

0021. ANÁLISIS DEL TERRITORIO.

00211. INTRODUCCIÓN.

El edificio de proyecto se ubica en Valencia, más concretamente en el centro urbano de la ciudad, junto a la plaza de toros y la Estación del Norte.

La idea de formalizar el proyecto final de carrera en este lugar nace del propósito de hacer ciudad, de reorganizar y reutilizar espacios abandonados y carentes de uso y dotarlos de vida y de una función y carácter.

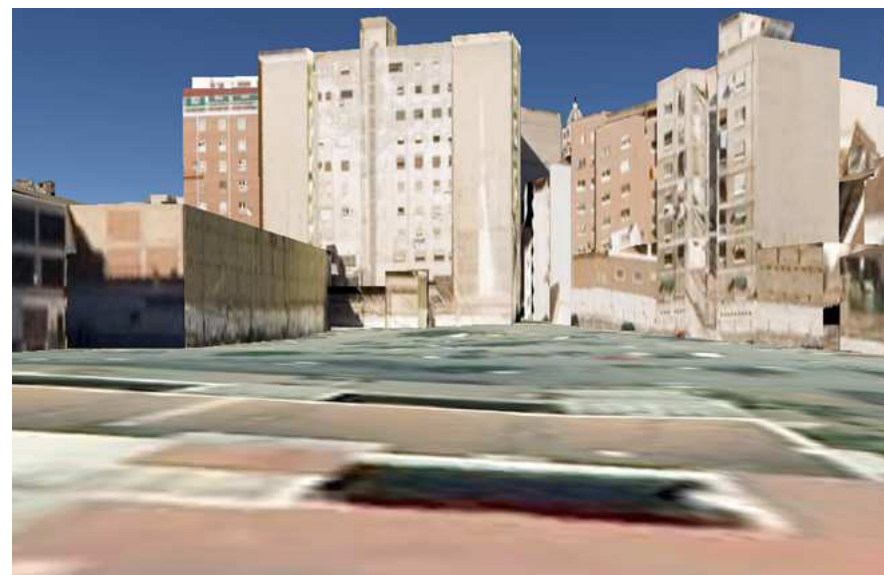
0022. ANÁLISIS.



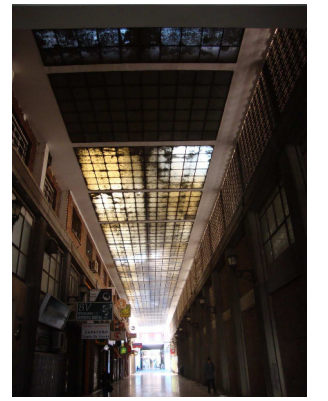
El área de proyecto se encuentra en el interior de una manzana consolidada y cuyas fachadas interiores carecen de interés arquitectónico y contrastan notablemente con las que se muestran en las calles principales de Ruzafa o Xàtiva.



“Tomar posesión del espacio, es el primer gesto de lo viviente, de los hombres y de las bestias, de las plantas y de las nubes, es manifestación fundamental de equilibrio y de duración. La primera prueba de existencia, es ocupar el espacio.”



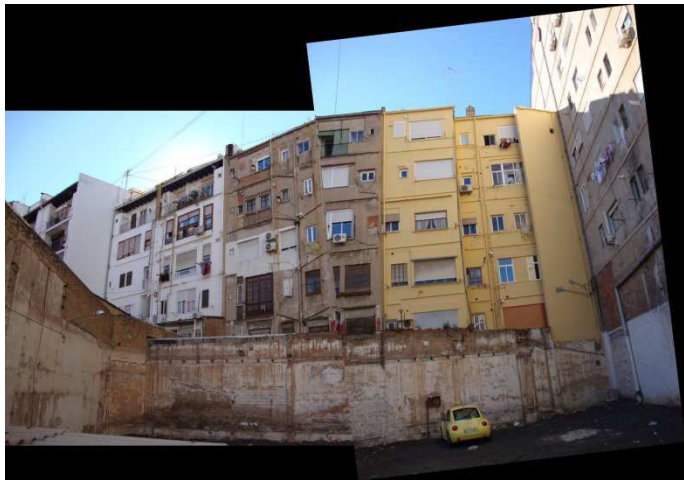
La manzana presenta un pasaje (Pasaje del Dr. Serra) que corta en dos la manzana impidiendo por una parte la continuidad visual de la plaza de toros, y por otra, el recorrido completo de la misma.



El pasaje en un principio se crea para dotar a la manzana de un uso comercial, sin embargo, el pasaje se utiliza como zona de paso y las tiendas que se sitúan en él, apenas tienen clientes, ya que a pesar de la zona comercial donde se ubica, el pasaje es algo oscuro y no invita a pasear por él.

El interior de manzana aparece totalmente fragmentado, sin ningún orden arquitectónico y dando una imagen desordenada y caótica frente al orden que impera en las calles principales (C/ Ruzafa , C/ Xátiva y C/ General San Martín.)





El desorden es patente a simple vista.

Sin embargo, dicha manzana, presenta otro lado completamente distinto a su interior, y es la zona noble, histórica, del paso del tiempo, de la permanencia, y es la Plaza de Toros frente a la Estación del Norte de estilo modernista.



Al intentar recorrer el perímetro de la plaza nos encontramos con una gran cantidad de obstáculos que lo impiden, desde rejas, puertas, muros, etc. Todo ello se ha ido construyendo y adosando a la plaza impidiendo y obstaculizando el poder contemplarla en su totalidad.



Otro punto a destacar en el lugar es la posibilidad de abrir y de comunicar el espacio interior de la manzana con lo que le rodea y permitiendo las vistas y los recorridos peatonales.



0223. HISTÓRIA DE VALENCIA: CRECIMIENTO URBANO

Valencia, como ciudad con “mucha historia”, presenta una morfología urbana compleja, en la que pueden distinguirse diferentes áreas que corresponden a las distintas etapas del crecimiento de la ciudad: el casco antiguo, el ensanche y la Periferia:

1- *El casco antiguo*: Es la parte de la ciudad urbanizada desde su origen hasta el crecimiento urbano de mediados del siglo XIX. El de Valencia tiene un origen romano y se ubica en el golfo de Valencia, a escasa distancia del mar, en un meandro del río Turia, sobre un altozano, más a salvo de inundaciones. La ciudad tenía una situación favorable respecto a las comunicaciones en la gran calzada litoral) y respecto a la actividad económica (estaba rodeada de un entorno de buenas condiciones agrícolas).

En la Edad Media el casco antiguo estuvo rodeado por una muralla en la época musulmana y por otra en la época cristiana (siglo XIV), que seguía el trazado de la actual ronda –constituida por las calles Guillén de Castro, Xátiva y Colón–. De ella se conservan algunas puertas. Sus funciones eran defensivas, fiscales (cobro de impuestos) y sanitarias (aislamiento de la ciudad en caso de epidemia). El plano fue irregular en la época musulmana, con calles estrechas y tortuosas y plazas sin formas definidas, y se regularizó ligeramente tras la conquista cristiana (1283). Esta irregularidad se observa sobre todo en su parte norte, cuyo centro es la catedral. La parte sur sufrió transformaciones en el siglo XIX: se abrieron nuevas calles y plazas como la del País Valenciano, con motivo de la instalación en esta zona de la estación de ferrocarril.

