMO ELEMENTO ESENCIAL DE LA CIUDAD.	021
04.	APROXIMACIÓN HISTÓRICA A LA MORFOLOGÍA DE LA CALLE.	039
05.	LA CALLE CABALLEROS COMO EJE VERTEBRADOR URBANO.	045
06.	TRAZADO, PARCELACIÓN Y EDIFICACIÓN EN LA CALLE CABALLEROS.	065
07.	ESPACIO UMBRAL.	079
08.	PROPUESTA DE ACTUACIÓN.	085
09.	CONCLUSIONES.	105
10.	BIBLIOGRAFÍA.	111

01. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN



fig. 01 Francesc Català- Roca. Mujer bajo la marquesina en la Gran Vía. Barcelona, 1953. Fuente: www.museoreinasofia.es

El presente trabajo profundiza en la calle Caballeros para entender su construcción tanto a nivel de la arquitectura, como de urbanismo. En concreto, se centra en la relación que existe entre el espacio público y el espacio privado con un espacio intermedio de transición: *Espacio Umbral*.

Carlos Martí Arís (2005) en su libro *La cimbra y el arco*, explica que detrás de toda gran obra de arquitectura se ocultan las ideas, conceptos y estimulaciones, que lo llevaron a ejecutar su proyecto de un modo en concreto. Esa teoría no es apreciable directamente y da como resultado la edificación. Sin embargo, a esa parte teórica debe su esencia el proyecto y, por lo tanto, al conocerla podemos comprender cómo se esbozó y por qué.

Aunque aquí Carlos Martí Arís habla de un edificio en concreto, este sirve de referencia, pues la calle Caballeros ha mantenido su trazado a lo largo del tiempo. Además, que ha utilizado los *umbrales* para relacionarse con el espacio privado de un modo singular.

La intención del trabajo, por tanto, no es solo exponer el trazado de la calle Caballeros, sino entender y explicar su construcción y la relación entre los diferentes espacios.

El guion que se ha utilizado para la realización del trabajo ha sido:

- Estudio de la calle como elemento vertebrador de la urbe.
- Análisis de la historia de la calle Caballeros.
- Análisis del tipo de parcela en la calle Caballeros.
- Estudio del Espacio Umbral.
- Identificación de los puntos fuertes y débiles de la propia calle.
- Propuesta de actuación: Cavallers.

En definitiva, el método de trabajo ha consistido en entender la calle en todo su ámbito y como se relaciona con el espacio público, teniendo como referencia, la calle Caballeros de Valencia.

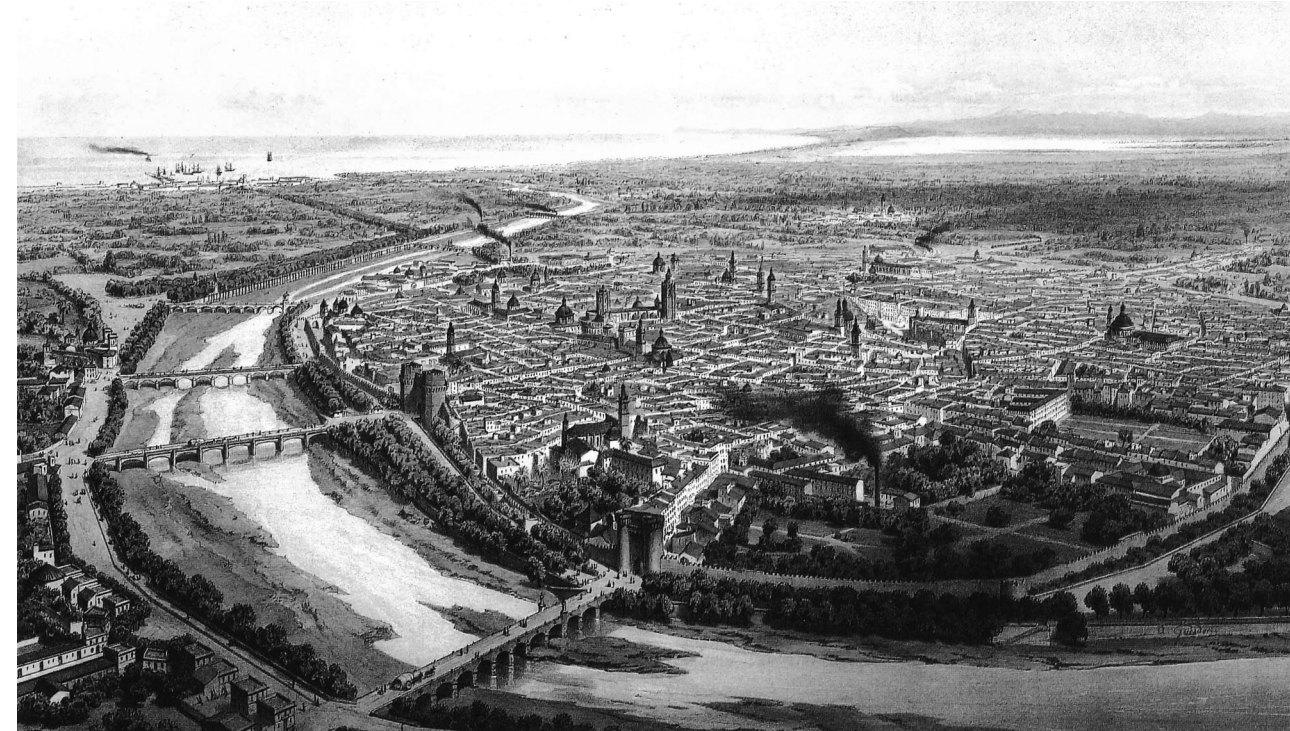


fig. 02 Alfred Guesdon. Valencia, vista tomada desde encima del puente San José, litografiada por François Delarue ca.1858. Fuente: Historia de la ciudad. Vol. 1, Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia

Las calles están en el origen de la ciudad. Es muy difícil borrar su rastro. Estas forman el escenario en el cual los edificios se entienden como parte de un conjunto y no sólo como objetos aislados. Es por eso por lo que cuando hablamos de una ciudad no podemos concebirla sin las calles y menos sin que sean transitadas. (Parcerisa Bundó, Rubert de Ventós, & Chile, 2000)

Estamos hablando de un elemento primordial y fundamental de los asentamientos humanos que no debe entenderse sin antes realizar una reflexión sobre su origen y desarrollo. Para ello atenderemos a la consideración de que, a nivel urbanístico, no solo se debe tener en cuenta sobrepasa la mera descripción geográfica y morfológica.

En las ciudades encontramos una gran diversidad de calles, distinguidas entre sí por sus orígenes, formas, elementos y usos.

En este apartado se pretende reflexionar sobre el concepto de calle. Esto se hará a través de fragmentos de diferentes autores, que aportan puntos de vista variados desde contextos distintos. Así se irá construyendo una definición del concepto y de sus implicaciones, desde lo más material, superficial y técnico hasta su dimensión más social y compleja.

Vamos a comenzar con una connotación que el profesor Carlo Aymonino incluye en la definición de calle:

Els carrers moderns són un assumpte comú de les ciutats europees i americanes perquè són els històricament protagonistes de l'eclosió de les grans ciutats compactes i denses sorgides a Occident des de la revolució industrial. (Parcerisa, 2019)

Esta cita nos sirve para puntualizar que este recorrido conceptual se hará a través de autores y contextos occidentales. El motivo es que nuestros cimientos sociales y urbanos se asientan sobre la parte de territorios que se puso en el centro del desarrollo e impuso su modelo de progreso a otras culturas consideradas no protagonistas por diferentes. Bien, pues en esta diferencia radica la posibilidad de que autores no occidentales aporten visiones distintas a la hora de entender La Calle, perspectivas y matices vinculados a su idiosincrasia. Esta sería una posible vía de investigación de cara al futuro.

Una de las primeras definiciones que hay del término de calle data en el Renacimiento, entre el siglo XV y XVI, en los textos contemporáneos de Alberti:

Las calles pueden considerarse como agregación de alzados de edificios individuales. Los efectos de la perspectiva se enfatizaban mediante la colocación de elementos distintivos de terminación, tanto arquitectónicos como escultóricos, en forma de estatuas, fuentes y obeliscos. (Morris, 1995, págs. 178-179)

Así pues, concibe la palabra calle como un todo arquitectónico, sin diferenciar entre espacio público y privado. Aquí Alberti no le



fig. 03 Vista de la calle Caballeros desde la Plaza de la Virgen.
Fuente: Valencia Viva

1.- El urbanismo para Ildefonso Cerdá que bien define en su libro Teoría General de la Urbanización, la urbanización es entendida como la ciencia y el arte de la ordenación urbana.

da importancia a la sección a la que pertenece. Tampoco a las circulaciones que entran en ella. Sólo cuentan las formas y volúmenes urbanísticos. De esta manera, podemos decir que el espacio urbano que describe está limitado por las fachadas de los edificios, y ejemplo de ello es la plaza urbana convencional, que debe su configuración e identidad a las construcciones que la rodean.

Si continuamos sobre la definición técnica del concepto, podemos decir que se trata de una sección entre los edificios que la flanquean, pudiendo ser un corte transversal o longitudinal:

La sección transversal de la calle cuenta la relación geométrica del asentamiento construido con el suelo y el juego de alturas entre los edificios de un lado de la calle y del otro.

En cambio, la sección longitudinal ofrece las pendientes y las diferentes alturas de cornisa entre edificios que definen el desarrollo lineal de la calle.

Sin olvidarnos de la definición más pura y llana de la palabra, dada así por la Real Academia Española (2019), la calle es:

1. f. Vía pública, habitualmente asfaltada o empedrada, entre edificios o solares.
2. f. Exterior urbano de los edificios.

Estamos ante una definición superficial que resta importancia a la calle como el esqueleto del urbanismo¹.

En cambio, a principios del siglo XIX, el contexto al que pertenece va cambiando y cobrando importancia. En este siglo comienza a tener nuevas funciones, entre las que destacan la incorporación del tráfico y su efecto en la organización y composición de la ciudad. De esta forma, la calle se irá transformando en el escenario privilegiado del comercio.

Los siguientes autores sintetizan esa transformación y posicionan el concepto que nos ocupa como elemento comunicador del estado cultural de una sociedad.

Generaron el suelo urbano, proporcionando una fachada a la calle, y determinaron los valores del suelo y los niveles de desarrollo al dar a algunas partes de la ciudad más accesibilidad que a otras. [...] Si una ciudad es una obra de arte, que expresa y simboliza en sus formas construidas el significado cultural de la sociedad, será entendida como tal gracias a las calles. (Scott Brown & Venturi, 1971, págs. 55-56,60-61)

Por su parte, Lewis Mumford recalca la importancia que tiene el transporte en la ciudad.



fig. 04 V.Barberá Masip, 1899. Processó del Corpus
 Fuente: Col·lecció Díaz Prósper, patrimoni i memòria : fotografies 1839-1900

El propósito del transporte es traer gente o mercancías a lugares donde se les necesita, y concentrar mayor variedad de bienes y de gente dentro de un área limitada, para ampliar la posibilidad de elección, sin que sea necesario viajar. (Mumford, 1966).

Hasta aquí podríamos decir que la materialización y comprensión de la calle, y con ella la ciudad, bebe de los cambios de la sociedad que la habita.

Desarrollando las implicaciones del auge del transporte y del tráfico, debemos reconocer al menos dos funciones básicas que satisfacen la calle a la hora del movimiento y son la circulación y el acceso.

La circulación o paso a través, significa reconocer a la calle la función de canal mediante los bienes, los flujos y las personas se desplazan libre y fluidamente de un lado a otro por espacio urbano. (Parcerisa Bundó, Rubert de Ventós, & Chile, 2000, pág. 18)

Esto implicará que las soluciones que se den sobre la circulación de los vehículos tengan un peso decisivo en el diseño. Se trata de decisiones sobre el uso a diferentes escalas con diferentes repercusiones en el paisaje de las calles.

Colin D. Buchanan pone sobre la mesa la relación que existe entre el tráfico y las actividades en las poblaciones y apunta recomendaciones para eliminar o reducir los riesgos que el transporte ha traído. Por este motivo, la ciudad debe adoptar una estructura de manera que enlace e interprete unas vías de distribución.

La acomodación del tráfico de motor en ciudades y poblaciones de todo tipo, existir áreas de buen ambiente donde las gentes puedan vivir, trabajar, comprar, moverse de acá para allá a pie con razonable protección y libertad frente a los riesgos del tráfico de motor. Tales áreas no están libres de tráfico (no pueden estarlo, si se pretende que funcionen) pero el diseño asegurará que su tráfico esté relacionado en carácter y volumen con las condiciones de ambiente que se buscan y se desean. (Buchanan, 1973, págs. 42,53 - 56)

En esta cita también se destaca la importancia de que el diseño tenga en cuenta previamente qué ambiente se quiere generar para que la incorporación del transporte y los cambios sociales en la ciudad resulte satisfactoria.

Sin embargo, hoy por hoy podemos ver que las actividades se acaban concentrando en las ciudades y que el transporte privado ha saturado de tráfico y polución la ciudad a la vez que constriñe la sección de la calle y coarta y limita la vida que en ella se da. Esto polariza negativamente la situación entre las realidades rurales, cada vez más despobladas por la migración de actividades, y las ciudades, cada vez más insalubres e insuficientes.



fig. 05 A. Esplugas, c. 1888. Plaça de la constitució.

Fuente: Col·lecció Díaz Prósper, patrimoni i memòria : fotografies 1839-1900



fig. 06 J. Levy, c. 1888. Valence. Porte de Cuarte

Fuente: Col·lecció Díaz Prósper, patrimoni i memòria : fotografies 1839-1900

Alison y Peter Smithson eran conscientes de la importancia de la movilidad en los cambios en la estructura social. Frente a la situación actual mencionada, lo enfocaban positivamente hacia un urbanismo que generase un cierto sentimiento de libertad y que favoreciera la cohesión de nuestra sociedad.

La movilidad es la clave para el planeamiento urbano, tanto social como organizativamente y el símbolo de esta libertad es el automóvil privado.

Las vías, junto con las principales líneas, forman la infraestructura esencial de la comunidad. Tienen el mismo carácter que cualquier gran accidente geográfico, como una colina o un río, para crear divisiones geográficas y, en consecuencia, sociales. El trazado de una vía es una cuestión importante, fundamentalmente, por los cambios en la estructura social que comporta. (Smithson & Smithson, 1970, págs. 144-145)

En este punto podemos recapitular que, en términos urbanísticos, el concepto que nos ocupa se trata de un conjunto articulado de vías, anchas o estrechas, largas o cortas, principales o secundarias que sirven para comunicar diferentes puntos de una ciudad. Y con todo ello está la vida de sus habitantes y sus modos de habitar. Así, una calle, además de ser una vía de comunicación, es un lugar arquitectónico que comprende desde lo que ocurre en el subsuelo hasta los remates de sus edificios.

En el avance en la construcción del concepto de calle hacia sus dimensiones más sociales y complejas, nos aproximamos ahora al escritor francés George Perec y a lo que es para él el concepto que nos ocupa.

El alineamiento paralelo de dos series de inmuebles determina lo que se llama una calle: la calle es un espacio bordeado, generalmente en sus dos lados más largos, de casas; la calle es lo que separa una casa de otras, y también lo que permite ir de una casa a otra. La calle es lo que permite localizar las casas.

Al contrario de los inmuebles, las calles no pertenecen a nadie. Están repartidas, bastante equitativamente, entre la calzada, zona reservada a los automóviles; y dos zonas, evidentemente más estrechas reservadas, a los peatones y que se llaman aceras.

No es frecuente que haya árboles en las calles. La mayoría de las calles están equipadas con instalaciones específicas correspondientes a diversos servicios. (Perec, 2004, págs. 79-84)

Este autor enlaza el análisis material y técnico con la introducción de un posicionamiento social. El primero se ve cuando habla de la sección transversal, de la nomenclatura de cada espacio en base a su uso, de las infraestructuras según los servicios y de la ausencia



fig. 07 J. Levy, c. 1888. Valence. Vue

Fuente: Col·lecció Díaz Prósper, patrimoni i memòria : fotografies 1839-1900

de vegetación; el segundo se observa en la afirmación como características significativas de la calle la no pertenencia particular, con la connotación de una identidad colectiva, y la situación en relación a las casas, contenedores de cotidianidad, y a otros usos. Esto es la calle como conexión y nexo.

Xavier Montenys también estudia el papel conector de lo que define como una calle social o doméstica, que entra en juego con la misma importancia que la que tiene lo que ocurre dentro de las viviendas, espacio privado por excelencia. Esta significación viene de la relación entre la vida de dentro y la vida de fuera y de la vitalidad que se aportan, de manera recíproca, fachadas y exterior, vida privada y vida pública. Alerta, además, sobre el peligro del zoning y de un diseño restrictivo que vienen con el desarrollo urbanístico del transporte, y aboga por el impulso de un cohabitar en comunidad base a sincronizaciones y acuerdos apoyados en su convivencia.

Casa i carrer no són coses tan diferents. Casa i carrer s'abracen i s'exclouen, es complementen i s'oposen. Un carrer és també les seves façanes, les finestres i l'activitat que les finestres deixen veure. Les llums de les finestres de les cases són un senyal de vitalitat, ens fan enyorar el confort, són una manera de valorar la qualitat d'un carrer.

Dissenyar espais per a cada cosa és un error notable, perquè la ciutat és més complicada, i les coses urbanes no admeten gaires simplificacions. És preferible limitar les coses amb horaris que amb dissenys a mida fets segons avaluacions dubtoses. I ja sé que resulta antipàtic, però els cotxes també tenen coses que no són negatives. (Monteys, Carrers de vianants?, 2019)

La calle como conexión y nexo es algo que también trata Louis Isadore Kahn. Según este autor, hoy en día, el término se reduce a simples vías que sirven de circulación de vehículos y para volver a la calle, entendida como espacio de reunión, se debe realizar una reflexión para definir y reestablecer un orden en ella.

