

2. ARQUITECTURA Y LUGAR

2.1 ANÁLISIS DEL TERRITORIO

Los orígenes del barrio del Cabañal se remontan al siglo XIII. Nace como una serie de barracos que los propios pescadores de la época edificaron en primeras filas de playa. Estos se asentaron una al lado de otro, formando largas calles paralelas a la línea del mar, interrumpidas de tanto en tanto por calles perpendiculares de conexión hacia el mar (ver plano). El asentamiento progresivo de los pescadores y el posterior asentamiento de los vendedores desposos de vivir entre la playa y la huera, dieron lugar a lo que se conoció entonces como El Poble Nou de la Mar. Fue en 1789, con la existencia de unos 200 barracos, cuando se obligó a regular la situación de las propiedades, permitiendo así que los habitantes de la zona pasaran a ser propietarios legales de sus terrenos y acumulación de suelo permitió ganar terreno al mar.

CONEXIÓN Y ANEXIÓN A LA CIUDAD DE VALENCIA

El Poble Nou del Mar sería municipio independiente durante el siglo XIX, delimitado al norte por la actual Malvarrosa y al sur por el Grau, su barrio lindante. A finales de siglo, en 1987, este perdió su independencia por unir su oruntamiento con el de la ciudad de Valencia. Anteriormente la conexión con el barrio ya se había realizado a través de varias actuaciones. (1) En primer lugar, la Avenida del Puerto, realizada en 1802 por Vicente Gaseó, que une a través de un puente el importante eje formado por la Avenida Gran Via Marqués de Turia con la zona sur del barrio del Cabañal. (2) En segundo lugar, el Paseo de Valencia al Mar o la actual Avenida de Mar o la actual Avenida de Bisco Boññez, proyectada por Casimiro Meseguer en el 1865 pero no realizada hasta el 1883. Este eje se paralela al primero, situado más hacia el norte de la ciudad y atremete también perpendicularmente a las calles paralelas del antiguo barrio de pescadores. (3) Finalmente y también anterior a la conexión del pueblo independiente a la ciudad, se hace efectivo la construcción de la oventicia de los Naranjos que se completará en el año 1899. La composición del conjunto se realiza sobre la directriz de la Avenida del Puerto dando lugar a unos sistemas de conexión lineal articulados mediante puentes (4) situados en el límite físico del río y mediante trazos transversales secundarios.

EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y ESTADO ACTUAL

Hoy en día nos encontramos con un barrio muy modificado en el que los **barracos**, de costosa manutención debido a lo efímero de sus tejados, han desaparecido. La razón principal fue el fuerte impacto que los incendios tuvieron sobre los mismos ya que el material con el que se construyeron sus tejados, la caña, es especialmente combustible. Fue tras el incendio de 1875 y gracias al crecimiento económico de la época cuando comenzó la construcción de casas de ladrillo, muchos de los cuales están todavía en pie. El tamaño y forma de la **parcela** se mantuvo por lo general de hecho la configuración urbanística actual del barrio se caracteriza por su parcelario (1 y 2). No obstante identificamos algunas parcelas más estrechas, normalmente fruto de divisiones de propiedad. En cuanto a la **altura** de edificación se pierda, con respecto a la configuración dada por los barracos, la homogeneidad. Típicamente los barracos disponían de una planta baja en la que se desarrollaba la vida cotidiana y una primera planta de almacenamiento. Hoy en día el subsa y baja de la línea del horizonte es, también, una peculiaridad del barrio aunque sigue siendo aquí en el que más abunda la edificación de baja altura. Cabe destacar también el **estilo** con el que se construyó estos nuevos viviendas cuyos propietarios se apoyaron en el modernismo, movimiento que reinterpretaron dando lugar al modernismo popular o ecléctico. En los estrechos fachados del barrio abundan todavía los colores dados, en ocasiones, por la producción industrial del azulejo. Estos fueron colocados según una configuración peculiar y formando dibujos únicos. (5).