La trama del casco antiguo es compacta, dado que durante siglos, la población creció dentro del recinto amurallado, lo que trajo consigo una progresiva densificación de la trama.

La edificación, inicialmente de baja altura, ha experimentado una progresiva verticalización y un deterioro morfológico y social en algunas zonas, que dio lugar a procesos de renovación y sustitución por casas de mayor altura y calidad. Los usos del suelo de la ciudad en la época preindustrial fueron residenciales, industriales (seda) y el comercio marítimo. En la actualidad, la parte sur alberga al CBD, donde se instalan los comercios, oficinas, bancos y espectáculos.

El casco antiguo conserva importantes monumentos, como la catedral y palacios e iglesias de diversas épocas.

2- *El ensanche*: Desde mediados del siglo XIX el crecimiento de la ciudad obligó a ampliar el recinto urbano. Las causas fueron la prosperidad agraria, un primer proceso de industrialización (en torno a las industrias de la madera y del mueble y de la metalurgia) y la revolución de los transportes (trazado de una tupida red ferroviaria que tenía como centro la ciudad y ampliación y modernización del puerto del Grao), que consolidó la función exportadora de la ciudad y la convirtió en centro importador y redistribuidor.

- Para ampliar la ciudad, las murallas del siglo XIV fueron derribadas (1865) y en su lugar se creó una ronda exterior que se convirtió en la calle principal.

- El ensanche burgués se realizó rodeando por el sur al casco antiguo, en diversas fases que vienen limitadas por grandes vías. El primero (1877), entre el casco antiguo y las grandes vías del Marqués del Turia y Fernando el Católico, tenía plano en cuadrícula inspirado en el de Cerdá de Barcelona, trama en manzanas amplias y casas grandes y de calidad.

- El segundo ensanche (1907) ampliaba el anterior y extendía la ciudad hasta el antiguo Camino de Tránsitos (avenida de Pérez Galdós y de Pérez Valero), que fue replaneado como un tercer anillo o ronda exterior.

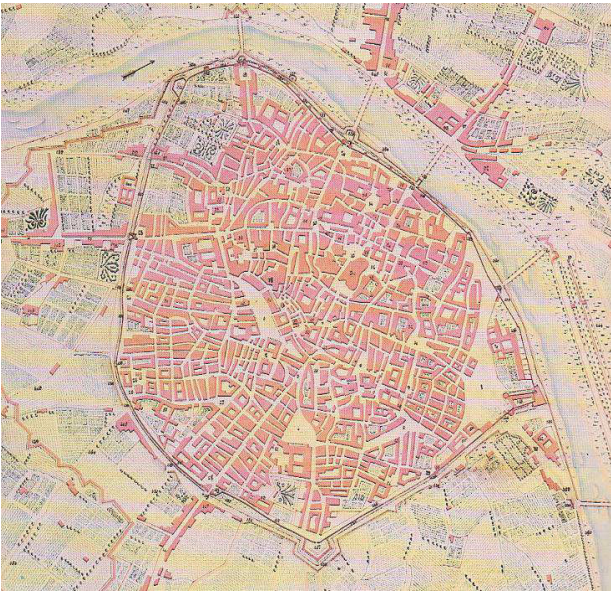
Las barriadas industriales se crearon sobre todo en la zona portuaria y en la parte meridional, con casas pequeñas y materiales de mala calidad, que sufrieron un temprano deterioro. Además, el crecimiento urbano llevó a anexionar entre 1870 y 1900 barrios y pueblos circundantes, como Rusafa, el Campanar, El Grao, etc., entonces todavía diferenciados de la gran ciudad, pero actualmente integrados en el casco urbano, y a ampliar el recinto urbano a costa de la huerta, aunque a diferencia de otras ciudades, el alto precio de las tierras suburbanas impidió la aparición de barrios degradados.

3- *La periferia*: En la segunda mitad del siglo XX la industria y los servicios crecieron notablemente, y con ellos la inmigración, la población y la urbanización, dando lugar a una extensa periferia en la que se instalaron áreas industriales, enormes barriadas para acoger a los inmigrantes al oeste y sur del ensanche y equipamientos. Los principales ejes de crecimiento urbano desde mediados del siglo xx han sido los siguientes:

- El sur de la ciudad, a raíz del trazado de un nuevo curso artificial para el Turia, que bordea la ciudad por el oeste y por el sur. La obra, que empezó a planearse desde la inundación de 1957, se llevó a la práctica a mediados de los 70, y ha supuesto además la creación de una ronda de tráfico de gran capacidad, ya que el nuevo cauce está flanqueado por autovías.