La calle implica un lugar de reunión pública sin techo. Una sala de reuniones es una calle cubierta. Esto es válido en términos de reunión de reencuentro. Las fachadas de los edificios constituyen las paredes de las calles. Estos edificios han creado las calles de las ciudades. Actualmente las calles ya no pertenecen a las casas, limitan con ellas y se reducen a simples bandas que permiten la circulación. Para volver al concepto primitivo de lo que debe ser una calle debemos redefinir y ordenar su movimiento. Debemos determinar los derechos de los edificios sobre las calles que los bordean. (Trentin, 2010, pág. 95)

Yendo más allá, Xavier Montenys habla de la misma manera que Louis I. Kahn, pero decide añadir valor a la conquista ciudadana del espacio público y destacar la pérdida de valor actual hacia una percepción despojada de identidad, aséptica y sin vuelta de tuerca.

El carrer és un espai no cobert, un espai que té un final, quan caminem o quan correm davant de la policia. És una aula sense



fig. 08 Accediendo a uno de los antiguos palacios en la Calle Caballeros.
Fuente: elaboración propia

sostre, sense tarima, ni altar, ni púlpit, una aula quasi il·limitada, qualsevol carrer ens porta al món sencer. L'ocupació de la caixa del carrer per la gent és l'evidència del seu espai posat en valor per la perspectiva. A les manifestacions la perspectiva és una promesa de futur, però especialment una conquesta urbana, perquè la gent ocupa el bell mig dels carrers on excepcionalment la convergència de les façanes se'ns mostra clarament. Resulta una paradoxa que, tot i estant el carrer ocupat per la gent, se'l percebi des de l'òptica actual com un espai despullat, net i sense maquillatge. (Monteys, Els vells carrers democràtics, 2019)

Jane Jacobs también trata la calle como lugar en relación con los edificios y los usos que viven en ella. Además, añade matices de percepción, al igual que Xavier Monteys. Así, en esta construcción, vamos viendo que para comprender qué es la calle también es importante comprender la percepción que de ella tienen sus habitantes.

En sí misma, una acera urbana no es nada. Es una abstracción. Sólo tiene significado en relación con los edificios y otros servicios anexos a ella o a otras aceras más próximas. Lo mismo podríamos decir de las calles, en el sentido de que sirven para algo más que para soportar el tráfico rodado. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda ciudad parece triste.

Una calle muy frecuentada es igualmente una calle segura. Una calle poco concurrida es probablemente una calle insegura. Ha de haber siempre ojos que miren la calle, ojos pertenecientes a personas a las que podríamos considerar propietarios naturales de la calle. El requisito básico de esta vigilancia es que haya una buena cantidad de tiendas y otros establecimientos públicos de trecho en trecho, a lo largo de las aceras de un distrito. (Jacobs, Delgado, Muxí, & Valdivia, 2011)

Es importante la manera en que la autora introduce y se detiene en la seguridad como característica identitaria del espacio público construido. Resulta interesante cómo en esta definición la presencia de personas y la persona que observa participa en esta vida pública de manera que da lugar a una atmósfera o percepción de protección o de desprotección, pudiendo estar dentro de una vivienda o en uno de los establecimientos. De manera indirecta explica el papel que tiene la sociedad en una calle y por consecuencia en una ciudad.

La misma autora estudia ese carácter de conexión y de nexo como esencial para despertar el interés de los habitantes mencionado en la cita anterior. Respecto a él, concreta:

Debe haber una neta demarcación entre lo que es espacio público y lo que es espacio privado, no pueden confundirse, como sucede generalmente en los barrios residenciales o en los grupos de viviendas. (Jacobs, Delgado, Muxí, & Valdivia, 2011)



fig. 09 Camino al trabajo
Fuente: elaboración propia



fig. 10 De visita una tarde de lluvia
. Fuente: elaboración propia

Esta última afirmación viene en su libro más conocido *Muerte y vida de las grandes ciudades* (2011) en el que habla de la importancia de diferenciar el espacio privado del público. Vemos también esta idea en un referente que nos resulta más cercano: el proyecto para el Ensanche de Barcelona de Cerdá. Ahí es posible diferenciar no sólo los caracteres público y privado de la calle, sino también una tercera clasificación entre ambos, un espacio umbral.

La calle del ensanche define nítidamente el límite entre el espacio público y el espacio privado. En ocasiones el espacio público perfora la manzana, subdividiéndola, y creando vías interiores de carácter público o semi-público. (Parcerisa, 2019)

De este modo esa conexión, ese nexo de convivencias, tendrá tres caracteres, ambientes o percepciones: la esfera pública, la privada y el umbral. Este último, a su vez, puede tener una atmósfera más íntima o más expuesta.

Respecto a esta tercera clasificación del espacio filtro, Xavier Montenys, en una columna del periódico El País habla un lugar de transición que se ha visto favorecido y enriquecido tras la ley Antitabaco.

El resultat és un espai a mig camí entre l'interior, a l'aixopluc de l'edifici i obert a l'exterior, i la vorera, en l'espai per fumar en públic tranquil·lament...

[...] Els que romanen en aquests espais miren l'activitat, seuen per observar "el que passa" —expressió que aquí pren tot el seu sentit—, i recolzats contra l'aparador fan que aquests racons semblin una mundana terrassa parisenca amb la gent asseguda, uns al costat dels altres, mirant el carrer. (Montenys, 2013)

Destacablemente, estos umbrales pueden estrechar i ampliar el espacio de la calle. Resulta interesante que esta extensión esté vinculada a la fachada, consiguiendo alterar la línea limpia de ésta y volviéndola irregular, tortuosa de manera que sirva al espacio público, dotándolo de mayor interés y estímulo, de mayor calidad humana. Es este un espacio que ha existido probablemente desde los orígenes de la calle y de la vida en colectividad.

Continuando con las percepciones, añadimos la significación de la dimensión temporal a través de Elvira Sastre. En una de sus columnas en el periódico El País hace una lectura de la calle en la que destaca el paso del tiempo.

(...) cómo se mantiene estático el suelo que pisamos y en cómo cambian, sin embargo, los pies que se asientan sobre él. (2019)

Vemos, de nuevo, la calle como testigo, aunque esta vez destaca la autora la capacidad de permanencia ante el cambio de una sociedad que muta, parece cada vez más rápido. Esto es la calle como hito de referencia estable con capacidad acogedora del habitar.



fig. 11 Camino algún lugar
Fuente: elaboración propia

Ha visto de todo, desde monumentos y homenajes a manifestaciones y masacres. Comenta que para ella en la ciudad hay restos de vida y es quizás por eso que escribe de la siguiente manera.

El polvo de las calles sigue siendo el mismo que décadas atrás, estoy segura. Eso es algo que se percibe. Sin embargo, la gente que las ocupa es radicalmente distinta. El discurso que escuchan es diferente. La ropa, los besos, los locales, incluso los olores son desiguales. En otras palabras: la casa es la misma, pero el habitante es otro. (Sastre, 2019)

Con esto podemos pensar que con el paso del tiempo la calle, como entidad social, puede mantener su aspecto o cambiar hasta alterar el trazado original. No debemos contemplarla tal y como la observamos en ese instante ya que nos puede parecer inmóvil y definitiva, como si fuera un ser consolidado. Es por ello, por lo que debemos analizarla desde diferentes posiciones para conseguir llegar a sus distintas potencialidades.

A lo largo del análisis nos damos cuenta de que la calle es un espacio que se debe conocer recorriéndolo y viviéndolo, observándolo desde ópticas variadas.

Podemos deducir que las calles son parte de un sistema más complejo para poder desempeñar correctamente la función unificadora.

Si tenemos que concluir sobre qué es la calle, podemos decir que es un elemento claro en el urbanismo que, se ha visto atacado y realizado desde diferentes perspectivas muy diversas, y con formas dispares de ver, vivir y hacer la calle.

Negativamente, algunas personas han intentado formular asentamientos urbanos en los que la calle estuviera despojada de cualquier uso o función, de manera que dejara casi de existir. Otros han visto en ella la garantía de la integración social, en unas calles domésticas, que sugieren una naturaleza pública y potencian la cantidad de uso de un modo que permite contraponer las calles vacías y llenas con, además, un alto nivel de actividades diversas.

Jane Jacobs se refiere a las calles anónimas como aquellas *en las que por encima de su origen se impone su condición y uso; son las calles que aparecen contaminadas de todo cuanto las rodea. Son, por definición, las calles de la ciudad.* (Jacobs, Delgado, Muxí, & Valdivia, 2011)

Así, concluimos que la ciudad es un sitio por donde andar, no un lugar que atravesar, se trata de un espacio urbano que se conoce viviéndolo, recorriéndolo y observándolo. La movilidad a diferentes escalas es un instrumento esencial para conseguir la máxima



fig. 12 Compras
Fuente: elaboración propia

integración. Todos los movimientos y los sistemas urbanos deben ayudar a la convivencia de los diferentes usos y habitantes que conviven en ella.

La construcción e implicación de este espacio, ya sea abierto o cerrado, va más allá con la participación de las actividades que se realizan dentro de las fachadas de los edificios, en una relación de interdependencia con la vida que ocurre afuera. Esto convierte a todos los elementos que participan en patrimonio colectivo.

No podemos terminar sin la reflexión sobre las tiendas que proliferan a favor de los turistas y en detrimento de los comercios útiles, esenciales para los habitantes. Hay que poner especial atención en lo que puede despojarnos en un mes de una construcción compleja y rica conformada a lo largo de toda la historia que hemos visto en este recorrido.

La calle tiene una importancia vital para el futuro de las ciudades. No sé por qué, hoy por hoy, nos resulta difícil encontrar un equivalente de la calle como espacio para vender, mirar y reunirse; El coexistir de todas las diferentes actividades -culturales, académicas, comerciales, deportivas y cívicas- podrá inspirar la renovación de una ciudad.

04. APROXIMACIÓN HISTÓRICA A LA MORFOLOGÍA DE LA CALLE

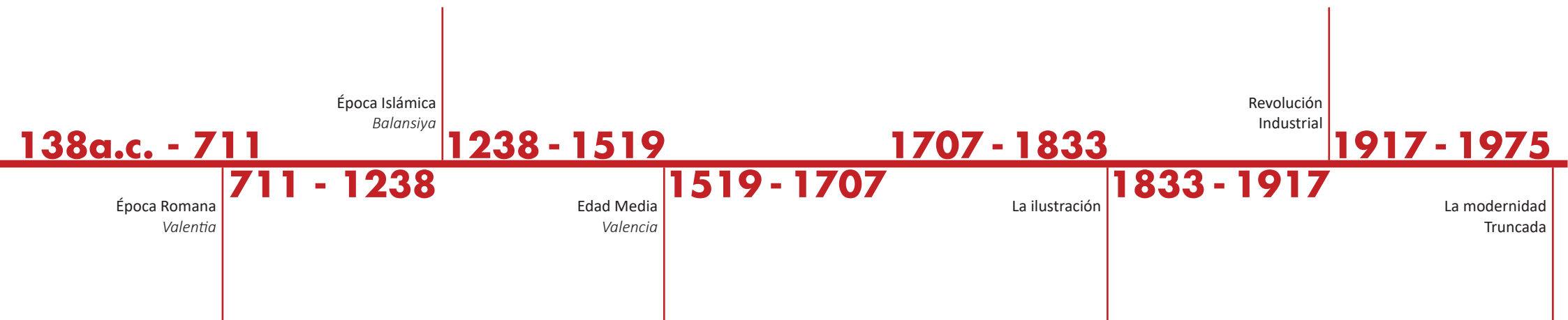


fig. 13 Cronología histórica de Valencia
Fuente: elaboración propia

La calle Caballeros asume el carácter de todo un símbolo urbano marcado por su historia. Su trazado forma una ligera curva con un alineamiento que varía levemente por algunas edificaciones que se retranquean o se dilatan hasta llegar a los espacios abiertos de las plazas. Dos plazas con un carácter singular, la plaza de la Virgen y la plaza del Tossal.

La historia de la calle se remonta a la época romana, donde las vías romanas desempeñaron un papel importante a la hora de conectar las conquistas del Imperio con Roma. (Lacomba, Chover, & Hellín, 2010) Valentia fundada en el 138 a. C., y organizada, como cualquier conquista romana, a partir de dos vías principales que atravesaban la ciudad. Estas se cruzaban en lo hoy conocido como el *Centre Arqueològic de L'Almoina*. Se trataba de una intersección compuesta por un eje Norte - Sur conocido como *cardo maximus*, el cual era un trozo de la *Via Augusta o Hercúlea*, que venía de Roma. Y el otro eje este – oeste, el *decumanus máximo*.

Hoy en día han perdurado algunos tramos del viario principal romano como lo que se conoce actualmente como Calle de El salvador – Calle San Vicente, correspondiente con parte del *cardo maximus*. Y un tramo del *decumanus máximo* lo podemos encontrar en la Calle Caballeros.

Cabe destacar la existencia de necrópolis romanas a lo largo del *decumanus máximo*. Las necrópolis son un lugar donde se encuentran enterrados restos humanos pertenecientes a culturas o poblados de la época. Estas suelen situarse a lo largo de las principales vías de comunicación y/o fuera del recinto urbano. En esta vía principal se puede ubicar la necrópolis de la Calle Quart del Ss. II a.C-IV d.C, cerca de las Torres de Quart y otra necrópolis de San Nicolás–Plaza del Tossal Ss. I/ II-IV d.C. (GARCIA, 2015)

En el 711 Valencia, *Balansiya*, inició una etapa islámica que duraría hasta el año 1238. Según los estudios realizados, la calle Caballeros funcionó como una de las vías principales. *El ancho de la calle en esta época era menor que el actual, estando en torno a los dos metros, con una edificación discontinua, es decir, las viviendas se alternaban con pequeños huertos. Esto era una característica de las ciudades de Al- Andalus. (Simó Terol, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, & Investigació, 1996, pág. 70)*

Después de la conquista de Jaime I, en 1238 Valencia inicia una etapa cristiana. Algunos de los rasgos característicos de organización urbana islámica perduraron. Por ejemplo, el uso privado de un espacio público, en aquella época era habitual hacerlo por medio de *obradors* y *botigues*, situados en los bajos de los edificios y ocupando parte de la calle. Convirtiéndola en una calle más estrecha, dificultando el tránsito.

A la muerte sin descendencia de Carlos II se produjo un conflicto dinástico que enfrentó en la Batalla de Almansa, 1705, a Felipe de Anjou y al archiduque Carlos de Austria. Con el nuevo rey Felipe V, promulgó los decretos de Nueva Planta, que abolían los fueros del

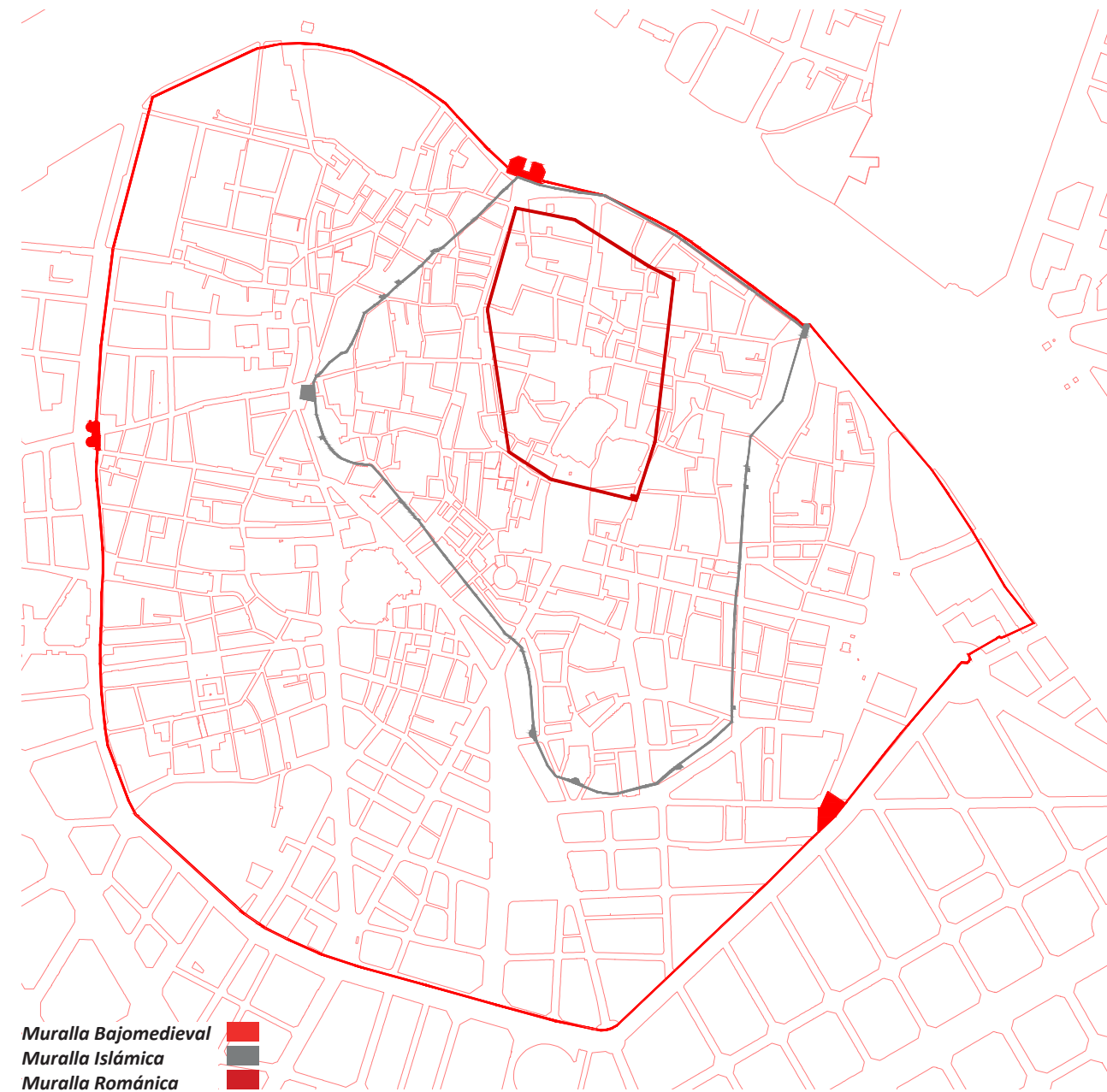


fig. 14 Murallas en la ciudad de Valencia.
Fuente: elaboración propia

reino de Valencia. También fue el Siglo de las Luces, donde la Ilustración había encontrado un eco ferviente en la ciudad de Valencia. (Història viva | Museu d'Història de València, 2019)

La Real Sociedad Económica de Amigos del País es una institución cultural creada en Valencia en 1776. En consecuencia, de lo que estaba ocurriendo en España en esos años, con la intención de llevar a la práctica los ideales de la ilustración y modernizar la sociedad mediante la actividad económica, cultural y la mejora de la agricultura, la industria y las infraestructuras.