Finalmente mencionar el **contacto directo** de las vías rodadas o peatonales. En la época el carácter pueblerino era evidente: los niños jugaban en las calles y los más mayores solían con sus sillas. (4). Hoy en día, aunque los viviendas no han perdido el contacto con la misma, el espíritu ha desaparecido. De hecho, el barrio se encuentra en un importante proceso de degradación ya sea por la pérdida de homogeneidad de la edificación, los abundantes vocos urbanos sin tratar, la falta de zonas verdes y equipamientos públicos o una baja calidad edificativa. Tras un exhaustivo análisis del territorio realizado durante el taller vertical de cursos anteriores, se han identificado estas carencias, así como una necesidad de sustitución de ciertas construcciones y una gran **heterogeneidad** en la tipología edificatoria. Las nuevas construcciones realizadas en el barrio no siempre complementan las construcciones ya existentes; no es infrecuente encontrar grandes y altos bloques de edificios junto a viviendas de uno o dos alturas (7). El barrio está además amenazado por la posible prolongación de la Avenida de Bisco Boññez, proyecto muy polémico en la actualidad. No obstante, cabe mencionar que éste está reconocido como Bien de Interés Cultural, declarado así por el Ministerio de Cultura del país.

LA PARCELA DE PROYECTO

La parcela, sobre la que se va a planificar la intervención, se sitúa en el borde noroeste del barrio que venimos de analizar. La flanquean dos grandes oventicias al norte y al oeste que son la Avenida de los Naranjos (1) y la Calle Lluís Peixó (2) respectivamente. Al sur y al este, dos calles de menor envergadura que forman parte de la trama interior del barrio: la calle Conde de Melillo (3) y la calle de Tramoyeres (4).

1. Conexión peatonal: el barrio del Cabañal es muy permeable a nivel de peatón por lo que se supone que los accesos desde el mismo a la parcela se realizarán, en su mayor parte, a pie.
2. Conexión mediante transporte público: los líneas de bus que dan acceso a la parcela desde el resto de la ciudad son numerosas y recorren tanto el centro de la ciudad, tal y tal, como la periferia. También existen dos paradas de tranvía muy cercanas a nuestra área de trabajo.
3. Conexión mediante bici: El carril bici más cercano a la parcela lo encontramos en la Avenida de los Naranjos. Es un carril amplio que recorre toda la oventicia y de mucho potencial ya que la ciudad goza de una topografía y un clima excelentes para los desplazamientos en bici. No obstante, la red se compone de carriles inconexos en la mayoría de los casos restringiendo el acceso a la parcela mediante este sistema de desplazamiento limpio.
4. Conexión mediante automóvil: la parcela está muy bien conectada gracias a los grandes vías antes mencionados: los Naranjos al norte y la calle Lluís Peixó al oeste. Estas vías son muy accesibles desde cualquier punto de la ciudad y tienen una gran afluencia de vehículos, especialmente intensa los días laborales.



RELACION CON RESPECTO AL BARRIO

La parcela, aunque en su límite, se encuentra dentro del barrio del cabañal; no obstante, está desconectada respecto del mismo en ambos de sus límites. En primer lugar, su límite sur, la calle Conde de Melillo (3), constituye una vía de trazado irregular y de aspecto incoherente. Además, carece de acceso en uno de sus lados y el asfalto se encuentra muy degradado. Por otro lado, las edificaciones no muestran siempre su fachada hacia esta vía: algunas edificaciones la enfrentan con un hastero mal acabado y de aspecto insoportable.

En cuanto a su límite este constituido por la calle Tramoyeres, nos encontramos frente a edificaciones de seis alturas con patio en buen estado de conservación. Asimismo, dentro de la parcela la presencia de un parque dotado de juegos para niños y adultos, que sirve como espacio vegetal y de recreo del barrio.

Al otro lado de las grandes vías, edificaciones de mayor escala: edificios de viviendas de seis alturas y edificios públicos pertenecientes a la universidad politécnica de Valencia.

CONCLUSIONES

Voco urbano de grandes dimensiones inserto en una trama tejicular.

Inmediateces de diferentes características. **Escala de barrio frente a escala urbana.**

Necesidad de **coser la trama del barrio** con el resto de la ciudad.

Necesidad de un **espacio público y zonas verdes** que sirva al barrio.