0224 EVOLUCIÓN URBANA DE LA MANZANA.

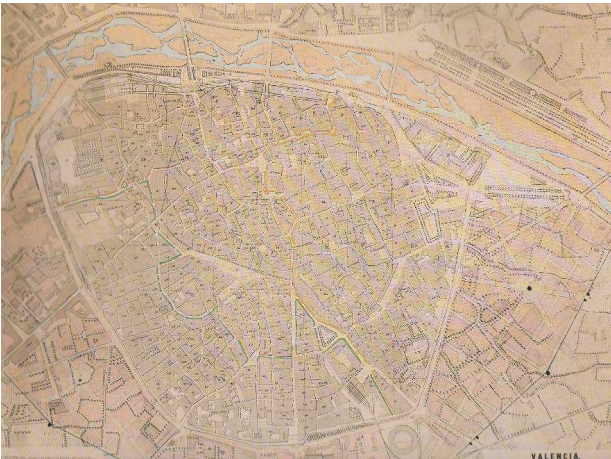
1811_____



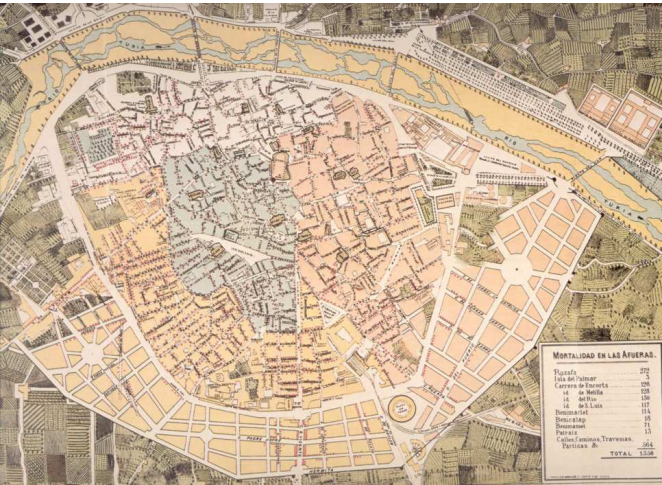
1850_____



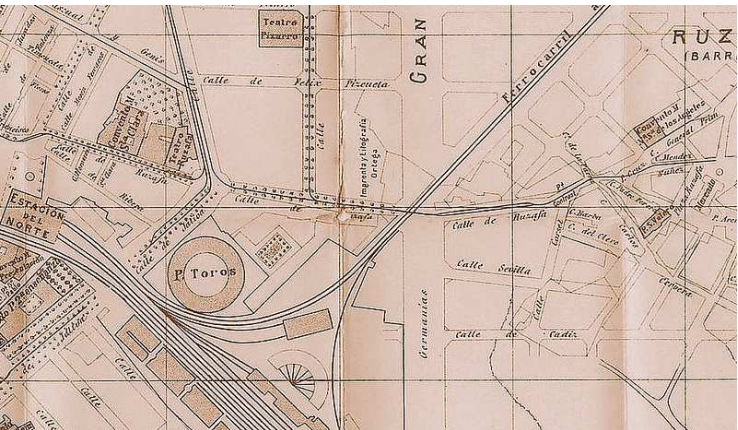
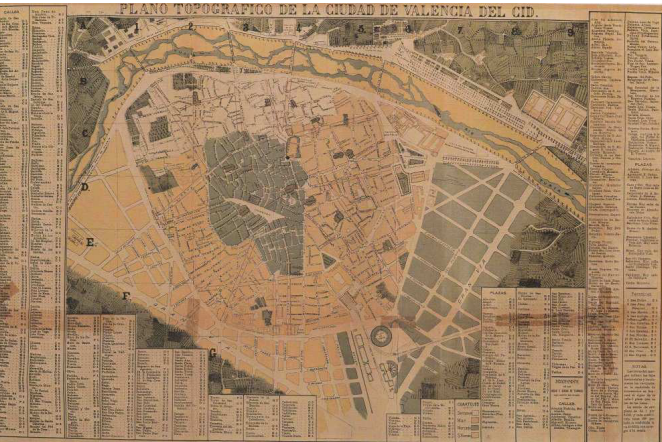
1861_____

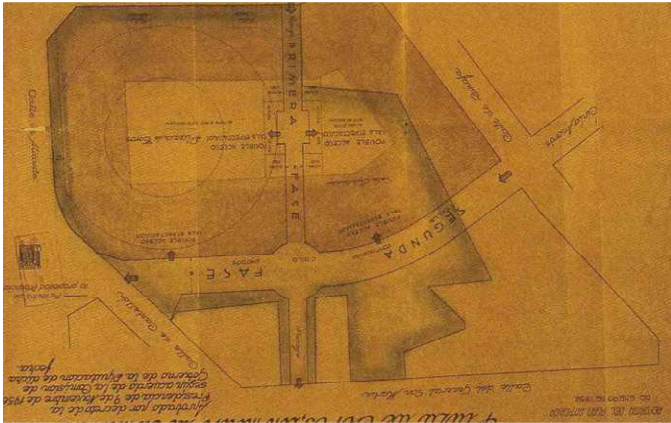
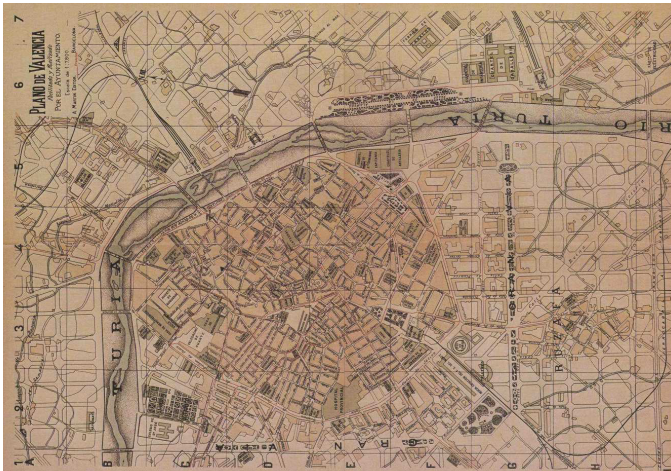
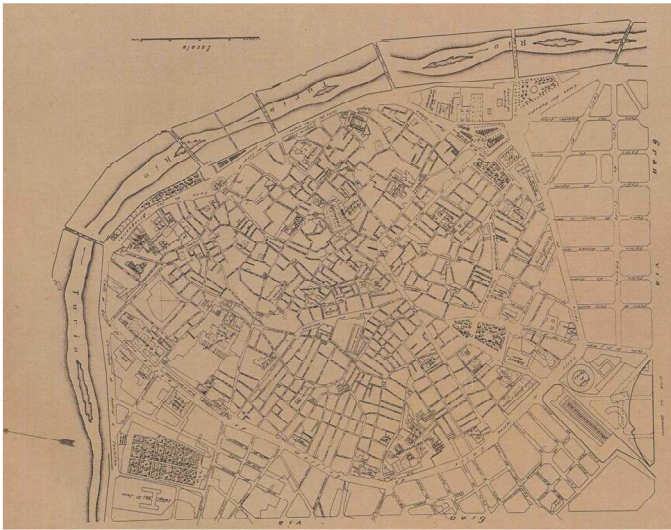


1880_____



1882_____





0225. PLAZA DE TOROS

La plaza de Toros se construyó en extramuros, junto a la puerta de Ruzafa y rodeada de una huerta que sólo se conserva en las fotografías. Nació para solucionar el problema de los *cadafals* desmontables, para dar seguridad al torero y al aficionado, y lo hacía fuera de Valencia, al otro lado de la muralla medieval, como un apéndice imposible de ubicar en una ciudad que empezaba a asfixiarse por el corsé de su propia estructura defensiva.

150 años después de su inauguración oficial, la situación ha cambiado, hasta el punto de convertirse en uno de los puntos neurálgicos del centro de Valencia. A sus pies desemboca la principal calle comercial de la capital, y en 2014, se emplazará la estación Central, donde llegará el AVE. Además, la plaza fue punto de partida para el Ensanche de la ciudad, y junto al Ayuntamiento y la estación del Norte, desplazó el centro de Valencia un poco más hacia el sur. Pasó de estar fuera a contribuir definitivamente a la configuración urbana actual.



La historia de la plaza de toros de Valencia comenzó cuando el Hospital General consigue en 1739 el derecho perpetuo para explotar los espectáculos taurinos de la ciudad, que generaban importantes beneficios económicos. Hasta que se construye el edificio actual, se dan varios antecedentes, desde una plaza de madera diseñada en 1800 y derribada ante el avance del ejército de Napoléon, por el miedo a que fuera empleada como fuerte para atacar la muralla defensiva, hasta el primer proyecto de Sebastián Monleón, el de 1851.