Estas mejoras en la infraestructura se ven reflejadas ya en la cartografía de la ciudad de Valencia, su centro, hoy conocido como *Ciutat Vella*, ha sido y es la parte central y más antigua con una fisonomía estable que se ha visto modificada en algún caso por algún *Plan*, como se verá en el siguiente artículo.

A finales del siglo XIX, la ciudad sufre una transformación resultado de la supresión de los cementerios, la desamortización y el derribo de las murallas. Dando lugar a la liberación del suelo urbano y al crecimiento de la ciudad. Este período caracterizado por las posibilidades de renovación ofrecida por la expropiación dio lugar al desplazamiento del centro urbano hacia el sur de la ciudad. La calle Caballeros, estuvo sometida a un proceso de transformación paulatino, su trazado continuó siendo el mismo exceptuando algún ensanchamiento puntual. Se derribaron varios edificios desde algún palacio a pequeñas casas. E incluso la división de alguno de los palacios. (Simó Terol, *Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, & Investigació, 1996, págs. 219-221*)

En el siglo XX, en los primeros años se iniciaron algunas propuestas urbanísticas planteadas en el siglo anterior. Una vez superado los años de posguerra, en los años 60 se inició una etapa de numerosos cambios e innovaciones, que se caracterizará por un mayor desarrollo urbanístico y la llegada masiva de inmigración.

**05. LA CALLE CABALLEROS COMO
EJE VERTEBRADOR URBANO**

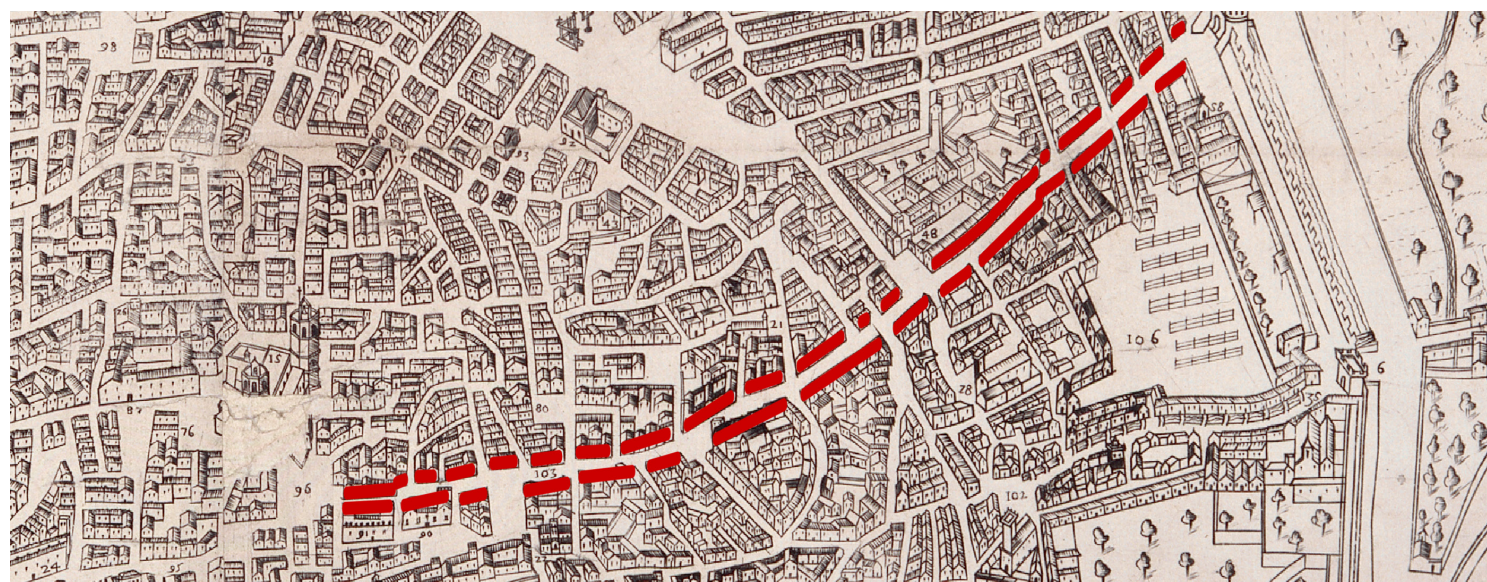


fig. 15 Nobilis Ac Regia Civitas Valentie in Hispania (1608) Antonio Manceli.

fig. 16 Fragmento plano, trazo calle Caballeros - Quart marcado.

Fuente: *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia : (1608-1944)*

2.- La evolución de la cartografía desarrollada en el libro *“Cartografía a Histórica de La Ciutat de Valencia. 1704-1910”*

La ciudad de Valencia es reconocida por tener dos grandes características geográficas, estar situada frente al mar y tener un río, los cuales organizan la implantación de la ciudad y su morfología. Pero no se puede presentar dentro de estos parámetros exclusivamente. Es necesario analizarla como una consecuencia de sucesos, voluntades, eventos ... que con el paso del tiempo han dado como resultado una red de factores. (COACV, 2008) Por eso, la formación de la calle Caballeros no se puede entender si no es a través de una nueva lectura de la ciudad, conviene indagar en la cartografía² y en el planeamiento de la ciudad.

PLANO 1608

El inicio del siglo XVII se ve marcado por la depresión económica provocada por la expulsión de los moriscos, lo que no se verá reflejado en la edificación de nuevos conventos, ya que este será el siglo de máximo esplendor. En cambio, el número de parroquias no aumentará, pero sus interiores sí que estarán influidos por el gusto barroco. Una de ellas será la Parroquia Sant Nicolau, la cual presenta uno de sus accesos en la calle caso de estudio. (Simó Terol, COACV, & Investigació, 1996)

El *Nobilis ac Regia Civitas Valentie in Hispania* del año 1608 muestra el estado de la ciudad a principios del siglo, no sólo refleja el trazado de la ciudad. Además, muestra las fachadas y los tejados de las diferentes construcciones, dentro de la parcela correspondiente, cubriendo la mayoría de las veces los patios de interior de mazana/isla.

Como se ve, al analizar la representación de la ciudad, el trazado empieza en el nº96, *Plaza del Aseo*, hoy Plaza de la Virgen, hasta el *Portal de Quarte nº7*, corresponde con el eje actual de las calles y qué más allá del *Portal* empiezan a dibujarse la prolongación de Caballeros-Quart mediante construcciones más allá de la muralla, conocido como *Arrabal de Quarte* en el que destaca el convento de S. Sebastian, nº 42 de los lugares señalados.

Al fijarnos en el recorrido observamos que es una calle jalonada por edificios de gran peso en el conjunto de la ciudad. En los primeros números de la Calle Caballeros encontramos la *Casa de la ciudad* y la *Diputación* ambos hoy conforman el *Palacio de la Generalitat*. El origen de este edificio es peculiar ya que era la casa de un noble que fue comprada. Luego pasará a *Casa de la Ciudad* y la *Diputación de la Generalitat del Reino de Valencia*, como máxima institución foral de los valencianos, hasta la pérdida de estos en 1707. Pero mantendrá el carácter institucional convirtiéndose en *Audiencia Territorial* en 1751 y posteriormente, la *Diputación Provincial* en 1923. Finalmente, con la aprobación del Estatuto de Autonomía en 1982 quedando definitivamente como sede de la Presidencia de la Generalitat Valenciana.

En la parte central de la Calle Caballeros, la influencia de una de las primeras parroquias de la ciudad, San Nicolás. Se conoce que esta le dio

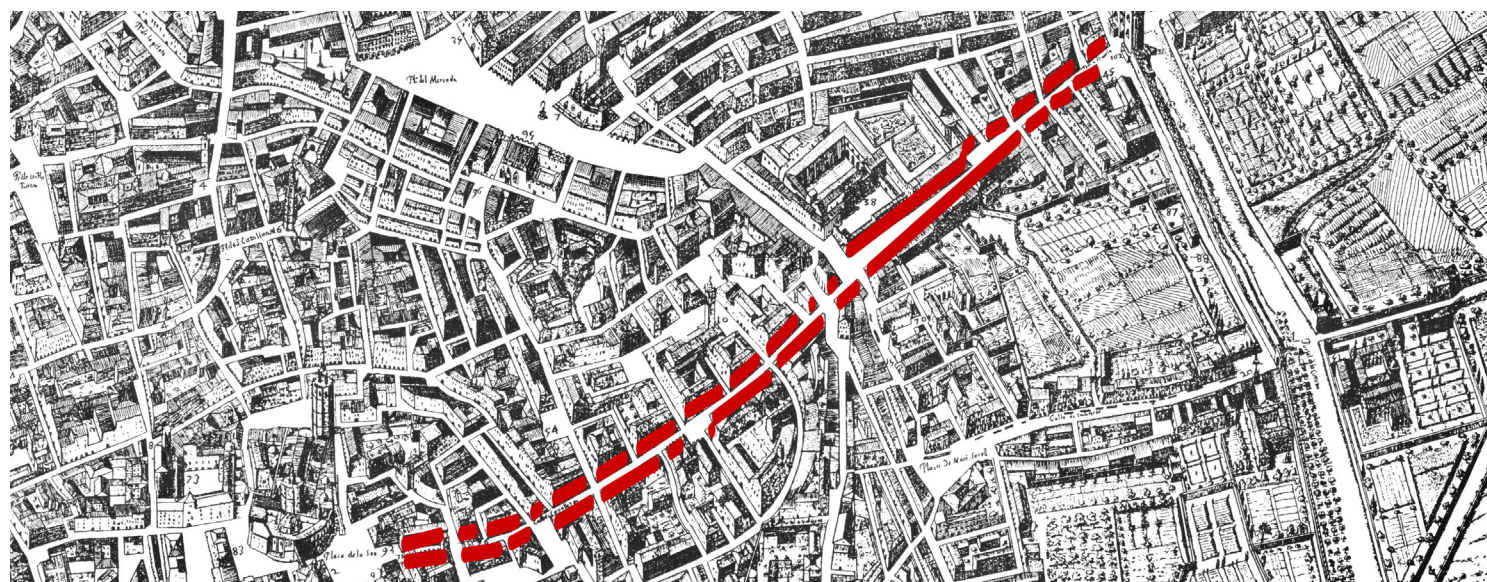


fig. 17 Valentia Edetanorun vulgo del Cid, Delineata a Dre Thoma Uicentio Tosca Congr. Oratorij Presbytero (1738 estimado)

fig. 18 Valentia Edetanorum aliis contestanorum vulgo del Cid (1704). Tomás Vicente Tosca Mascó

fig. 19 Fragmento plano, trazo calle Caballeros - Quart marcado.

Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia : (1608-1944)

3.- “Cartografía a Histórica de La Ciutat de Valencia. 1704-1910”. En el plano del 1704, el plano contiene algunos añadidos y rectificaciones que fueron realizadas necesariamente por un autor distinto. Por eso, al aparecer elementos nuevos que contradicen la fecha la leyenda 1705.

4.- Se falsea la perspectiva en beneficio del trazado de las calles, la cual permite verlo totalmente.

nombre a la calle durante un periodo de tiempo, pues en una referencia del Consell en 1378 y 1381 hablan sobre la estrechez de algunas calles de la ciudad, aparece nombrada lo *carrer major de Sent Nicholau, apellat dels Cavallers*. (Simó Terol, COACV, & Investigació, 1996) En lo que hoy conocemos como *Plaza del Tossal* se encontraba el *Convento de la Puridad*. Como vemos en una de sus esquinas hace un pequeño quiebro abriéndose hacia la calle que lleva a la *Plaza del Mercat*. Por último, junto al *Portal de Quarte*, encontramos el Monasterio de Santa Úrsula.

El carácter institucional de la calle sigue siendo el mismo que en época romana, *decumanus* máximo, es decir, los diferentes edificios tanto administrativos como religiosos refuerzan este protagonismo más allá del comercial.

PLANO 1704 | PLANO 1738

El periodo de la Ilustración (1707 - 1808) tuvo un hecho fundamental en el conocimiento de la ciudad, se trata de la aparición de la primera representación cartográfica. El *Valentia edetanorum vulgo del Cid, Delineata a Dre Thoma Uicentio Tosca Congr. Oratorij presbytero* del año 1738. Conocido popularmente como el *Plano del Padre Tosca*³, dibuja en perspectiva⁴ el estado una ciudad típica musulmán, al presentar un aspecto compacto, dentro del trazado irregular de las calles y las plazas.

El trazado del plano responde substancialmente al manuscrito de Tosca empezado antes. El carácter de la cartea varía substancialmente en ambos planos, el manuscrito presenta una imagen barroca y desenfadada, y el gravado un tono más académico.

La organización administrativa del Antiguo Régimen en el año 1769 decide dividir en cuatro la ciudad y se ordena la rotulación de los nombres de las calles y de las plazas, además de la numeración de los edificios. También deciden crear una *Junta de Policía* en 1789, la ciudad empieza a experimentar diversas mejoras, las cuales marcan el alejamiento de su configuración medieval.

Además, en 1787 se promulga una *Real Pragmática* ordenando que los cementerios sean construidos fuera de los muros de la ciudad, quedando reforzada en 1804, en la que se ordena la eliminación de los cementerios adyacentes a los edificios religiosos ciudadanos. (Simó Terol, COACV, & Investigació, 1996)

El plano refleja el estado de la ciudad a principios del siglo XVIII, no sólo refleja el trazado de las calles, sino también el interior de las casas donde se distingue los patios, los claustros o los jardines. Además de contar con una larga lista numerada de construcciones importantes. Al mismo tiempo, muestra como la ampliación de la *Ciutat Vella* provoca una serie de demoliciones como por ejemplo la reducción del número de puertas en la *Muralla Bajomedieval* a cuatro; *Porta dels Serrans*, *Porta del Real*, *Porta de Sant Vicent* i *Porta de Quart*.

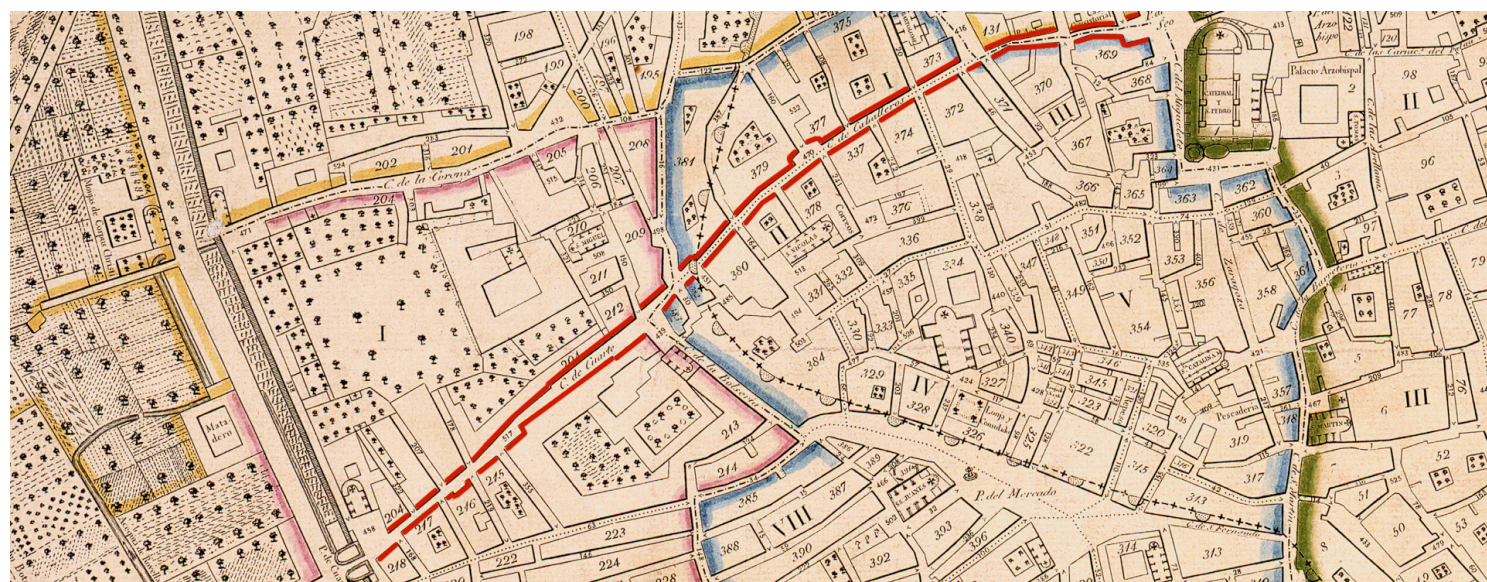


fig. 20 Plano geométrico de la ciudad de Valencia llamada del Cid. Dedicado a la Real Sociedad económica de la misma por D. Francisco Ferrer.

fig. 21 Fragmento plano, trazo calle Caballeros - Quart marcado.

Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia : (1608-1944)

Se aprecia una fiel reproducción de las agrupaciones de manzana y una regulación más homogénea de las fachadas conjuntas recayentes sobre la calle de estudio. Al mismo tiempo, proporciona una inestable información sobre la tipología edificatoria, en la que se puede intuir una tipología de poca altura, generalmente de una o dos plantas, aumentando incluso hasta 4 en las zonas comerciales, como es el caso.

PLANO 1831

El *Plano Geométrico de la ciudad de Valencia del Cid dedicado a la Real Sociedad Económica de la misma por don Francisco Ferrer, académico de mérito en la sección de arquitectura de la Real de Nobles Artes de San Carlos* se imprime en 1831. Se trata de unos de los primeros planos orientado según las coordenadas cartesianas.

En él se plasma las transformaciones llevadas a cabo previas a la *Desamortización de Mendizábal*. Examinando el mapa de la ciudad se comprende su disposición, las calles son tan angostas que son pocos los tejados irregulares que permiten ver las aperturas. El plano contiene igualmente el antiguo trazado de la muralla árabe y representa en planta las principales iglesias de la ciudad.

En el recinto de intramuros continúan las tímidas y puntuales rectificaciones de las alineaciones y la apertura de nuevas calles a partir de los espacios disponibles después de la desaparición de los cementerios urbanos. Empieza a promoverse los ensanches por la progresiva escasez y encarecimiento de los solares urbanos. (Llopis & Taberner, 2004)

El proceso desamortizador supuso un importante cambio de uso en una ciudad en la que la presencia conventual suponía la sexta parte de su superficie. La recuperación de estos terrenos podría haber sido el eje de un cambio profundo y sumamente beneficioso para el desarrollo urbano. La propia carencia de un Plano Geométrico de la ciudad, o la existencia de normativa para la edificación imposibilitan la necesaria toma de decisiones que no podían llevarse a cabo sin los instrumentos legales adecuados. Fue una gran ocasión perdida que hubiera servido para mejorar sustancialmente las penosas condiciones de vida. (COACV, Historia de la ciudad. Vol. 1, 2000, págs. 224-225)

El autor en la parte inferior izquierda reconoce que para el trazado de este ha tomado como base el *Plano del Padre Tosca*, aunque indica que “transcurridos 127 años..., sólo sirve para conocer el estado que tenía entonces la parte urbana de la ciudad”, es por ello que no se encuentre ningún cambio sustancial en la calle Caballeros – Quart

En la impresión del *Plano Topográfico de la ciudad de Valencia* del 1883 encontramos la unión del edificio del *Palau de la Generalitat*

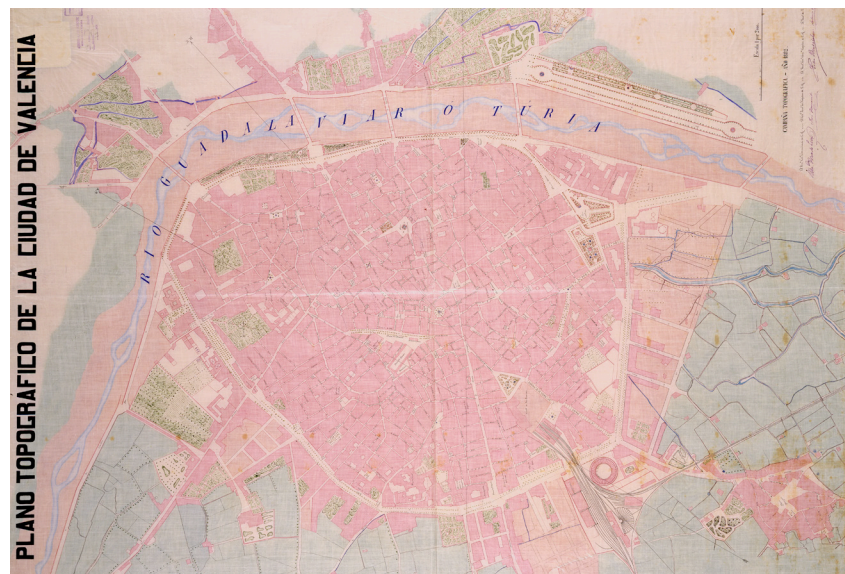


fig. 22 Plano geométrico de Valencia (1892/1893)

Plano general Antonio Ferrer Gómez

fig. 23 Plano Topográfico de la ciudad de Valencia (1883)

fig. 24 Detalle 6 del Plano Topográfico de la ciudad de Valencia (1883)

Cuerpo del Estado Mayor del Ejército

Fuente: *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia : (1608-1944)*

Valenciana y el establecimiento de los jardines del Palau, conocido en las crónicas por *Jardín de la Audiencia*, se creó en 1860 en el solar de la *Casa de la Ciudad*. En este Plano ya se observa la colmatación de los arrabales del extrarradio constituyéndose como enclaves importantes en la ciudad.

Por último, en el 1892 se traza un nuevo *Plano Geométrico de Valencia* que muestra un alto grado de representación de las calles de la ciudad y sus principales edificios, como son las medianeras y los números de policía. Como detalle, en la sección número 6 en la que aparece grafiada la calle caballeros, aparece una manzana en la que se indica “Esta manzana se suprime” será la que dará lugar a la *Plaza del Tossal*. Se trata de una futura intervención muy importante puesto que modificará la fisonomía del conjunto.

PLANO 1911

Los primeros años del siglo XX constituyen una etapa de desarrollo agrícola y comercial, que favoreció la ejecución de propuestas urbanísticas formuladas en el período anterior, como son las de ensanche y de reforma interior. La reforma interior será encomendada a la comisión de Policía Urbana. Esta en 1908 presentó una ambiciosa propuesta que alteraba la trama del centro histórico con la apertura de nuevas vías en su interior.

La *Reforma Interior de Valencia* del año 1910 fue aprobada por el Real Orden de 21 de agosto de 1911. Representa la superficie de la ciudad comprendida entre el río y las grandes vías. Se realiza este con la reelaboración de las propuestas realizadas de la Reforma Interior de Federico Aymamí en 1907, son buenos ejemplos de la voluntad de transformar el centro de una ciudad que sufre un progresivo deterioro.

La reforma del 1910 reduce su primitivo anteproyecto a tres reformas importantes, una de ellas es el trazado de “l’avinguda de l’Oest”. En la que si nos fijamos aún aparece la manzana que en el Plano del 1892 había intención de eliminar. Las dificultades económicas municipales hicieron irrealizable la propuesta, y solo se ejecutó posteriormente, una parte de la avenida del Oeste según el proyecto de Goerlich siendo así diferente a la proyectada por Aynamí. (Llopis A. , 2016)

La comisión del Ensanche extendió el trazado al otro lado del río. El arquitecto encargado por esta propuesta, Francisco Mora Berenguer, prolongó dos tramas importantes una de ellas la zona de Colón y los trazados heterogéneos de la zona de Quart.

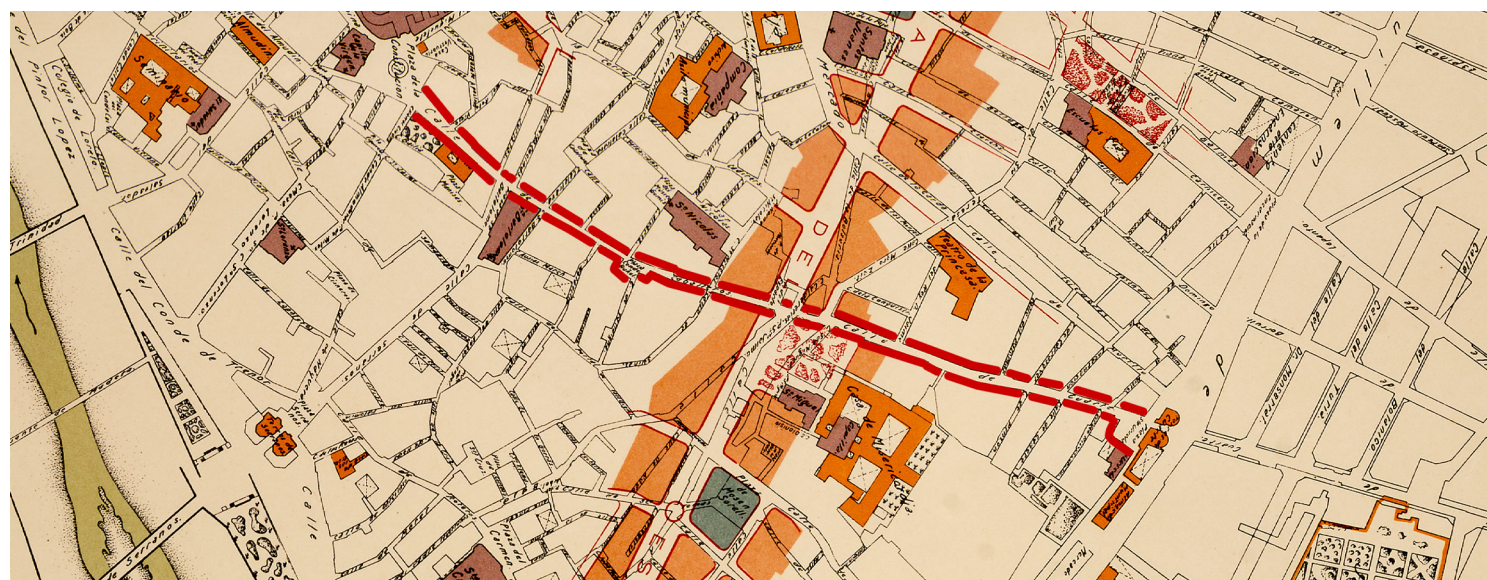
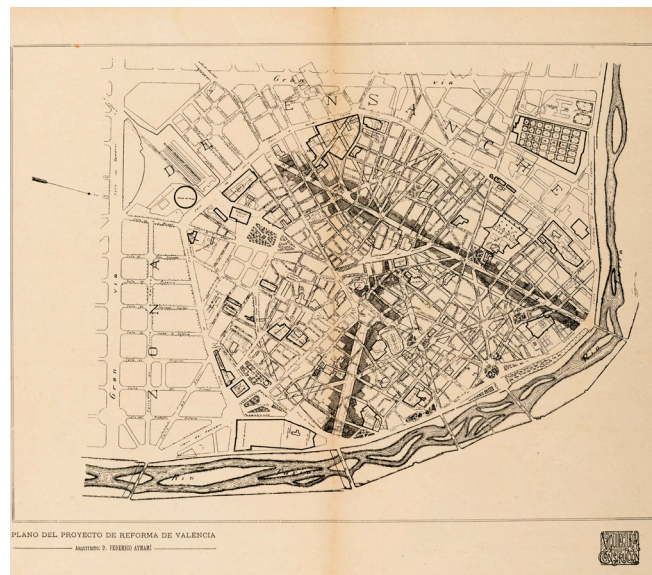


fig. 25 Plano del Proyecto de Reforma de Valencia Plano General (1907).
Federico Aymamí Faura

fig. 26 Reforma interior de Valencia Plano General (1910-1912)

fig. 27 Fragmento plano, trazo calle Caballeros - Quart marcado.

Fuente: *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia : (1608-1944)*

PLANO 1929

Las visiones cartográficas que podemos denominar “históricas” finalizan con la realización del conocido “plano catastral” elaborado entorno a los años treinta en el que se recoge con notable precisión la totalidad del término municipal. Por ello, el *Plano del Término Municipal de Valencia* del *Instituto Geográfico y Catastral* realizado entre el 1929 – 1944. Se divide según una cuadrícula de 128 hojas, cada una de ellas se encuentra definido el espacio público en las zonas urbanas, mientras que de sus edificaciones sólo se especifican las alineaciones, anchos de fachada, voladizos y número de alturas.

En recorrido calle Caballero – Quart aún aparece la manzana que con su eliminación alrededor de 1960 dará lugar a la *Plaza del Tossal*. En este plano queda reflejado los derribos que se están produciendo en la manzana que forma el *Palau de la Generalitat* y como en los jardines aparece escrito *Refugio*.

En el tramo las edificaciones ya han colmatados las antiguas calles que estaban al principio de ésta viniendo por Caballeros, que daban acceso a la *Casa de la Misericordia*.

Además, se representa en el plano la línea del tranvía que circula por la ciudad. En el tramo de las calles Caballeros – Quart aparece dos itinerarios diferentes del tranvía. En la plaza de la Virgen llegan dos líneas que llegan de la calle del miguelete y se bifurcan una hacia la calle caballeros y la otra a la Calle Navellos. La que entra en la Calle caballeros hace un corto recorrido por esta, ya que pasa por delante del Palacio de la Generalitat y sube hacia la calle de Serranos. El otro itinerario que aparece es el que viene por la calle Quart, extramuros, atraviesa las Torres y entra en la calle hasta llegar a la plaza del Tossal y baja por la calle de la Bolsería.

En el libro de Antonio Doménech Carbó (2007) en el que habla sobre la historia de los tranvías de Valencia. Cuenta que en 1874 se presenta un nuevo proyecto tranviario conectando el interior de la ciudad y el Grao. El trazado del tranvía respondía a la idea de combinar la conexión de la ciudad con el Grao con un circuito urbano por el casco antiguo de Valencia.

El incremento paulatino pero firme en el uso del tranvía ligado al intenso crecimiento demográfico de la ciudad. Al mismo tiempo, se verá reflejado en un incremento de las líneas urbanas. El plano catastral del 29 se encuentra en un período que arranca con la completa electrificación de la red.

fig. 28 Plano del término municipal de Valencia (1929-1944). Dirección General del Instituto Geográfico y catastral. Fuente: Cartografía histórica de la ciudad de Valencia : (1608-1944)



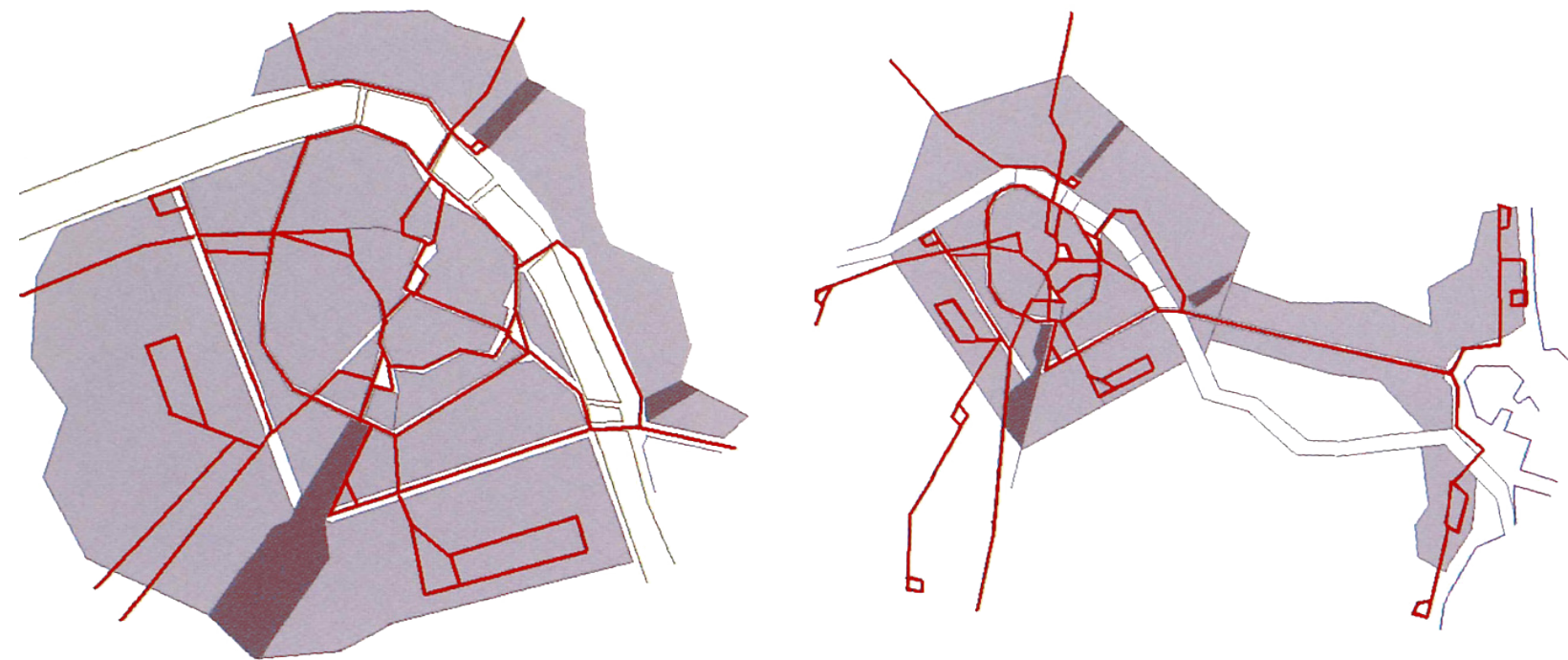


fig. 29 Red de Tranvías de Valencia en 1952.
Fuente: Reinterpretación del libro *Los tranvías de Valencia : transporte y estructura urbana : 1876 - 1970*

En 1925 consta de las siguientes líneas urbanas:

- 1.- Ruzafa – Pintor Sorolla – Puente de Madera.
- 2.- Interior – Puente del Mar – Cabañal (o Grao Directo).
- 3.- Glorieta – Puente del Real – Cabañal (o Grao General).
- 4.- Interior – Puente del Mar – Puerto.
- 5.- Estación Norte – Puente de Madera – Glorieta.
- 6.- Ruzafa – Glorieta – San Antonio.
- 7.- Ruzafa – Bolsería – Matadero.

Disco s/n – Estación del Norte – Estación de Villanueva de Castellón – Cementerio.

Este incremento de población en el período entre 1925 y 1936, ira acompañado de una remodelación moderada de la red tranviaria urbana. Algunas modificaciones que se realizaron se debieron a la absorción de unas líneas por otras, el intento de concentrar la circulación tranviaria en las calles más anchas y algunos movimientos obreros que motivaron la protección de los tranvías.

Además, estos movimientos obreros en los paros laborales y revueltas para impedir que los usuarios llegaran a sus puestos de trabajo provocaban vuelcos de los tranvías, una de las zonas donde más ocurría esto era en la curva que se producía entre la Calle Quart y Bolsería.

En 1927, el Ayuntamiento alega que las vibraciones que produce el paso de los tranvías por la Puerta de los Serranos podrían afectar su estructura, por tanto, la compañía organiza un nuevo recorrido alrededor de estas. En cambio, las torres de Quart según el Ayuntamiento no les afecta las vibraciones. Por estas pasarán los tranvías y el resto del tráfico, hasta que fueron finalmente cerradas.

En los años inmediatamente posteriores a la guerra civil el tranvía alcanzará en Valencia su máximo nivel de actividad, con la incorporación de una nueva flota de coches a carretones, la introducción del trolebús.

Finalmente, el tranvía resulta importante en la composición espacial y funcional de la calle ya que incorpora una nueva forma de movilidad y un nuevo elemento en la composición.

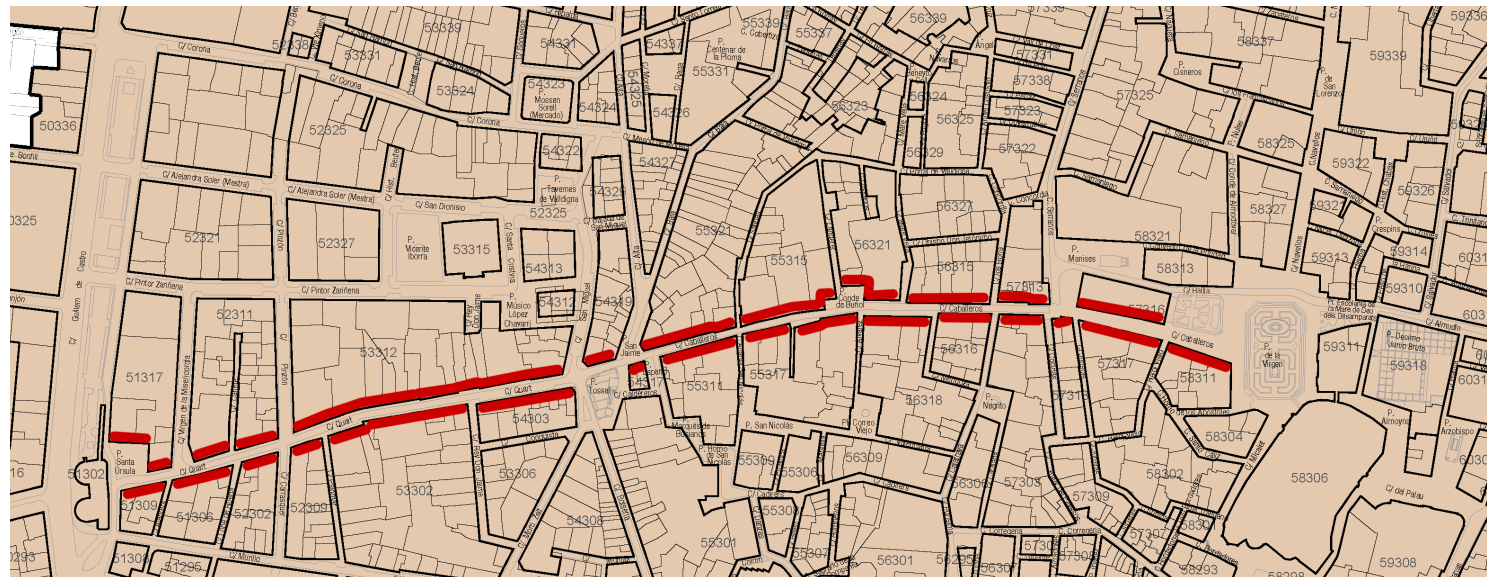
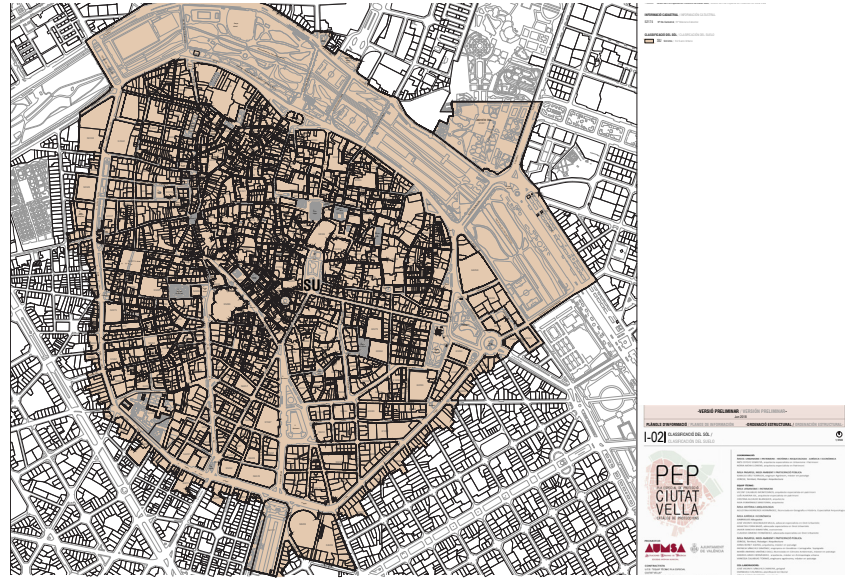


fig. 30 Plan Especial de Protección de Ciutat Vella (2018) Plano d'informació.

fig. 31 Fragmento plano, trazo calle Caballeros - Quart marcado.

Fuente: Ajuntament de Valencia

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DE CIUTAT VELLA 2018

El *Plan especial de Protección de Ciutat Vella del 2018* sirve de estudio y análisis de la problemática del ámbito de *Ciutat Vella* en la que por primera vez la información aportada viene de la participación pública, que ha colaborado de forma fundamental a conocer de primera mano la problemática. En este *Plan* se deciden abordar los siguientes aspectos:

- Recuperación del tejido Residencial.
- Recuperación de las Áreas degradadas.
- Elevar la Cantidad y Calidad de los Equipamientos
- Revitalización de Usos y Actividades económicas de la zona
- Aumentar la calidad del Espacio Público, del Paisaje Urbano y de la Movilidad
- Conservación y Puesta en valor del Patrimonio

Todos estos aspectos se materializan en nuestra calle de estudio en la cual predomina la tipología de la casa señorial – palacio y la casa acomodada tanto clásica como ecléctica.

En la manzana que se encuentra a la izquierda de la Parroquia de S. Nicolau se encuentra una zona de protección arqueológica que anteriormente no se había citado.

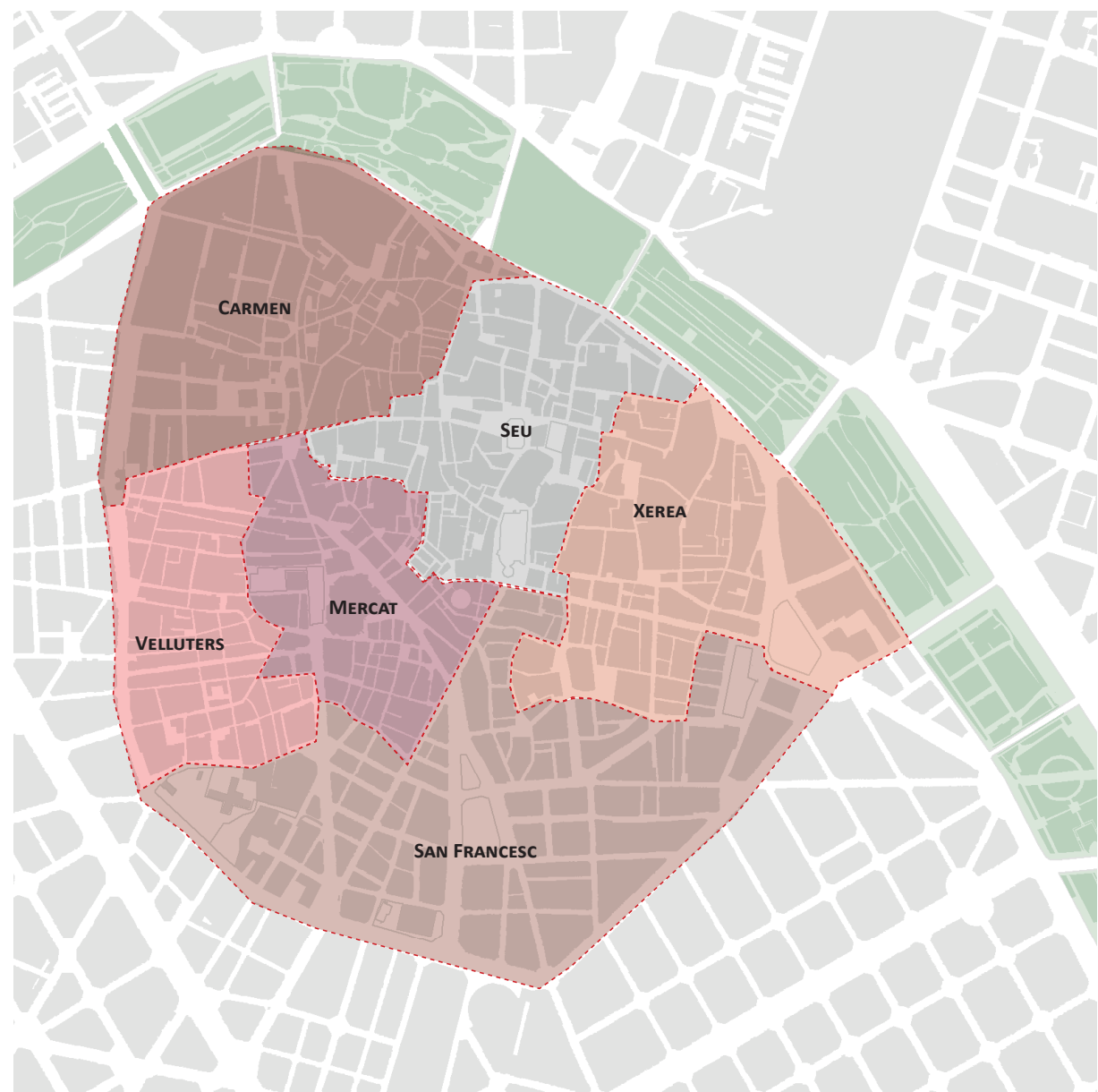


fig. 32 Barrios en Ciutat Vella
Fuente: elaboración propia

5.- Se comenta que los barrios anteriormente eran conocidos como Cuarteles. Cartografía a Histórica de La Ciutat de Valencia. 1704-1910 por Jose Maria Herrera, Amado Llopis, Rafael Martinez, Luis Perdigón y Franciso Taberner.

6.- Se entiende por Unidad de Paisaje el área geográfica con una configuración estructural, funcional o perceptivamente diferenciada, única y singular, que ha ido adquiriendo los caracteres que la definen tras un largo período de tiempo. las unidades de paisaje son áreas del territorio que presentan un carácter paisajístico diferenciado. Definición encontrada en: Plan Especial de Protecció de Ciutat Vella. 2018 Plano d'informació. Aproximación tramo calle Caballeros - Quart

El levantamiento del plano de la ciudad de Valencia ha ido variando como hemos visto anteriormente. A mediados del siglo XIX, observamos una mayor precisión, una voluntad informativa sobre las circunstancias relevantes de la ciudad, como el movimiento reedificatorio, sujeto a nuevas alineaciones.

En el *Plano Geométrico de la Ciudad de Valencia del Cid*, de Francisco Ferrer en 1831 observamos una delimitación de los cuatro cuarteles en que se encontraba dividida la ciudad en aquella época. El trazado de calle Caballeros – Quart se dividía en dos cuarteles; esto es que, la calle Quart pertenecía al Cuartel de S. Vicente y la calle Caballeros al Cuartel del Mercado. Al mismo tiempo, esta misma calle también se encontraba dividida en dos, la parte de la plaza del Tossal que recae en el Cuartel del Mercado y la parte de la plaza de la Virgen en el Cuartel de Serranos.

Hoy en día son seis los barrios⁵ que conforman el distrito de *Ciutat Vella*. Por otro lado, las unidades de paisaje⁶ urbanas deben permitir no solo sintetizar la caracterización del paisaje sino también conocer la pluralidad paisajística de un territorio e interpretar el funcionamiento interno de cada porción del ámbito de estudio. En el trazado de calle Caballeros – Quart pertenece a cuatro barrios distintos: la calle Quart se encuentra dividida por el barrio del Carmen y por Velluters; la Plaza del Tossal pertenece al barrio del Mercat y parte de la calle Caballeros pertenece al barrio del Carmen y a la Seu y otra parte de la misma calle sólo pertenece a la Seu.

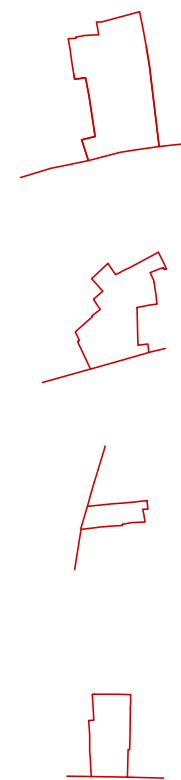
Una vez realizada una aproximación a la caracterización del paisaje al que pertenece el trazado, se procede a realizar un estudio con la intención de distinguir características generales que hacen referencia a la relación de la manzana con la ciudad. Esto quiere decir, la organización parcelaria genérica de la manzana, la forma de las parcelas propiamente dichas y el tamaño de las manzanas.

Conocemos la existencia de periodos históricos en los que la ciudad se construye a través de unos trazados que comportan parcelaciones típicas: en estos periodos la localización de la parcela dentro o fuera de la muralla árabe que delimitaba la ciudad cristiana del siglo XIV adquiere una gran relevancia.

Dentro de la muralla islámica se concentran las manzanas irregulares según las pautas marcadas por los trazados irregulares primitivos. Algunos autores reconocen que esta zona se encuentra ausente de cualquier ley de regularidad. Desde el punto de vista del parcelario se aprecian en la composición de las manzanas y de las parcelas debido a los distintos tamaños y formas.

Por tanto, en relación con la dimensión de la manzana y rasgos generales, se puede distinguir tres intervalos según la anchura de las manzanas:

- Tipos A: una dimensión máxima de 12 metros.



- 1.- Calle de primer orden.
- 2.- Calle de segundo orden.
- 3.- Calle de tercer orden.

- 1.- Calle de primer orden.
- 2.- Calle de segundo orden.
- 3.- Calle de tercer orden.

fig. 33 Aproximación parcelas Calle Caballeros. Fuente: elaboración propia

fig. 34 Esquema parcelas Calle Caballeros. Fuente: elaboración propia

fig. 35 Relación parcelas Calle Caballeros. Fuente: elaboración propia

- Tipos B: entre 12 y 30 metros.
- Tipo C: mayor de 30 metros.

En el libro Juan Luis Piñón (1988, pág. 42), analiza dentro de las manzanas lo referente a la forma de las parcelas, podemos abstraer los siguientes tipos:

- Estrecha y alargada en la que la profundidad supera la anchura.
- Rectangular en la que la fachada es mayor que la profundidad.
- Trapezoidales cuya referencia son las anteriores.
- En forma de T, L y en bandera.

Dentro de ésta última se inscribe el trazado de la calle Caballeros y sirve de referencia a la hora de hablar de las diferentes manzanas e incluso de las diferentes formas que se pueden encontrar. De una manera más lejana podemos distinguir subáreas que van desde la más absoluta irregularidad parcelaria hasta las regularidades más sorprendentes, tal y como ocurre en algunos casos dentro de las murallas.

Algunas de las subáreas se entienden, únicamente, cuando destacamos los bienes de la iglesia ya que empezamos a comprender las permanencias del trazado por la dominancia de esas grandes propiedades eclesiásticas, cuya consolidación en épocas pretéritas negaron sistemáticamente cualquier operación de reforma urbana. Una iglesia central, recayente sobre la calle principal, organizaba el resto de la parcela compuesta por claustros y huertos, de forma que la parcela jerarquizaba el área colindante a partir de su estructura, llegando a consolidar áreas importantes. (Piñón, 1988, pág. 51)

En el caso de la calle Caballeros y de otras, las subáreas se configuran del mismo modo, pero sólo a partir de edificios palaciegos. Serán estos y sus particularidades organizativas las circunstancias de la irregularidad parcelaria. Sin embargo, Ciutat Vella, se verá inmersa en un único proceso de reedificación, con la intención de una regularización parcelaria importante. De esta manera, debemos distinguir tantos tipos de parcela como clases de edificios:

- Palacios, mayoritariamente de origen gótico, los cuales han sufrido segregaciones parciales y anexiones.
- Reedificaciones de carácter señorial que comportan cierta regularización parcelaria, tanto suelos liberados de la iglesia como



PALACIOS EXISTENTES

- 9.- Palacio de los Fuentehermosa.
- 20/22.- Palacio de los marqueses de Malferit.
- 26.- Palacio de los marqueses de Mercader.
- 28.- Palacio de los condes de Alpuente.
- 35/33.- Palacio de los condes de Oliva.
- 36.- Casa Abadía de Sant Nicolau.
- 43.- Palacio vinculo de los Queixal.