La plaza vio el derribo de las murallas, se utilizó como prisión durante la guerra y después de todo, sigue viendo pasar ante sí proyectos que giran en torno a ella, incluso uno que querían derribarla para construir viviendas, como la prolongación de Cirilo Amorós en 1952, que quedó abandonado. En 1959 se plantea crear el pasaje Doctor Serra y derribar la plaza. Pero sólo se ejecutó la primera fase.

En junio de 1859, el coso de la calle Játiva se convirtió en el edificio que hoy conocemos. Una construcción que, con algunas modificaciones, se ha mantenido intacto hasta hoy. Esta permanencia, característica de los espacios simbólicos de la ciudad, lo ha convertido en testigo de los cambios del paisaje social y urbano de Valencia.

La plaza como elemento de configuración de su espacio circundante, producida desde la implantación del edificio en las afueras junto a la antigua puerta de Ruzafa. La ubicación del coso de Sebastián Monleón no sólo resolvió los problemas de orden público originados en los antiguos *cadafals*, significó además la instalación de un punto sobre el que pivotaría la redacción del ensanche de la ciudad del último tercio del siglo XIX.

La evolución arquitectónica que a lo largo de los últimos 150 años se ha producido en el edificio, la preocupación de los arquitectos por dotar a la plaza de distintos espacios auxiliares; la reducción y venta de los terrenos vinculados a la misma para obtener beneficios; la necesaria adecuación tras el incendio de 1946 o la edificación del pasaje Doctor Serra, son actos que han ido pasando por la configuración de la plaza y a pesar de todo, sigue manteniéndose tal y como era.

PRIMER PROYECTO DE PLAZA DE MAMPOSTERÍA

Mientras se organizaba una corrida al año, las plazas desmontables eran rentables, pero la afición taurina creció y se hizo necesaria una plaza fija. A finales del siglo XVIII volvió a surgir la idea gracias al interés de D. Jorge Palacios de Urdaniz, Intendente del Reino de Valencia. Éste ordenó a los arquitectos Claudio Bailler y Manuel Blasco en el año 1798 situar la plaza en unos terrenos del Hospital al exterior de las murallas junto a la puerta de Ruzafa.

La Junta pretendía financiar la obra con la venta de los edificios ruinosos y la enajenación de los bienes alejados de la capital. El proyecto se paralizó porque el Hospital no obtuvo los beneficios esperados. Jorge Palacios, al comprobar que el proyecto no seguía adelante, decidió construir por sus medios la plaza con arreglo al plan aprobado. Se abrió una suscripción pública que produjo un beneficio con el que comenzaron los primeros trabajos. El Hospital, viendo peligrar su derecho, acudió a S.M. Carlos IV, mostrando los prejuicios que podía suponer para el Hospital la plaza proyectada por Jorge Palacios. El rey, sensibilizado, concedió en Real Orden de 1802 la plaza de toros en pleno dominio al Hospital.

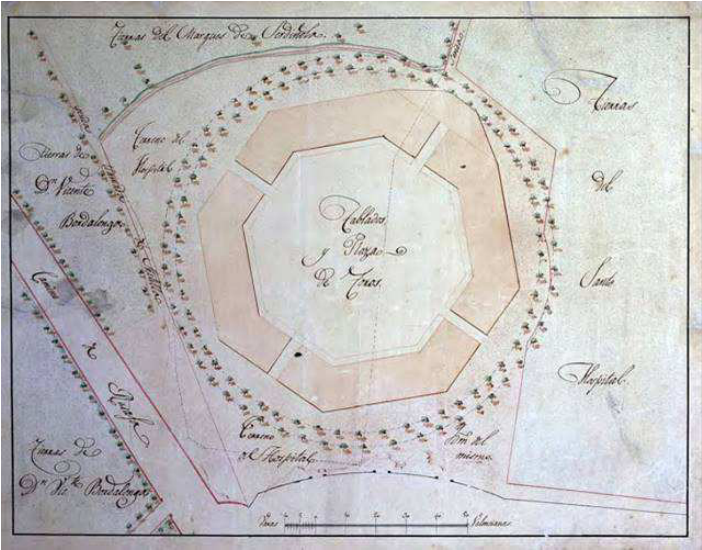
Se concluyó entonces toda la plaza en madera, a excepción de tres muros que se situaban a ambos extremos del tendido: uno limitando con el ruedo y haciendo de soporte a la barrera y el otro haciendo de cerramiento del edificio. En la mitad de tendido se extendía el tercero de los muros de mampostería que mantenía la grada. La obra presentaba un diámetro interior de unos 74 metros y su circunferencia tenía un tamaño de unos 334 metros.

El año 1808 las autoridades decidieron derribar la plaza de Toros viendo acercarse al enemigo francés.

Concluida la contienda, la Junta del Hospital se volvió a plantear la vuelta a las plazas desmontables. Estos cosos se situaron en las plazas públicas emplazándose en tres puntos: en la plaza de la aduana, a las afueras de la puerta de Quart, y en el solar que ocupó la primera plaza de 1800, en la puerta de Ruzafa.

Durante una corrida en la plaza de la calle Quart el año 1850, a la que acudió el Gobernador y Presidente de la Diputación D. Melchor Ordóñez, éste observó el lamentable estado del coso y prohibió todo espectáculo taurino en plaza no fija para proteger a los aficionados. D. Melchor incitó a la Junta para que dotara a Valencia de una plaza de mampostería. Esta era una de las pretensiones históricas de la Junta que en la sesión extraordinaria del 30 de julio de 1850 acordó levantar la obra en los terrenos del Hospital cerca de la puerta de Ruzafa.

Finalmente la Junta encargó el proyecto al arquitecto y miembro de la misma Sebastián Monleón Estellés (Valencia 1815 - Valencia 1878). Su primera propuesta ocupaba una parcela que limitaba al Norte y al Oeste con las vías del ferrocarril. La fachada Sur con la muralla de la ciudad y al Este lindaba con unos terrenos privados. Monleón firmó este primer proyecto con fecha de 1 de agosto de 1850 bajo el título «Proyecto de Plaza de Toros que se intenta construir en las inmediaciones de esta ciudad, con cabida para 20000 almas».

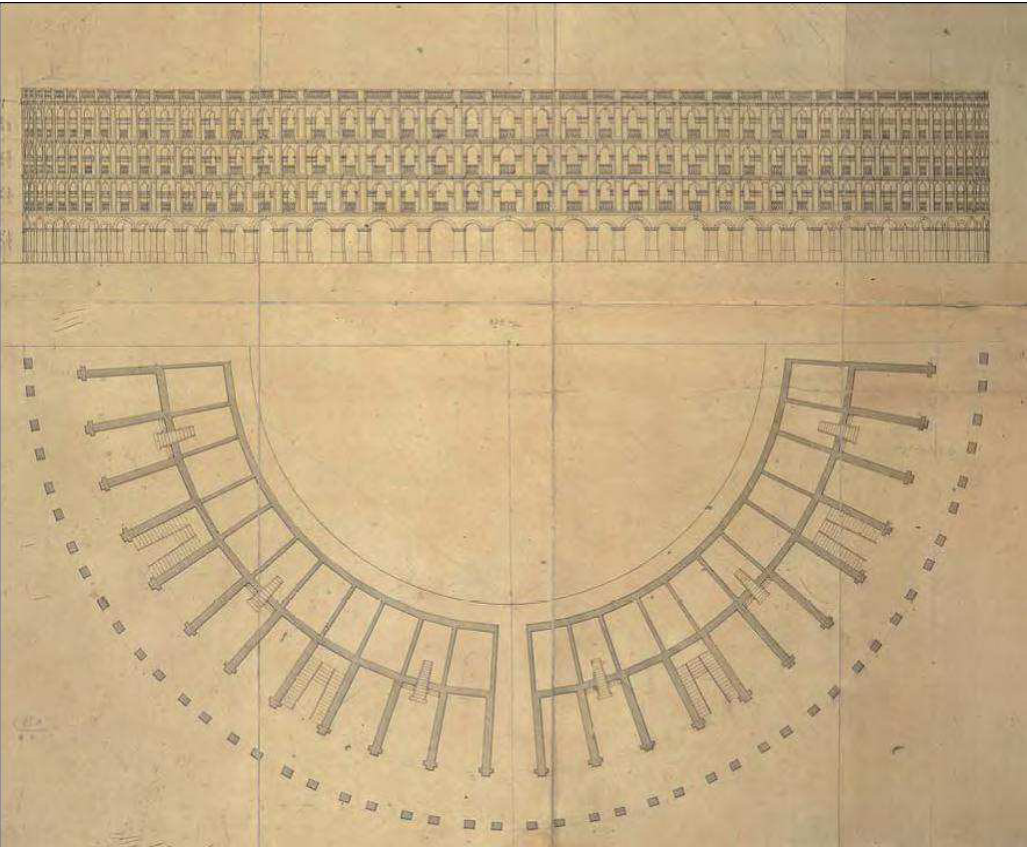
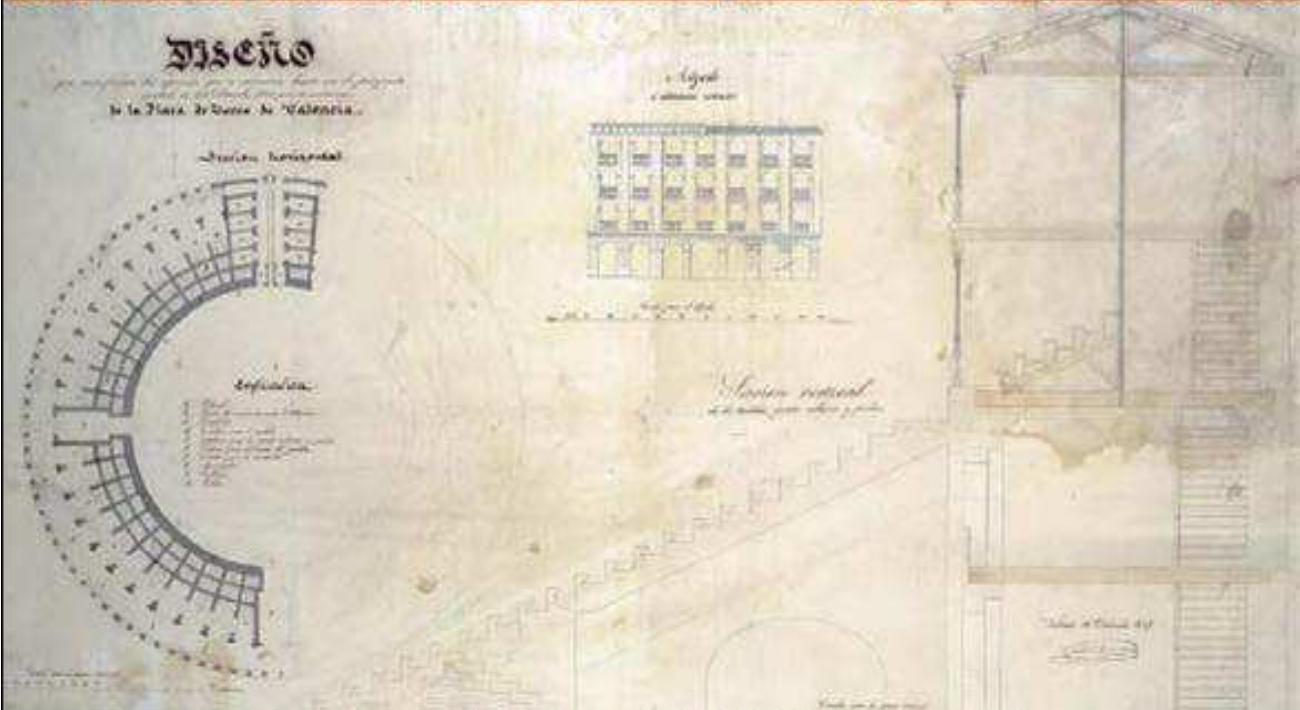


Las obras se iniciaron a principios del año 1851, pero la escasez económica provocó la paralización y anulación del proyecto.

La Junta, descontenta con el resultado final de la plaza iniciada en 1851, se propuso ahorrar para retomar su pretensión de tener una plaza de toros de mampostería en Valencia. Inconvenientes como la epidemia de cólera de 1854 o las leyes de desamortización de 1855, no propiciaban la elaboración de un nuevo proyecto. En 1857 Miguel Benlloch, vocal de la Junta, presentó un «Plan de obra», dirigido a modificar la plaza existente y construir una de mampostería.

La Junta aceptó las propuestas y encargó a Monleón un proyecto de reforma. El arquitecto entregó el 8 de noviembre de 1857 un proyecto titulado «Reformas que se intentan hacer en el Proyecto aprobado el 25 de septiembre de 1850 para la construcción de la Plaza de Toros de Valencia».

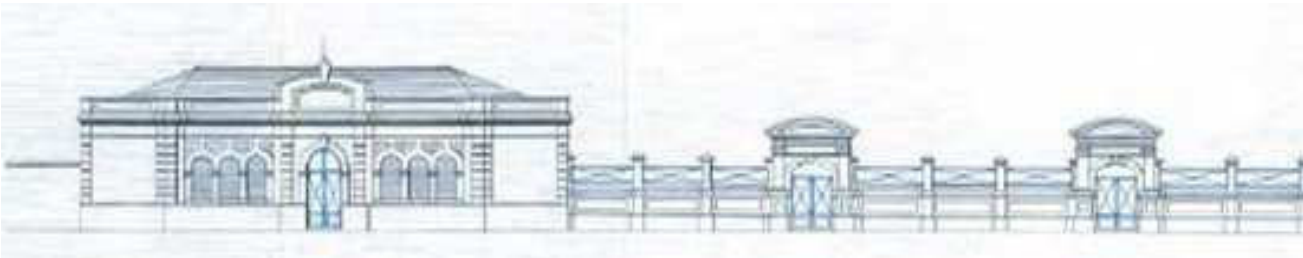
En el proyecto de Monleón se redujeron la circunferencia exterior del coso a 108 metros y la circunferencia del albero a 52 metros. La altura total de la plaza disminuyó hasta los 17 metros, y el aforo se redujo a 14.000 personas. Todas estas reformas tenían un objetivo final, disminuir el presupuesto. El edificio presentaba trazas clásicas, casi redondo, formado por 48 lados que se van torneando en altura. El interior se dividía en una primera zona de graderío y una segunda que soportaba dos pisos y nayas. El exterior mostraba cuatro pisos organizados como galerías abiertas.