PALACIOS DERRIBADOS

- 8.- Parte del Palacio del Conde de Castellar.
- 12/10.- Parte del Palacio del duque de Villahermosa.
- 25/23/21.- Palacio de los marqueses de Mirasol.
- 31/29/27.- Palacio de los Monsoriu.
- 41/39/37.- Palacio de los condes de Oliva.

fig. 36 Palacios de la calle Caballeros.
Fuente: elaboración propia a partir del libro *La vivienda y la calle : la calle de Cavallers de Valencia como ejemplo de desarrollo urbano*. P.135

7.- En *Cartografía a Histórica de La Ciutat de Valencia. 1704-1910*. La rectificación de alineaciones es una técnica asumida, aunque no explicitada.

resultantes de anexión de parcelas de dimensiones reducidas.

- Agrupación elemental de las pequeñas parcelas que conviven con las anteriores.

Alejándonos de las subáreas llegamos a lo que se conoce como la *unidad de agrupación*. Esta podrá definirse como el espacio construido en el que las parcelas se inscriben normalmente. Está regida por principios estructurales y ligada con otras unidades por lazos estrictos de complementariedad. Además, se puede dar el caso que una unidad puede estar atravesada por una o más calles, lo que nos remite a calle de parcelación.

La calle Caballeros y la de Quart, como venimos repitiendo es, sin lugar a duda, el elemento estructurante más importante de la Valencia antigua. Centrándonos en Caballeros, la espina dorsal, no observamos calles paralelas a ella, pero sí se encuentra atravesada por numerosas vías, definiendo una parrilla de manzanas de diversas formas y proporciones. Las parcelas se disponen perpendicularmente a las calles e incluso las esquinas.

Como se ha comentado anteriormente, *Ciutat Vella* se verá inmersa en un proceso de reedificación, produciéndose así una rectificación de alineaciones⁷ que transformará el carácter de la ciudad desde un segundo plano.

Desde el año 1800, aparecen expedientes de reedificación donde constan cifras relativas a la superficie. Además, todas las calles están sujetas a nuevas alineaciones aprueban con anterioridad o bien se aprobaban en el momento preciso para la casa que solicita permiso para reedificar y para las siguientes que se reedifica en la misma calle.

En el trazado de la calle Caballeros se han llevado a cabo pequeñas rectificaciones de alineaciones. Pero reflejan las dos maneras que llevaban a cabo para la técnica. Una se limitaba a trazar la línea que unía los dos extremos de la parcela recayentes a fachada. Esta práctica es la más común dado el trazado sinuoso de nuestra ciudad y definía calles limitadas poligonales. La otra manera afectaba al conjunto de la calle y la definía como rectilínea de lados paralelos. Esta se observa en la parte donde se encuentra el Palacio de la Generalitat.

En cuanto a Caballeros, si analizamos el tipo de vivienda, hablamos de Palacio y Casa Señorial. La mansión o palacio tipo que encontramos en su mayoría en dicha calle define una tipología bastante precisa que se da en gran parte de la Corona de Aragón. Estas arrancan a finales del siglo XIV y muchas se terminaron en el XVI.

El concepto de este tipo de construcción es similar al de los edificios civiles administrativos; es decir, un patio como núcleo



fig. 37 Fachada Principal Teatro Talía.
Fuente: elaboración propia

aglutinador y unas fachadas a éste y a la propia calle, de esta manera se conseguía unificar la estética del conjunto. Así pues, la planta noble adquiere una importancia especial. Todo esto varía en el sentido del crecimiento a lo largo del tiempo y según las posibilidades y necesidades del noble.

Generalmente, se trata de una gran edificación situada en una parcela exenta o entre medianeras, siempre con una fachada principal en la que destaca una amplia puerta de acceso con arco. Al entrar por ésta, existe un espacio cubierto, primera crujía o espacio umbral, el cual variará dependiendo de la estancia que se encuentre en la planta superior. Tras dicho espacio se abre el patio⁸. Éste tiene cuatro lados, pero ni sus dimensiones son iguales, ni su posición es rigurosamente central. En torno a él se distribuyen las dependencias, rodeado en dos o tres de sus lados por amplios arcos que permiten tanto por su luz como por su anchura el paso de caballerías, encontrándose más allá de éstos, amplias estancias para las cuadras.

En la planta de acceso encontramos varias estancias que sirven de servicio al hogar. Necesariamente se ha de pasar por ellas para poder ingresar al interior de la planta noble, aunque en el espacio umbral se abren puertas que conducen a tramos de escalera que llevan a los semisótanos o entresuelos. Más allá del entresuelo encontramos la planta primera o noble y un último piso a manera de andana o porche, la “algorfa”.

Si hablamos de los usos que ocupaban dichas plantas, en semisótanos y en planta baja estaban las porterías, reducidas viviendas y, en ocasiones pequeñas tiendas que daban a la calle. En los entresuelos se encontraban los “estudis”, despachos destinados a contables al servicio de la casa o para uso y retiro del dueño. Parece lógico suponer que las puertas de los comercios serían más pequeñas que la general de la mansión. El último piso, “algorfa”, es una planta de mucha menor altura que la primera planta, da a las paredes que son fachada y presentan pequeñas ventanas seriadas. Aquí se depositaba todo tipo de grano y otros alimentos que no podían guardarse en planta baja debido a la humedad de ésta.

Hoy en día, muchos palacios mantienen esta distribución de usos. En las plantas de acceso a la calle sigue la vida mercantil, con dominio de restaurantes con terrazas y proliferación de souvenirs, en detrimento de los comercios útiles, esenciales para los habitantes. Los entresuelos siguen manteniendo el uso de los “estudis”, con despachos de todo tipo. Es probable que la “algorfa”, se utilice como almacén o bien como espacio para algún tipo de estudio.

8- En Patio y escaleras en los Palacios Valencianos en el siglo XV. Afirman que los patios góticos no están en el centro exacto del edificio, ni siquiera en una determinada posición, sino donde la convivencia de espacio y de necesidades de construcción lo requieran, aunque es obvio que próximo a la gran puerta de entrada.

fig. 38 Fachadas principales de los edificios de la calle Caballeros
Fuente: elaboración propia



fig. 39 Fachadas principales de los edificios de la calle Caballeros
Fuente: elaboración propia

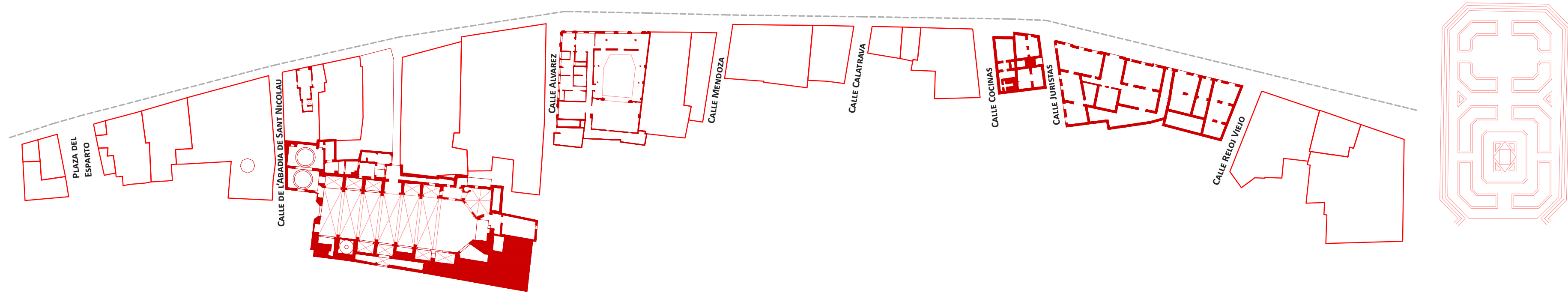
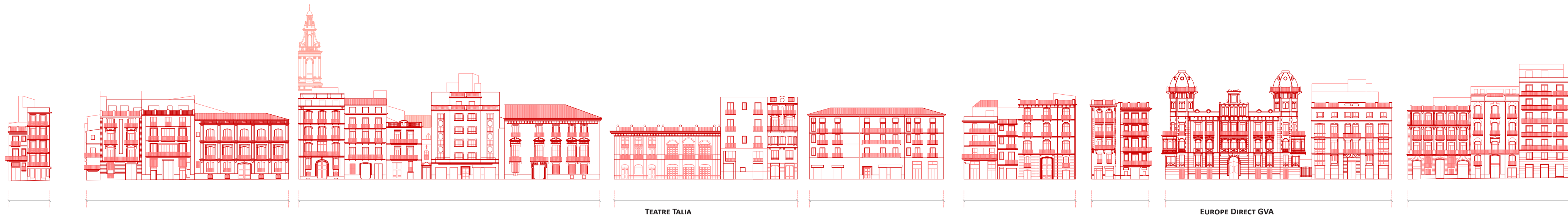




fig. 40 Espacio umbral edificio nº 41. Fuente: elaboración propia

En arquitectura hay aún algo muy especial que me fascina: La tensión entre interior y exterior. [...] De repente, nos encontramos con un dentro y un fuera. Estar dentro, estar fuera. Fantástico. Eso significa –algo también fantástico–: umbrales, tránsitos, aquel pequeño escondrijo, espacios imperceptibles de transición entre interior y exterior, una inefable sensación del lugar, un sentimiento indecible que propicia la concentración al sentirnos envueltos de repente, congregados y sostenidos por el espacio, bien seamos una o varias personas. Y entonces tiene lugar allí un juego entre lo individual y lo público, entre las esferas de lo privado y lo público. La arquitectura trabaja con todo ello. (Zumthor, 2006, págs. 45-47)

En los apartados anteriores se habla sobre la calle y las edificaciones que se encuentran en ella. En el plano vemos una línea que las separa, dista del límite que ha trabajado la arquitectura. En cambio, Giambattista Nolli representaba el interior de los edificios públicos con sus atrios, pórticos, patios mostrando una prolongación natural de la calle en el plano de Roma iniciado en 1736. Es un buen ejemplo aplicable a la idea de incorporar los interiores de manzana en la trama urbana consolidada. De esta manera, los límites precisos entre lo privado y lo público tienden a diluirse en el momento de abrir las plantas bajas a nuevas actividades.

Este límite supone, cuando hacemos arquitectura, la creación de un espacio, de una delimitación, de una acotación siendo algo intrínseca de ese espacio. Éste puede ser de todo tipo desde una piel hasta un área espesor para incorporar partes del programa. Éste lugar es nombrado a lo largo del tiempo de maneras diferentes como gradación, transición, hospitalidad, umbral, lugares intermedios e intermediarios. Aldo Van Eyck nombraba a este espacio *in-between*.

En apartados anteriores ya hemos nombrado el término *Umbral*, refiriéndonos al espacio que se articula entre lo público y lo privado. El umbral puede dar lugar a actividades, siendo espacios que nos hacen más humanos, nos humanizan ya que favorecen la relación entre las personas. Cuando estos no están bien pensados, la gente tiene ganas de pasarlos, de evitarlos.

Jan Gehl reflexiona sobre este hecho en su libro *La humanización del espacio urbano*, en el que comenta que en los espacios exteriores de poca calidad sólo se realizan las actividades estrictamente necesarias, siendo zonas con una actividad mínima y donde la gente pasa deprisa. Si estos son de buena calidad, estas actividades necesarias para la vida en colectividad ocurren más o menos con la misma frecuencia, pero, en cambio, tienen mayor duración. Al mismo tiempo, este lugar dará pie a nuevas actividades, que aparecerán siempre alrededor de unas que ya están aconteciendo. Además, la gente atrae gente y ésta se sentará, jugará, se detendrá ...

Como comenta M. Solà Morales, la buena ciudad es construida con edificios representativos y monumentos, pero también con



fig. 41 Espacio Umbral del Palacio de los marqueses de Mercader. Fuente: elaboración propia

fig. 42 Hertzberger's Drie Hoven retirement home. Fuente: Willem Diepraam

buenas casas, comercios o bares, dando valor público a lo que es privado. De esta forma, los espacios libres que deja lo construido se llenan de la vida cotidiana, conviviendo ambos en la buena ciudad.

Lo 'público' se encuentra colonizado por 'lo privado'. El interés público se limita a la curiosidad por la vida privada de las figuras públicas, y el arte de la vida pública queda reducido a la exhibición pública de asuntos privados y a confesiones públicas de sentimientos privados (cuanto más íntimos, mejor). Los "temas públicos" que se resisten a esta reducción se transforman en algo incomprensible. (Fariña Tojo, 2009)

Con esto nos damos cuenta de que se ha ido anunciando una autonomía de la calle respecto del edificio, y se ha de minimizar el espacio libre de tal manera que la ausencia y el anonimato de este espacio con el que los ciudadanos se identifiquen y lo entiendan como prolongación una prolongación de su edificio, causando actividades negativas (vandalismo, agresividad ...)

Quizás por eso, la rehabilitación de las plantas bajas es un tema investigado por el grupo de investigación HABITAR del Departamento de Proyectos Arquitectónicos de la UPC, en el libro Re-Habitar, donde se estudia cómo la rehabilitación de éstas supone una táctica para revitalizar la calle, prolongando hacia la calle las actividades que se producen en las plantas bajas, diluyendo, los límites de lo público.

Es por eso que el tejido de las ciudades gana cuando los espacios umbrales pueden tener un papel importante en la dilatación o construcción del espacio privado, de la misma manera que lo pueden hacer del espacio público, recuperando así una tradición histórica, heredada de nuestra cultura.

Podemos afirmar que, los límites exactos entre público y privado tienden a desdibujarse cuando el proyecto privado forme parte de un proyecto urbano; es decir, cuando las plantas bajas se abren a nuevas actividades. Quizás debamos entenderlo como un síntoma de salud de la vida social.

Cuando las plantas bajas se abren a nuevas actividades, los límites precisos entre lo público y lo privado tienden a diluirse, facilitando una transición 'profunda' que incluye el descanso, la contemplación, la actividad y la socialización. (Monteys, Rehabitar: en nueve episodios, 2012, pág. 154)

El umbral supone una reconciliación entre la calle y el edificio, una extensión de este y que facilita una transición "profunda" capaz de incluir el descanso, la actividad, la sociabilización, la contemplación y un sin fin de experiencias más que no son propias.



fig. 43 Integración de las actividades terciarias, ordenación del mobiliario, integración de sistemas de vegetación y superficies permeables.

Fuente: PEP Ciutat Vella, Estudio de integración paisajística

El objetivo del presente trabajo es devolver a la ciudad de Valencia uno de sus ejes históricos y más simbólicos, y hacerlo de manera que se tenga en cuenta a la ciudadanía para que su evolución suponga una mejora a nivel global.

Se trata de una propuesta motivada por el proyecto de reforma urbana *Les Rambles (2019)* promovido por el Ayuntamiento de Barcelona. A partir de ahora, nos referiremos a Cavallers, como el nombre identificador de la actual propuesta que quiere beber de toda la diversidad, complicidades y complejidades de este espacio urbano

Como hemos visto a lo largo del trabajo, las ciudades son organismos vivos en continua transformación y de vez en cuando es urgente hacer atención a las capacidades vitales y de entorno. Son muchas las diferentes Cavallers que hemos visto desarrollarse y perder capacidades a lo largo de los años y sabemos bien que cada día crece la sensación que hace falta una acción urgente para su rehabilitación integral.

Se trata de formular unos criterios con los que garantizar un diseño, con el que reivindicar no sólo un Cavallers como calle y espacio físico de calidad. Y con estos, aportamos una propuesta, con la intención de influir así de forma relevante en la concreción del proyecto de urbanización. La propuesta de realizar una intervención integral en el conjunto de los espacios de Cavallers nos ha permitido poder definir unos puntos en los que se tiene que inscribir la propuesta de remodelación física de la calle para lograr, en los próximos años, los objetivos más importantes.

Uno de los primeros objetivos a cumplir, declarar Cavallers un bien común urbano. A continuación, se muestran los objetivos y criterios específicos de cada plan, juntamente con la serie de problemas que han provocado los elementos de diagnóstico.

PLAN DE GESTIÓN CULTURAL Y DOTACIONAL

El carácter e identidad cultural de Cavallers hace que la principal estrategia para la reivindicación cultural entendida en el sentido amplio del término en este eje. Además, edificaciones que dotan a este de una mayor identidad. Por esta razón, se establecen los siguientes puntos a conseguir:

- * Conseguir un mayor consumo cultural, cooperación y educación respecto del consumo de objetos.
- * Dar a conocer los restos de la muralla árabe entre los que destacan los hallados en la plaza del Tossal.
- * Dar mayor visibilidad al equipamiento existente, *Teatro Talia*.
- * Revisión de horarios. Música en vivo. Mayor visibilidad al *Festival Intramurs*.