La inauguración oficial tuvo lugar el 22 de junio de 1859. Las obras no se dieron por finalizadas hasta enero de 1861. Durante la Guerra Civil, la plaza de toros fue prisión y campo de concentración de prisioneros republicanos.

TRASFORMACIONES EXTERIORES

Al igual que sucedió con las reformas interiores de la plaza, el espacio colindante de la misma ha sufrido escasas trasformaciones durante las últimas décadas del siglo XIX. El perímetro de la plaza de toros quedó delimitado en 1893 por un tapial enlucido y pintado de blanco que separaba el área del coso del espacio público, limitando al norte con la calle Játiva y al oeste con la calle Alicante. En el tapial se abrieron unas puertas de acceso al recinto interior de la Plaza marcadas en la parte superior como Sol o Sombra según el sector.



El tapial se mantuvo en pie hasta 1923, momento en el que se derrumbó para levantar una cerca de ladrillo, hierro de fundición y forja que dejaba visible el espacio interior de la plaza de toros desde la calle. Este proyecto, planteado desde 1921, incluía un café en la esquina de las calles Játiva y Alicante. Su autor fue el nuevo arquitecto de la Diputación, Vicente Rodríguez Martín, que se dio a conocer en la Exposición Regional de 1909, y que diseñó una nueva enfermería junto a la calle Alicante en 1918. Para el café proyectó dos reformas ornamentales. La primera de 1927, en la que presentó un nuevo acabado para la barra, y la segunda al año siguiente, que proponía la colocación de un toldo en el exterior para acoger publicidad.

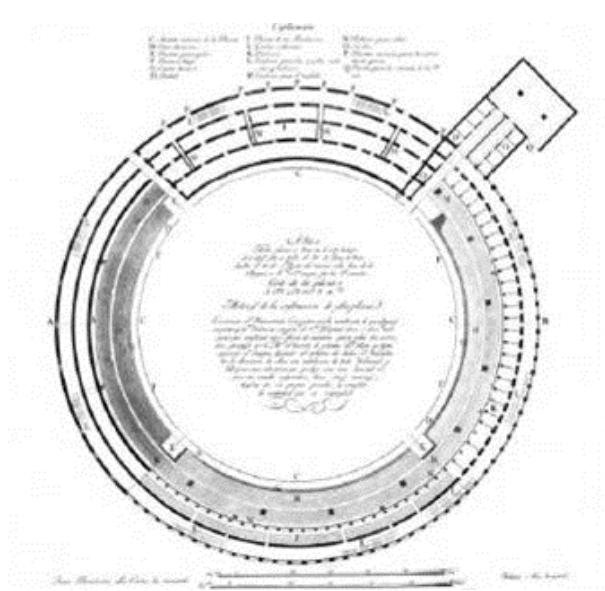
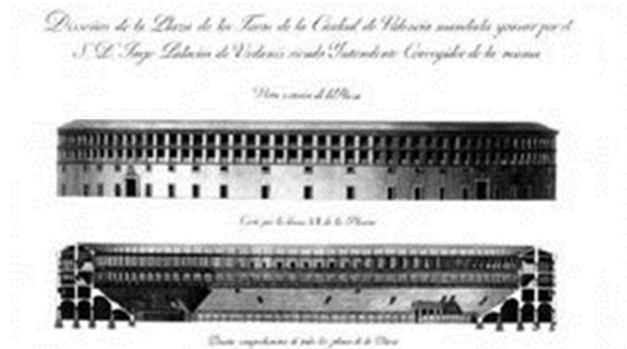


En un primer momento el proyecto de plaza de toros no contenía corrales. Éstos fueron construyéndose según avanzaba el siglo XIX en la zona sur de la parcela. A principios del siglo XX eran un total de once, con un gran patio de caballos en el lado este. Entre el patio de caballos y la plaza se levantaba un edificio que acogería en 1929 el Museo Taurino.



LOS PROYECTOS INACABADOSS

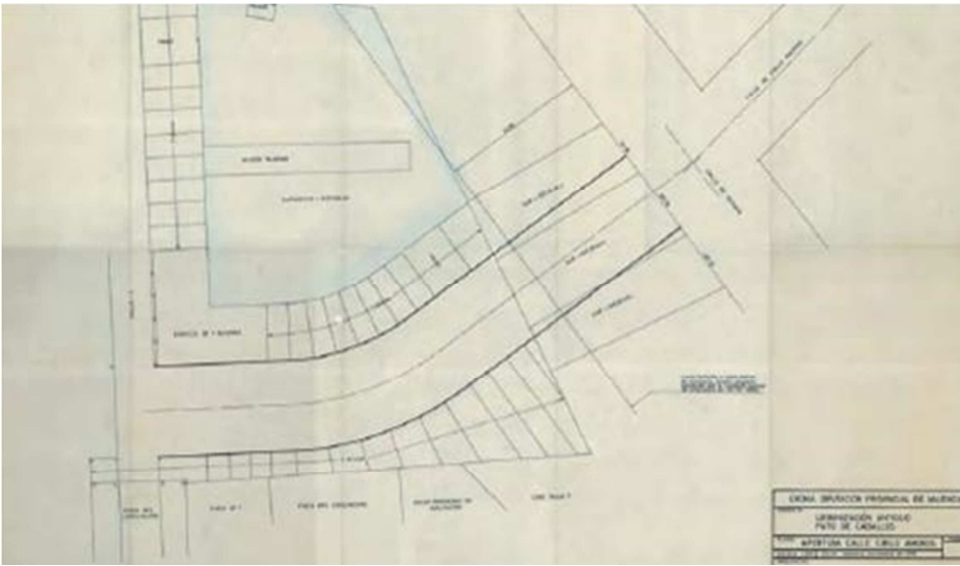
La lista de los proyectos inacabados del coso de la calle Játiva trascurre de forma paralela a la historia del edificio. En el año 1851, Monleón presentó un primer plan de plaza de mampostería abandonado por las dificultades económicas.



Iniciado el siglo XX los proyectos inacabados proliferaron. Hacia mediados de la década de los 20 se pretendió, de la mano del arquitecto Vicente Rodríguez, cubrir la plaza para organizar diferentes actos. Esta idea no pasó del diseño en papel. Su fallecimiento en enero de 1933 situó a Luís Albert como arquitecto de la Diputación. Ese año presentó un proyecto de reforma, que afectaba a los terrenos de la plaza de toros, del Hospital Provincial y del Manicomio. El plan se basaba en un aumento del aforo del coso taurino, que albergaría a 26000 personas, y la modernización de los servicios.

Se contaba con derribar la plaza y construir una nueva sobre los terrenos ocupados por el manicomio en la calle Jesús. Se levantaría una plaza de imagen expresionista con un profundo juego de luces y sombras. Los terrenos del derribo del coso acogerían bloques de edificios...

Casi veinte años más tarde, en 1952, el propio Luís Albert planeó alargar la calle Cirilo Amorós destruyendo los corrales. Esta calle se cruzaría con un pasaje comercial entre las calles Játiva y General San Martín. El proyecto quedó olvidado, aunque en el año 1956 presentó una segunda propuesta llamada «Proyecto de urbanización de los solares resultantes del derribo de la Plaza de Toros» que, esta vez, sí fue aprobada, en abril de 1959. Se dividió el plan en dos fases: primera, apertura de un pasaje entre las calles Játiva y General San Martín; y la segunda, el derribo de la plaza, que no se realizó. Luís Albert intentó inútilmente otras reformas en los años siguientes, como la elevación de una planta del café del chaflán (1943) o añadir un piso a la plaza (1945).



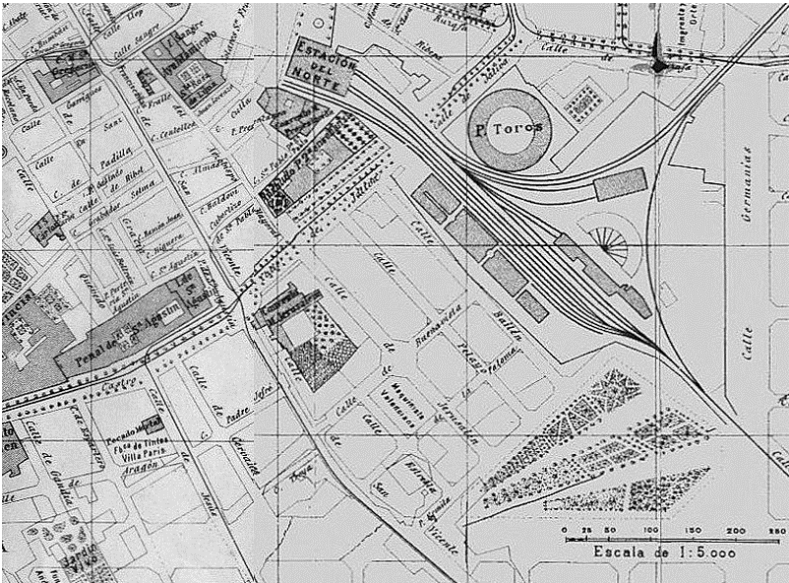
EL ESPACIO CIRCUNDANTE

La segunda mitad del siglo XIX marcó el desarrollo urbanístico de Valencia, especialmente en el entorno de la plaza de toros. La localización en los terrenos del convento de San Francisco de la Estación de Ferrocarril (1852) y el Ayuntamiento (1859), desplazaron el centro urbano al sur de la ciudad.

A mediados del siglo XIX Valencia tenía una población de cien mil habitantes y se hizo necesario ampliar el perímetro amurallado. Los autores del proyecto, de 1858, fueron Sebastián Monleón, Timoteo Calvo y Antonino Sancho, que idearon una ciudad moderna de calles anchas y rectas. El plan no se aprobó pero sirvió de pauta para el desarrollo exterior, que culminó en 1865 con el derribo de las murallas.

En 1868 se presentó una nueva propuesta de ensanche paralizada por la Revolución Liberal. La conversión del espacio de la muralla en vía-ronda centró entonces la atención de los arquitectos. Con la Restauración monárquica se iniciaron de nuevo los planes de ensanche. En 1876 se aprobó la ley del Ensanche y un año después se inició el proyecto de los arquitectos José Calvo, Joaquín M^a Arnau y Luís Ferreres. La zona que adquirió mayor desarrollo fue la comprendida entre la Avenida Navarro Reverter y la calle Ruzafa.

En esta transformación la Estación de Ferrocarril quedaba mal situada por lo que se decidió, en 1906, su retroceso al lado del coso. La construcción se inició ese mismo año y se concluyó en 1917 según proyecto de Demetrio Ribes, en estilo modernista.



En 1952 se proyectó realizar la continuación de la calle Cirilo Amorós y el pasaje Doctor Serra. El plan se recuperó en 1956 por la Diputación. En 1959 se inició la primera fase, la apertura del pasaje con los edificios de cabecera a ambos lados. La idea de alargar la calle Cirilo Amorós a través de los corrales continuó vigente hasta 1988 año en el que fue eliminado con la aprobación del Plan General de Valencia.

INCENDIO DE 1946

Las ligeras transformaciones de la plaza durante los años 20 y 30, crearon un estado de opinión propicio para plantear una remodelación más profunda de la plaza. A la creación de esta opinión ayudó el gran incendio que la plaza sufrió el 21 de septiembre de 1946.

Con el lado norte del coso inutilizado por el incendio, se encargó, por procedimiento de urgencia, un proyecto de reparación a Luís Albert.

El proyecto de reforma no fue el único que se presentó. De forma casi paralela apareció un plan de ampliación de la plaza; se planteó reducir el ruedo y aumentar los tendidos, para acoger a un mayor número de aficionados, pero la idea se desechó.

En noviembre del 1966 se presentó y aprobó el «Proyecto General de Reforma de la Plaza de Toros de Valencia» firmado por los auxiliares Alberto Peñín y Guillermo Stuyk, con Luís Albert como arquitecto principal.

La reforma exterior se centró en el derribo de la valla que separaba la plaza de las calles Játiva y Alicante. La zona resultante generó un espacio diáfano que potenciaba la monumentalidad del edificio. Asimismo se edificó un inmueble anexo al edificio de cabecera del pasaje Doctor Serra para albergar las taquillas de la plaza de toros.

El proyecto incluía dos elementos más. La creación del pasaje obligaba a localizar los corrales en otro lugar y para ello se realizaron los corrales de La Venta del Saler; y la construcción de un edificio para albergar el Museo Taurino que acogería en su planta baja el desolladero.

El Museo se situó entonces en unas antiguas cuadras en el patio de caballos de forma provisional a la espera de un lugar definitivo. En 1965 se propuso ubicarlo en el primer piso de un edificio a construir en el chaflán de las calles Játiva y Alicante. Este inmueble albergaría también un café, las taquillas y una sala de reuniones. Con la reforma integral de la plaza de 1966, se proyectó ubicar la colección en la primera planta del edificio de taquillas. Estas dos propuestas no se realizaron, y el Museo tuvo que esperar hasta 1970, en una segunda fase de la remodelación del pasaje, a ocupar su espacio actual.

Con la inauguración del edificio que acogió al Museo Taurino en 1970 y la construcción de la Venta del Saler se puede dar por finalizada la Gran Reforma del año 1968. Durante los años siguientes se realizaron obras de mantenimiento en la plaza de toros. En 1978 se traslada la capilla desde su primera ubicación (al lado de la enfermería) a una más cercana a la puerta de cuadrillas, con advocación a la Virgen de los Desamparados.

En 1983 la Dirección General de Bellas Artes declaró Monumento Histórico Artístico a la plaza de toros de Valencia.

El resultado de todas estas reformas es la Plaza que contemplamos. El coso de la calle Játiva conserva la traza original de la obra de Monleón en su aspecto exterior, pero la configuración interior ha cambiado para adaptarse a las nuevas necesidades y leyes de seguridad. La transformación del edificio ha transcurrido de forma paralela a la modificación de su espacio circundante. En sus inicios la plaza se encontraba a las afueras de la ciudad y hoy forma parte del núcleo central alrededor del cual se ha configurado la trama urbana de la ciudad.

La antigüedad del edificio, los materiales porosos (ladrillos cerámicos) y leñosos (maderas en vigas, vigueta y nayas) utilizados en la misma que precisan un mantenimiento permanente, las necesidades de adaptación a las nuevas normativas de espectáculos públicos (singularmente incendios, barreras arquitectónicas, aseos y camerinos), las mejoras de servicios y confort que exige la sociedad actual, los problemas y oportunidades urbanísticos del entorno (liberalización de vistas, accesos de camiones, futuro del pasaje del Dr. Serra, aparcamientos) y las propias demandas de desarrollo de las áreas taurinas de la Diputación (administración, Museo), han provocado el planteamiento de obras necesarias para crear un espacio más flexible.

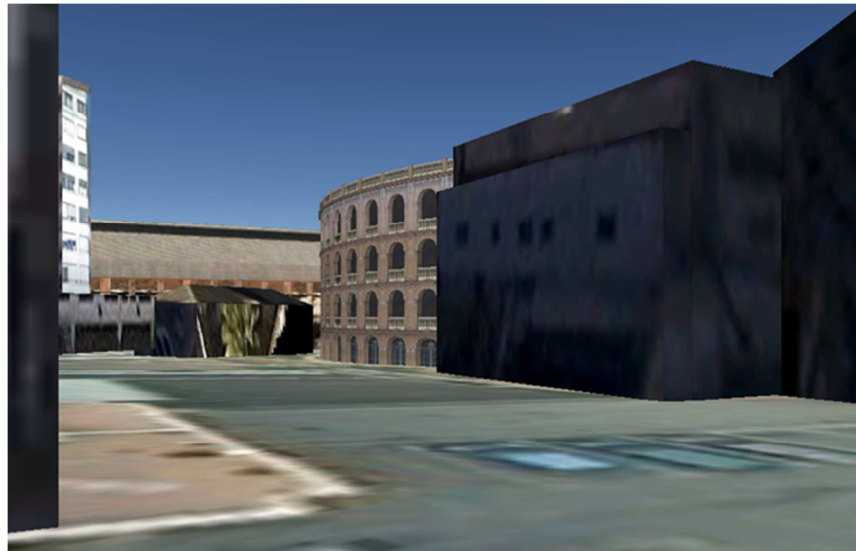
Icono urbano (hito, espacio público) junto a la Estación del Norte y la futura Estación Central del AVE, su completa puesta en valor como BIC (terminando con añadidos, medianeras, y edificación de dudosa factura urbana como el mismo Pasaje), hacen del espacio que la rodea que sea único.

CONCLUSIONES:

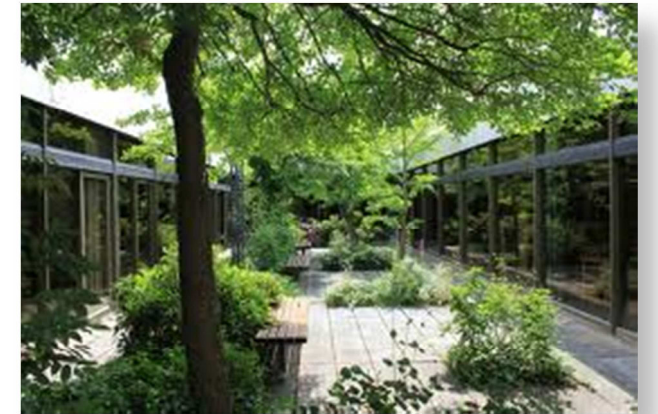
- Tras el análisis de la zona del emplazamiento elegido es patente la necesidad de transformar el espacio interior de la manzana y dotarlo de un nuevo uso público y de un mayor atractivo visual.

- Intenciones de proyecto:

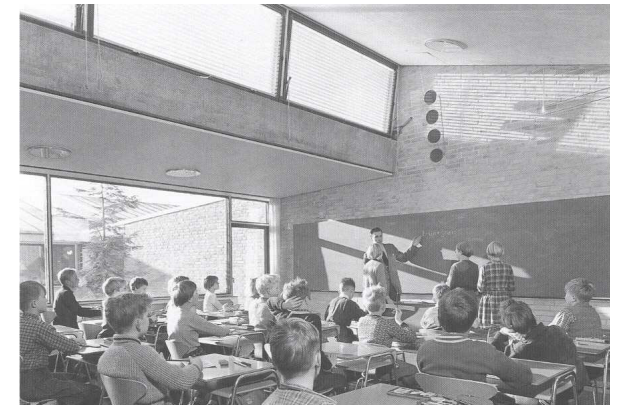
1. Liberalizar la plaza de toros y dejarla exenta en su recorrido y trazado permitiendo la visualización completa del edificio.
2. Eliminación de la cubierta del Pasaje Dr. Serra para permitir un mayor ángulo de visión desde el interior de la manzana hacia la plaza de toros.
3. Supresión de los corrales, desolladero, enfermería y museo taurino, para abrir el interior de manzana hacia la calle que desemboca a la Estación del Norte.
4. La calle Cirilo Amorós no continúa en su trazado hasta desembocar en la Plaza de toros, se cierra así el frente de fachada de la calle Ruzafa creando una nueva parcela de edificación.
5. Se pretende generar un espacio interior público que relacione y ponga en valor el patrimonio arquitectónico y de un carácter más atractivo al interior de manzana, actualmente en un caos y desorden total.

**REFERENCIAS:**

- Biblioteca Rodovre, Jacobsen.



- Munkegards, Jacobsen.



- Facultad de Agronomos, Valencia. Fernando Moreno Barberá.



- Universidad laboral de Ceste, Fernando Moreno Barberá.



EMPLAZAMIENTO (maqueta de trabajo):