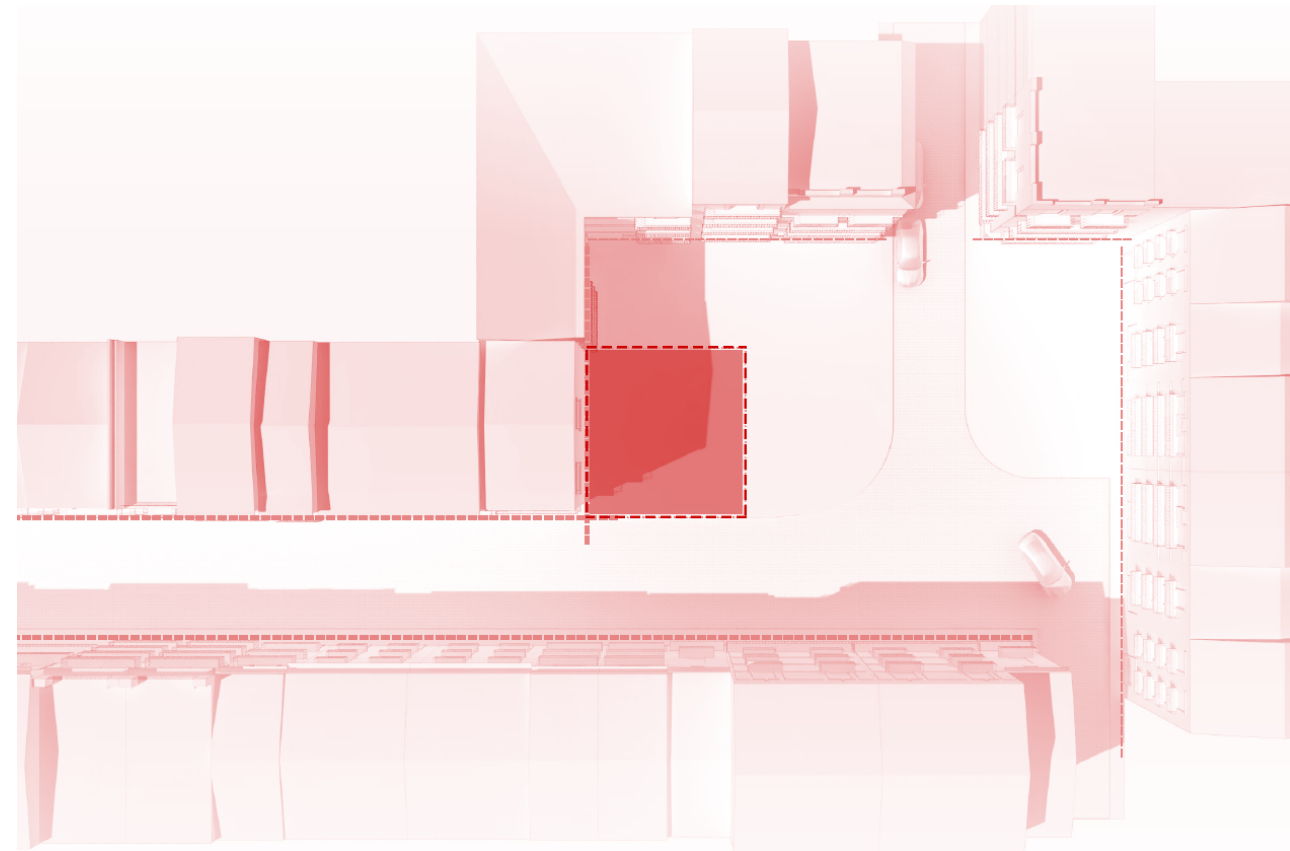


fig. 44 Preservación de la Trama histórica y del canal visual.
Fuente: PEP Ciutat Vella, Estudio de integración paisajística

PLAN DE GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN

Cavallers es un espacio con un gran flujo de personas a lo largo del día, debido al entorno multidisciplinar en el que se encuentra, es decir, un entorno en el que convive la actividad institucional, cultural y comercial. Estos dos últimos, se han visto degradados debido a una mayor presión turística. Al mismo tiempo, producen una ocupación de gran intensidad. Por esto, se establecen los siguientes objetivos:

1 · OBJETIVO: Ordenación de la calle.

CRITERIO:

- Distribución del mobiliario.
- Reducción de obstáculos varios.
- Ubicación de zonas de residuos.
- Regulación de la tercerización.

PROBLEMÁTICA:

- El desorden paisajístico y la pérdida provoca desequilibrios en la densidad de las personas.
- Vehículos como las motos ocupan cualquier espacio.
- Las terrazas ocupan un gran espacio.

2 · OBJETIVO: Gestionar el movimiento

CRITERIO:

- Prioridad de viandantes con una mejor conexión con el transporte público.
- Controlar y establecer un horario de cargas y descargas.

PROBLEMÁTICA:

- Incompatibilidad entre viandantes,

bicicletas y vehículos motorizados.

- El reparto de mercancías rompe la cotidianidad.

3 · OBJETIVO: Priorizar el paso de viandantes

CRITERIO:

- Priorizar a los viandantes.
- Garantizar una plataforma única.
- Prevaler la continuidad y amabilidad de los recorridos por *Cavallers*.

PROBLEMÁTICA:

- Intensidad de diferentes flujos.
- Sectorización de la plataforma de la calle, con prioridad al vehículo.

4 · OBJETIVO: Minimizar los vehículos.

CRITERIO:

- Establecer un horario de mercancías.
- Establecer una un horario de acceso mediante vehículos.
- Establecer zonas de aparcamiento controlado.

PROBLEMÁTICA:

- Acceso incontrolado de vehículos motorizados.
- El reparto de mercancías con grandes vehículos.

5 · OBJETIVO: Equilibrar los usos y mejorar las condiciones.

CRITERIO:

- Mejora de la iluminación
- Colocación de basureros.
- Colocación de contenedor.
- Favorecer espacios para los vecinos.
- Reducir actividades económicas para los turistas como souvenirs.

PROBLEMÁTICA:

- La falta de basureros y contenedores hacen que la calle se vea sucia.
- Falta de iluminación.
- Locales destinados a actividades para los turistas.

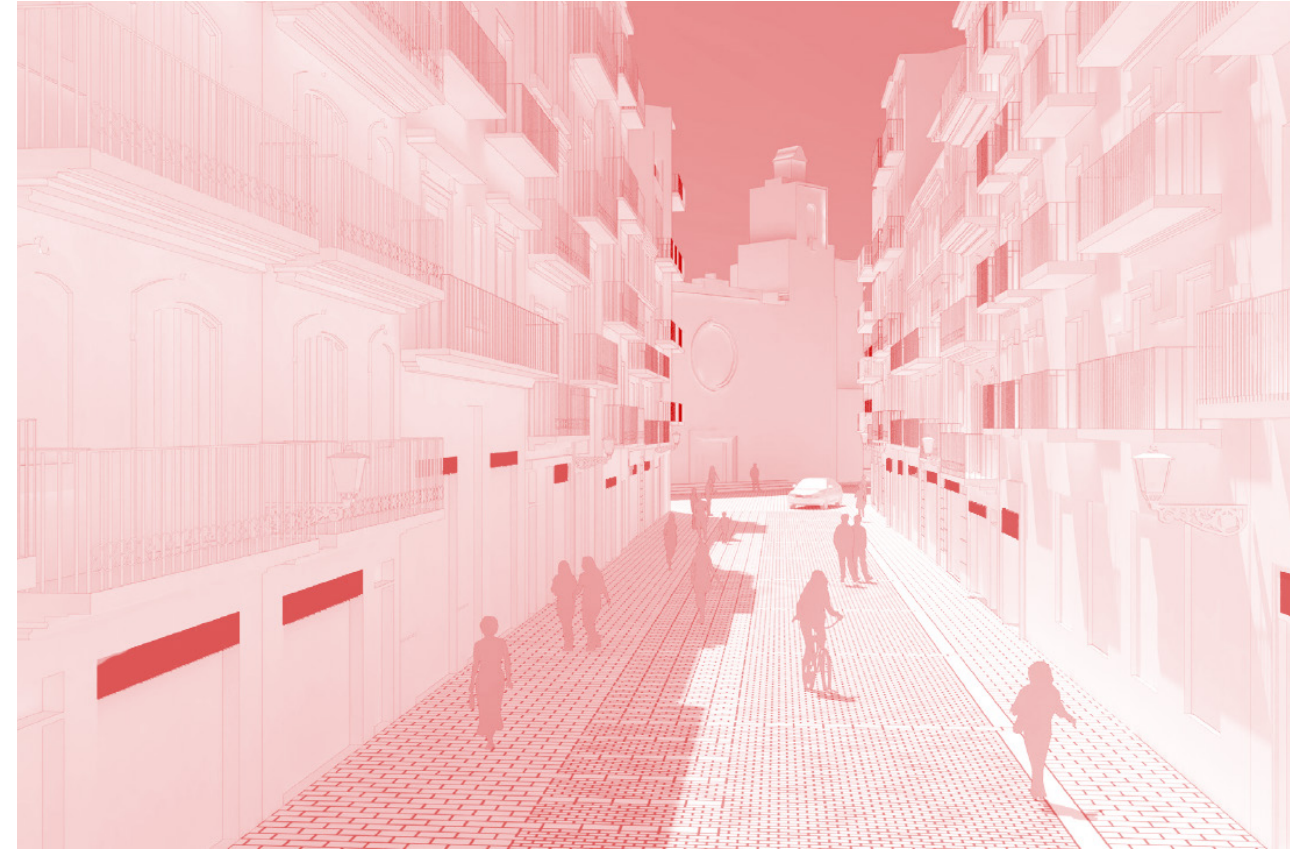


fig. 45 Preservación del plano de fachada e integración de la cartelería y artefactos en fachadas.
Fuente: PEP Ciutat Vella, Estudio de integración paisajística

PLAN DE DINAMIZACIÓN Y GESTIÓN COMUNITARIA

La reivindicación de un espacio para los vecinos y vecinas del gran flujo de personas, produciendo una degradación de la actividad económica tradicional. Buscando el equilibrio de este nuevo espacio teniendo en cuenta a la comunidad vecinal.

1 · OBJETIVO: Habitabilidad

CRITERIO:

- Aumentar el número de vecinos y vecinas
- Compatibilizar los diferentes usos en los edificios con el Residencial
- Establecer ayudas para alquileres de larga duración.
- Establecer plantas bajas y entresuelos para actividades económicas.

PROBLEMÁTICA:

- Existen pocos vecinos y vecinas.
- Mayor rentabilidad en alquileres de corta duración.

2 · OBJETIVO: Incrementar la pluralidad de los comercios

CRITERIO:

- Mejorar las condiciones de apertura de establecimientos
- Proteger y potenciar las actividades económicas necesarias para la vecinos y vecinas.
- Disponer de unos productos y servicios accesibles para la vecinos y vecinas.

PROBLEMÁTICA:

- Actividades económicas destinadas para los turistas.
- Pocos establecimientos para la vida cotidiana.
- Los precios frenan el consumo local.
- Los almacenes de negocios hacen que permanezcan cerradas las persianas.

3 · OBJETIVO: Servicios y espacios cotidianos para el vecindario

CRITERIO:

- Buscar un espacio de zona de juegos y centro social para el barrio.
- Espacio para proyectos comunitarios

PROBLEMÁTICA:

- Falta de espacios para los vecinos y vecinas de diferentes edades
- La cultura del ocio (turismo) trastorna la vida comunitaria



Combinación de franjas de pavimento según ámbitos, bandas de recorrido habitual y bandas especiales como aparcamiento especial o frente fachadas de los edificios singulares. Combinados en una misma sección. Una franja de circulación rodada delimitada por bordillo para delimitar el paso de vehículos en horario de carga y descarga o los vehículos especiales de los edificios institucionales.

fig. 46 Detalle y sección del pavimento. Espacio compartido, eliminación de barreras arquitectónicas.
Fuente: elaboración propia

PLAN DE URBANIZACIÓN

La transformación física de Cavallers acompaña y plasma los distintos planes planteados. Dibujará la revalorización de la unidad de paisaje que es hoy Cavallers. Existe la necesidad de moderar la velocidad de circulación general, dar cabida a un espacio público de pausa a los vecinos y vecinas de la calle y no sólo una constante circulación que conecta la Plaza de la Virgen con la Plaza del Tossal.

- * Recuperar *Cavallers* como eje cívico y cultural. De manera que los diferentes equipamientos culturales y los edificios de gran interés, tengan el valor que les corresponde.
- * Definir el espacio unitario, complejo y flexible que permita la pluralidad de usos a diferentes escalas.
- * Reconocer las fachadas como valores patrimoniales
- * Recalificar el espacio urbano de calle como plataforma permeable con la integración de usos, actividades y movilidad.
- * Integración de sistemas de vegetación.
- * Resolver adecuadamente los extremos del eje.
- * Unificar el mobiliario del servicio de hostelería.
- * Predeterminar las líneas definitorias de los barrios, un mismo trazado no debe encontrarse dividido por varios.

fig. 47 Plano estado actual en Cavallers. E: 1/1000

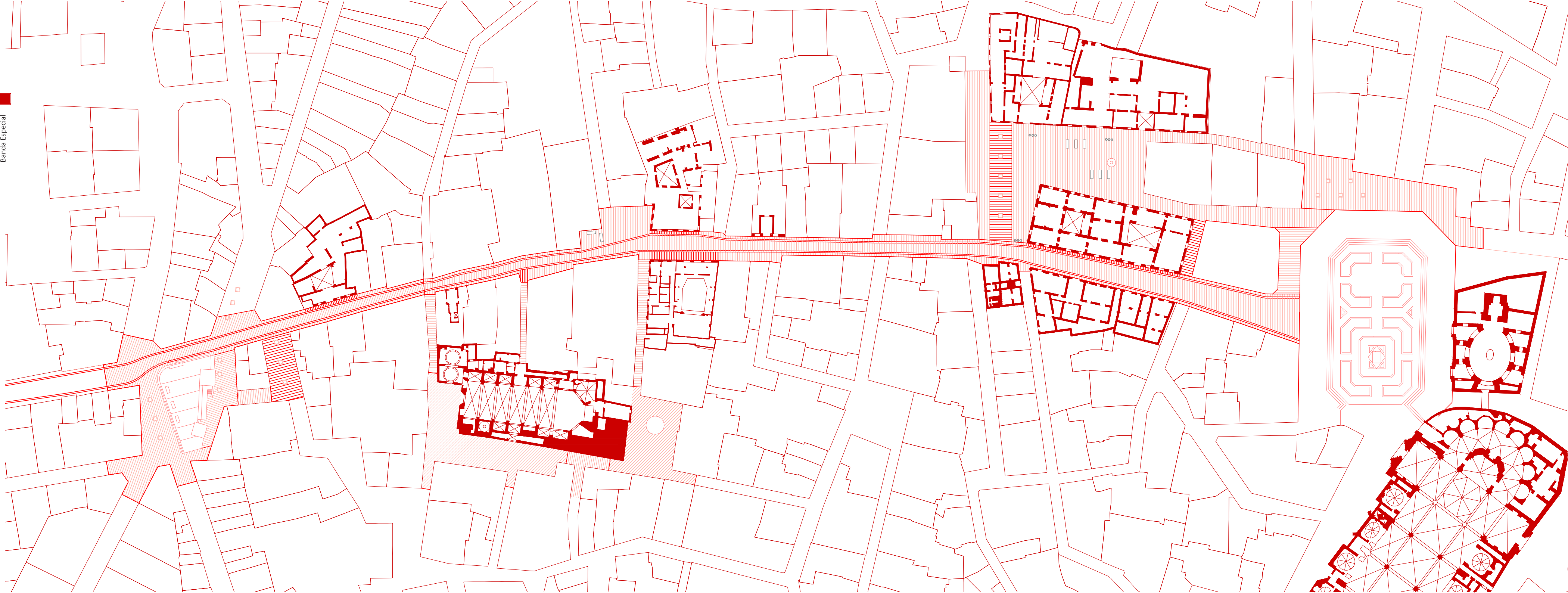
Fuente: elaboración propia



fig. 48 Plano Propuesta de zonas pavimentadas en Cavallers. E: 1/1000

Fuente: elaboración propia

Banda Variable
Banda Especial



ESPACIO UMBRAL:
LA CALLE CABALLEROS DE VALENCIA

PAULA ROMERO COSTA

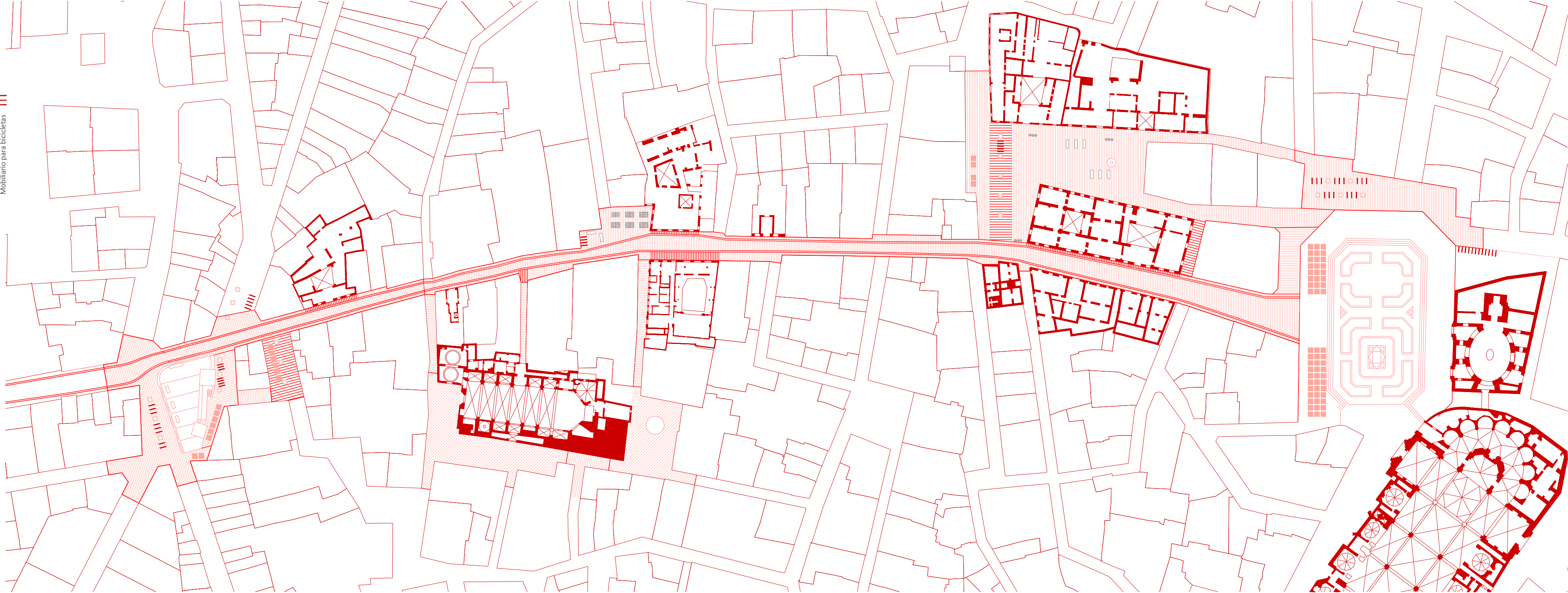
fig. 49 Plano Propuesta del mobiliario en Cavallers. E: 1/1000

Fuente: elaboración propia

Mobiliario Temporal



Mobiliario para bicicletas



ESPACIO UMBRAL:
LA CALLE CABALLEROS DE VALENCIA

PAULA ROMERO COSTA

fig. 50 Plano Propuesta diferentes toldos en Cavallers. E: 1/1000

Fuente: elaboración propia

Diferentes toldos según la zona/banda en la que se encuentre

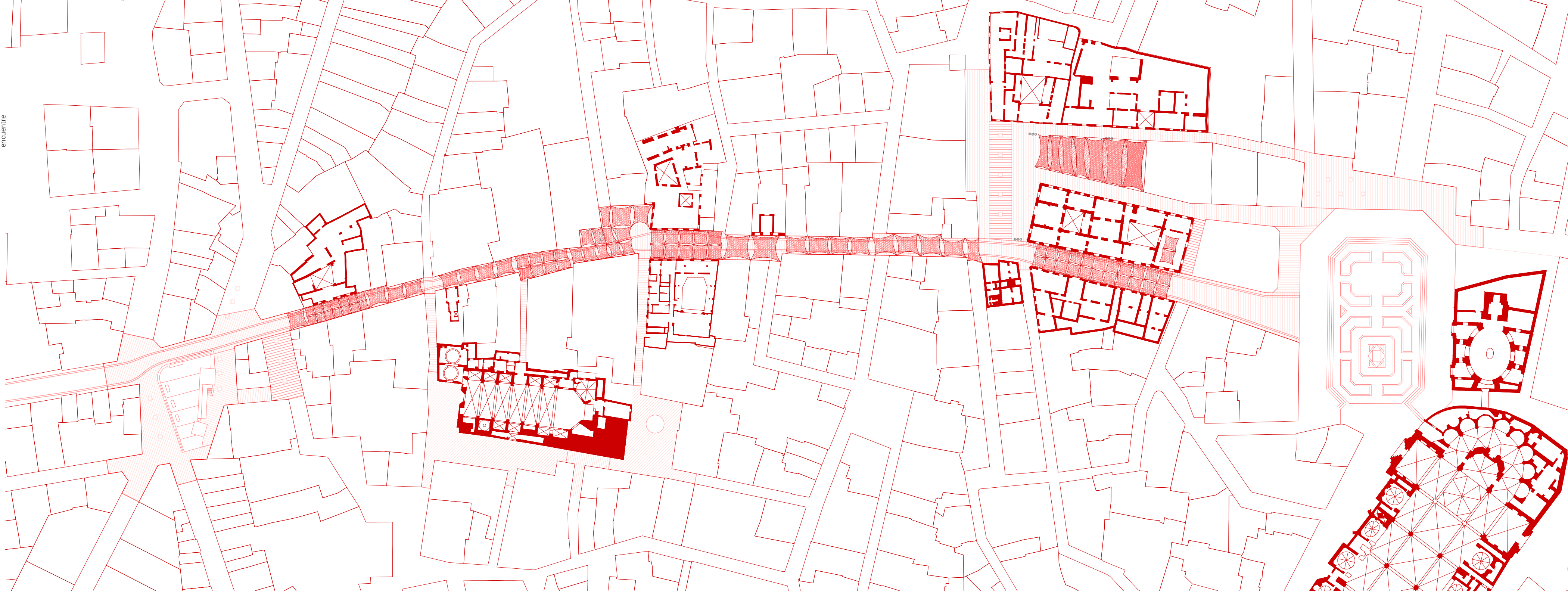
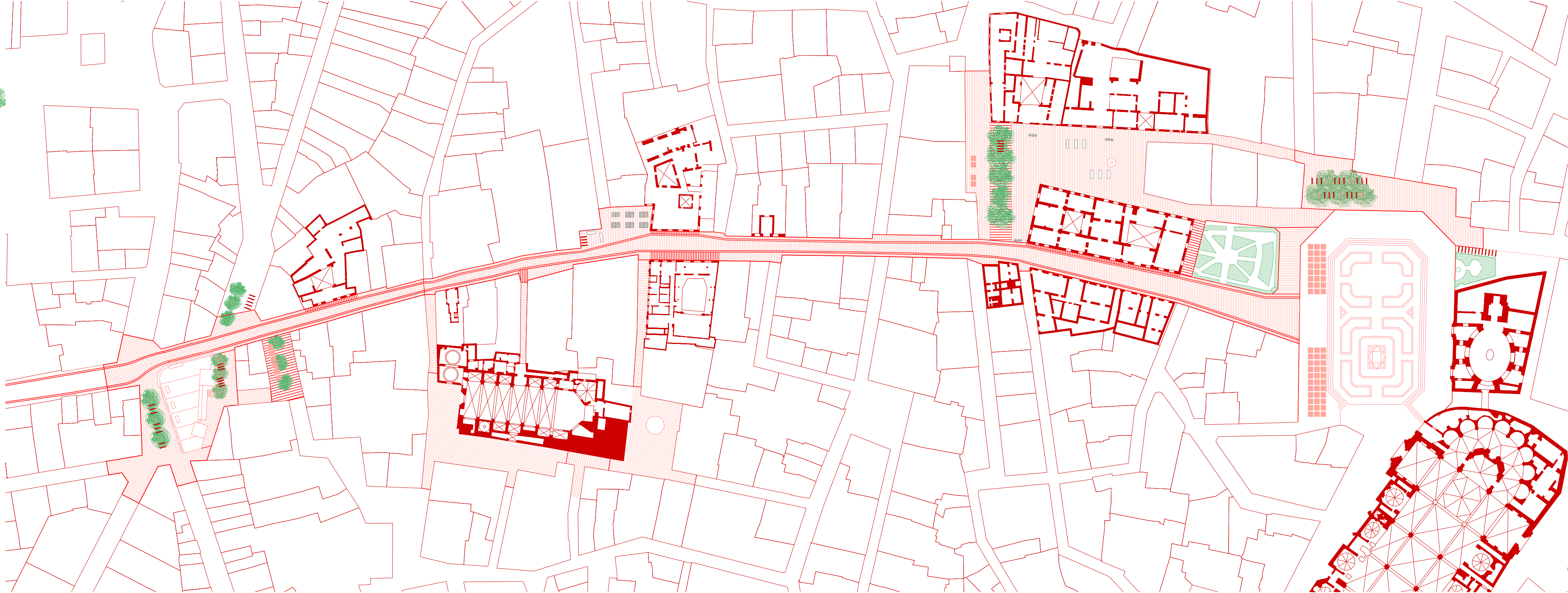


fig. 51 Plano Propuesta de zonas verdes en Cavallers. E: 1/1000

Fuente: elaboración propia

Nuevas Zonas Verdes



ESPACIO UMBRAL:
LA CALLE CABALLEROS DE VALENCIA

PAULA ROMERO COSTA



fig. 52 Placa del callejero sobre cerámica. Fuente: elaboración propia

Por todo lo mostrado anteriormente, es lógico deducir la reivindicación de la calle como patrimonio colectivo dentro de la ciudad como espacio público. Este espacio no sólo cumple un único uso, sino todas aquellas actividades de “dominio público”.

La *Galeria degli Uffizi* es conocida como la calle clásica por excelencia, donde se encuentran diferentes espacios en los que se producen actividades muy diversas que dan vida y sentido. La calle es el lugar donde sucede la vida diaria de sus habitantes desde una manera más individual hasta una colectiva.

Teniendo en cuenta esto, podemos decir que la calle es la relación entre la figura urbanística y el plano del suelo. Una buena muestra de ello es la relación que establecen los edificios a través de las plantas bajas, evidenciando la importancia de establecer espacios de transición, e incluso a través de la relación que existe, de una manera más indirecta, entre las plantas superiores y la calle. Así pues, no podemos dividir los usos privados o individuales de los colectivos, ya que se necesitan unos de otros.

La responsabilidad principal del urbanismo es producir espacio público, espacio funcional polivalente que relacione todo con todo, que relacione todo con todo (...). (Borja, 2003)

Cavallers es una muestra histórica de espacio público, que ha ido variando a lo largo del tiempo. De una manera u otra ha mantenido un orden en la relación con las múltiples formas de movilidad y permanencia de las personas y los elementos construidos. Al mismo tiempo, se inscribe en un entorno institucional, cultural y de servicios favorecido por las particularidades formales del tejido y la arquitectura. Consecuentemente, a llevado a confusión qué papel debe de jugar en el conjunto de la ciudad.

La determinación administrativa de los barrios en el planeamiento debe mantener cierta relación con las unidades de paisaje urbanas. Como podemos comprobar en la imagen que aparece en *Barrios en Ciutat Vella⁹*, el planeamiento vigente los determina de una manera ficticia, quedando la calle Caballeros incluida en tres barrios distintos, al igual que ocurre con la calle Cuart, que queda inscrita en tres barrios diferentes.

El establecimiento de algunos usos ha provocado de manera espontánea asientos funcionales incompatibles con la función residencial que pretende la revitalización mediante *Planes Especiales*. *Cavallers*, como ya se habla en *5 años de intervenciones en Ciutat Vella : 1992-1997 (1998-1999)*, se ha convertido hoy en “centro de moda”. La saturación comercial ha provocado una revalorización desmedida de los locales, anulando y expulsando así los servicios cotidianos del barrio y, con ellos, la cotidianidad que le era propia a este lugar. Aunque si bien es cierto que la huida de residentes implica pocas necesidades y frena la reivindicación residencial del conjunto, suponiendo pocas desventajas a los responsables de este hecho y muchas facilidades al comercio y al turismo.

⁹- En este mismo trabajo en la *Figura 32* en la página 062.



fig. 53 Placas del callejero de distintas épocas. Fuente: elaboración propia

En cuanto al uso del espacio público, con la elaboración del Proyecto *Cavallers* se plantea diferentes objetivos desde perspectivas variadas para la reactivación del entorno de una manera más humana. Para ello, se hace un análisis crítico de la situación en el que destaca que el flujo provocado por los turistas de todo tipo se ve incitado por una de las actividades locales actuales: la expositora, se ve incrementada por la posibilidad de encontrar nuevos hallazgos arqueológicos, como ya se vió en la peatonalización de la Plaza del Tossal. Además, el incremento de la actividad hostelera, que empieza a entrar en *Cavallers* por sus dos extremos, provoca el estrangulamiento del acceso a la calle.

Analizando la estructura viaria de este entorno institucional observamos que no es capaz de acoger el tráfico y la insuficiencia de aparcamientos provoca el uso intensivo como estacionamiento de plazas de gran valor arquitectónico.

Así pues, debemos asumir que el espacio público es más que eso, es un espacio de formación, político y de expresión de unas voluntades, responsabilidades y decisiones que deben ser colectivas. Como bien comenta, Jordi *Borja* (2003): *mientras haya espacio público, hay esperanza de revolución o de progreso.*

En este lugar de la colectividad deberíamos encontrar más espacios de transición, nexos y filtros que hoy en día están desapareciendo. No se sabe bien si es por un creciente desinterés de nuestra sociedad por lo público o por el progresivo abandono de lo colectivo. Nos tenemos que dar cuenta que no somos seres individuales y que vivimos y somos mejores en comunidad.

La buena ciudad es aquella que logra dar valor público a lo privado. Y, por tanto, la calidad de lo individual es condición para que, al ser semánticamente colectivizado, resulte rico para todos (...)

Aguilar Civera, I. |. (2004). *Valencia tranvía : 1874-2004*. Valencia: Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Ajuntament de València. Àrea d'Urbanisme. (8 de Junio de 2019). Obtenido de Valencia.es: <http://cort.as/-PxZj>

Arazo, M. A. (2013). *Valencia vivida*. Valencia: Carena Editors, S.L.

Boira Maiques, J. V. (2010). *Valencia. La ciudad*. Valencia: Tirant lo Blanch, D.L.

Buchanan, C. D. (1973). *El trafico en las ciudades*. Madrid : Tecnos.

Cancer Matinero, J. R. (2011). *Col·lecció Díaz Prósper, patrimoni i memòria : fotografies 1839-1900*. Valencia: Universitat de València.

Chover, I. E., Lacomba, A. R., & Hellín, J. V. (2010). *Guía del Centro Arqueológico de l'Almoina*. València: Ajuntament de València, D.L.

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, & Valencia Ajuntament(1992). *Ciutat Vella. Materiales para el urbanismo : [exposición] Valencia, del 4 ala 22 de mayo de 1992, Palacio Marqués del Campo*. Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, & Valencia Ajuntament (2000). *Historia de la ciudad. Vol. 1, Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia*. Valencia: Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, & Valencia Ayuntamiento (2005). *Historia de la ciudad. Vol. 4, Memoria urbana*. Valencia: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia : Universidad de Valencia : Ayuntamiento de Valencia, D.L.

Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, & Valencia Ajuntament (2008). *Historia de la ciudad. Vol. 5, Tradición y progreso*. Valencia: Icaro, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

Doménech Carbó, A. (2007). *Los tranvías de Valencia : transporte y estructura urbana : 1876 - 1970*. Valencia: Conselleria d'Infraestructures i Transport, D.L.

Fariña Tojo, J. (2009). *Los nuevos espacios públicos y la vivienda en el siglo XXI*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.

GARCIA, E. (2015). Los ritos funerarios de la necrópolis romana de la calle Quart de Valencia. (Siglos II a.C. – III d.C.). . Doctorando. Universitat de Valencia.

Història viva | Museu d'Història de València. (7 de Abril de 2019). Obtenido de Mhv.valencia.es: <http://mhv.valencia.es/va/historia-viva>

Jacobs, J., Delgado, M., Muxí, Z., & Valdivia, B. G. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.

Lacomba, A. R., Chover, M. I., & Hellín, J. V. (2010). *Guía del centro arqueológico de l'Almoina*. Valencia: Ajuntament de València, D.L.

Les Rambles. (18 de Junio de 2019). Obtenido de Ajuntament de Barcelona: <https://ajuntament.barcelona.cat/lesrambles/ca/documentacio>

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

Llopis, A. |., & Taberner, F. (2004). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia. Volumen I, (1608-1929)*. Valencia: Faximil Edicions Digitals, D.L. .

Llopis, A. (2016). *Javier Goerlich*. Valencia : Universidad Politécnica de Valencia.

Martí Arís, C. (2005). *La cimbra y el arco*. Barcelona : Fundación Caja de Arquitectos, cop.

Monteys, X. (2 de Octubre de 2013). Vorerer. *El País*.

Monteys, X. (2012). *Rehabitar: en nueve episodios*. Madrid: Lampreave.

Monteys, X. (1 de Mayo de 2019). *Carrers de vianants?* Obtenido de EL PAÍS: https://cat.elpais.com/cat/2016/03/17/cultura/1458204310_503859.html

Monteys, X. (1 de Mayo de 2019). *Els vells carrers democràtics*. Obtenido de EL PAÍS: https://cat.elpais.com/cat/2017/06/15/cultura/1497524078_127113.html

Morris, A. (1995). *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrialciudad*. Barcelona: Naucalpan, México : Gustavo Gili, D.L.

Mumford, L. (1966). *La carretera y la ciudad*. Buenos Aires: Emecé.

Parcerisa Bundó, J., Rubert de Ventós, M., & Universidad Católica de Chile. (2000). *La ciudad no es una hoja en blanco : hechos del urbanismo*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ.

Parcerisa, J. (25 de Abril de 2019). *Ajuntament de Barcelona | Any Cerdà*. Obtenido de Any Cerdà: <http://www.anycerda.org/congres/documentacio/postmetropolis/docs/D/D6.pdf>

Peñín, A. |. (1978). *Valencia : 1874.1959. Ciudad, arquitectura y arquitectos...* Valencia: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, S.a.

Peñín, A. |. (1982). *La ordenacion del territorio en la Comunidad Valenciana : La planificación urbanística*. Valencia: Instituto de Estudios de Administración Local.

Peñín, A. |. (2005). *Urbanismo y práctica : planes y proyectos*. Valencia : Editorial UPV, D.L.

Perec, G. (2004). *Especies de espacios*. Barcelona: Montesinos.

Piñón, J. L. (1988). *Los orígenes de la Valencia moderna : Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX*. Valencia: Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana.

Real Academia Española. (9 de Agosto de 2019). Obtenido de Rae.es: <https://www.rae.es>

Ros Pastor, A., Casar Pinazo, J. I., Icaro, C. T., & Comunidad Valenciana Conselleria d'Obres Públiques, U. i. (1998-1999). *5 años de intervenciones en Ciutat Vella : 1992-1997*. Valencia: Icaro, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

Sastre, E. (12 de Julio de 2019). *Las huellas del tiempo*. Obtenido de EL PAÍS: https://elpais.com/ccaa/2018/09/27/madrid/1538074148_520019.html

Scott Brown, D., & Venturi, R. (1971). *Aprendiendo de todas las cosas*. Barcelona: Tusquets, S. a.

Simó Terol, T., Teixidor de Otto, M. J., & Institució Valenciana d'Estudis i Investigació (1996). *La vivienda y la calle : la calle de Cavallers de Valencia como ejemplo de desarrollo urbano*. Valencia: Institució Alfons el Magnànim : Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana.

Smithson, A., & Smithson, P. (1970). *Ordinariness and light : urban theories 1952-1960 and their application in a building project 1963-1970*. London: Faber & Faber.

Teixidor de Otto, M. J. (1976). *Funciones y desarrollo urbano de Valencia*. Valencia: Instituto de Geografía.

Teixidor de Otto, M. J. (1982). *València, la construcció d'una ciutat*. Valencia: Institució Alfons el Magnànim, D.L. .

Trentin, A. |. (2010). *Louis I. Kahn*. Arles: Actes sud, D.L.

Zumthor, P. (2006). *Atmósferas*. Barcelona: Gustavo Gili.



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA