

TESIS DOCTORAL

Paisajes fluviales

La ciudad de Valencia y el río Turia
Metodología de intervención en cauces urbanos

Autor: Adolfo Vigil de Insausti

Directora de tesis: Pilar de Insausti Machinandiarena

TOMO 2

Julio 2012



**UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA**



Tomo 1

Introducción.	8
Capítulo 1. Nomenclaturas de Valencia y el río Turia.	20
Capítulo 2. Una isla fluvial.	30
Capítulo 3. Intervenciones e instituciones.	52
Capítulo 4. Las riadas del Turia.	72
Capítulo 5. Primeros Puentes en el río Turia.	102
Capítulo 6. Los pretiles históricos del cauce del río Turia.	144
Capítulo 7. Puentes y Pasarelas. 1892 - 1943.	152
Capítulo 8: El río Turia en los dibujos y la cartografía histórica.	186
Capítulo 9. Reseñas memorables. 1088 - 1949.	244
Capítulo 10. La riada de 1957 y la Solución Sur.	272
Capítulo 11. Primeras propuestas para el Parque del Turia.	330
Capítulo 12. El Jardín del Turia. El Proyecto del Taller de Arquitectura.	348



Tomo 2

Capítulo 13. Secuencia de la creación del Jardín del Turia.	370
Capítulo 14. El Jardín del Turia. Los Proyectos desde el Tramo I al XX.	388
Capítulo 15. Los nuevos Puentes y Pasarelas.	470
Capítulo 16. Percepción y paisaje.	502
Capítulo 17. La Observación Directa.	538
Capítulo 18. El Estudio Estadístico.	668
Capítulo 19. El Plan Visual.	702
Conclusiones.	746
Bibliografía.	804





En abril de 1983, aparece la Candidatura de Valencia para la celebración de los Juegos del Mediterráneo, proponiéndose la utilización del cauce como recinto para pistas deportivas, y el Ayuntamiento publica un libro con propuestas de ubicación de las mismas. En estas fechas continúan las gestiones del Ayuntamiento para ultimar la cesión efectiva de los terrenos del antiguo cauce a la ciudad, que debe realizarse antes de dar comienzo a las obras del nuevo jardín. En junio de este año, continúan las severas críticas por parte de la oposición municipal a la gestión del Ayuntamiento en el tema del Jardín del Turia, y se confirma que la construcción del mismo se iniciará en el sector del cauce recayente a Campanar, con el compromiso municipal de comenzar las obras en 1984. Pero en septiembre la financiación del Jardín aún no se había concretado, y pese a la inicial decisión de ejecutar en primer lugar el tramo del Jardín en el sector de Campanar, se apunta la posibilidad de dar prioridad a los tramos de Serranos, Pechina y Jacinto Benavente.

En noviembre de 1984 el Jardín del Turia entra en la fase final correspondiente al inmediato comienzo de las obras, produciéndose la aprobación de los estudios previos realizados para tres tramos del Jardín, teniéndose en cuenta ya, de forma categórica, que el plan definitivo del mismo solo precisará respetar las líneas generales expresadas en el diseño del Taller Bofill. Esta puntualización preparaba el

camino para la generación de un importante cambio de rumbo en el diseño del futuro Jardín del Turia, como efectivamente se manifestaría el día 30 de noviembre, ya que entonces se acuerda que el “estilo neoclásico del proyecto del Taller Bofill” será reformado por los Proyectos de Ejecución de cada tramo, que serán realizados por equipos de arquitectos y técnicos valencianos. No obstante, se busca definir una fórmula adecuada para que Bofill mantenga su presencia como autor del proyecto. Por otra parte, la financiación del jardín sigue sin definirse, ya que el estado no confirma su aportación, estimada en 12.020.242,09€ (2.000 millones de pesetas). En diciembre, para buscar una solución políticamente correcta a la figura de Bofill, se concierta la figura del mismo como “coordinador” de la operación del Jardín del Turia. Definitivamente, los primeros tramos a construir serán los situados entre los Puentes de Campanar y Ademuz y entre los Puentes de Aragón y Ángel Custodio, cuyos proyectos de ejecución serán adjudicados a equipos de arquitectos locales, según concurso de méritos.

En estas fechas el último sector del cauce que quedaba pendiente de transferencia al municipio ya es propiedad de Valencia, añadiendo a lo que ya se tenía una superficie de 1.700 m². A principios de año se acuerda construir un Palacio (Palau) de la Música, en el margen izquierdo del cauce, concretamente en el tramo entre los Puentes de Aragón y Ángel Custodio, y el proyecto de este edificio se le encarga al arquitecto madrileño García de Paredes, con el compromiso de que las obras deberían estar finalizadas en dos años. Aunque el necesario documento urbanístico aún no se había aprobado, en enero de 1984 el Ayuntamiento se compromete a comenzar las obras este mismo año y a finalizar los dos tramos iniciales, Campanar y Ademuz, en dos años.

Tras la recepción de las encuestas realizadas con motivo de la Exposición del Proyecto del Taller de Arquitectura Bofill, el Ayuntamiento dispondría de un conjunto de datos representativos de la opinión y reacción del colectivo ciudadano a lo expresado en dicho proyecto. Los datos fueron objeto de un análisis exhaustivo, con el fin de evaluar con el mayor fundamento posible el alcance de las correcciones o

modificaciones que se deberían introducir en la redacción del futuro documento definitivo, a fin que el mismo reflejara en la mayor medida posible las demandas ciudadanas, especialmente aquellas sobre las que existía una amplia coincidencia. En paralelo a este análisis, se disponía de otros criterios y sugerencias planteadas en varios informes redactados por tres Colegios Profesionales, el de Arquitectos, el de Ingenieros de Caminos y el de Economistas, todos ellos especialmente vinculados al planeamiento urbanístico, y en cierta medida con competencias complementarias. Partiendo de los elementos principales de la estructura urbanística del Proyecto del Taller Bofill, que no habían sido especialmente cuestionados, ni por los resultados de la encuesta ni por los informes redactados por los expertos, se define una tipología de zonificación, que debería gobernar a partir de entonces unas categorías de intervención que aparecen definidas en el documento urbanístico del Plan Especial.

Dichas categorías eran las siguientes: Parque Urbano, Red Básica de Comunicaciones, Jardines Singulares, Estanques, Áreas de Servicio, Elementos Singulares, Áreas de Uso Polivalente, Áreas Deportivas, Áreas Cívico-Culturales y Jardín Botánico. Se entendía que, con esta zonificación, se permitía cierta flexibilidad en el momento de abordar la redacción de los proyectos correspondientes a cada Tramo específico del Jardín del Turia, en acuerdo con lo establecido con el Plan Especial. Se trataba de permitir un amplio margen de libertad, en lo relativo a cuestiones formales o de diseño, a los responsables del mismo, controlando siempre de modo exhaustivo las limitaciones volumétricas, espaciales y técnicas, y regulando a su vez las restricciones establecidas en los usos.

- Parque Urbano: Englobaba las áreas en que predominaban las masas arbóreas y usos tradicionales de los parques y jardines urbanos. Podrían intercalarse en estas áreas equipamientos públicos compatibles con el uso principal, con las correspondientes limitaciones en cuanto a volumen y ocupación superficial.

- Red Básica de Comunicaciones: Estaba destinada a garantizar la adecuada interrelación entre los distintos



elementos estructurantes del jardín, y a facilitar y mantener perspectivas urbanas entre el mismo y el entorno urbano.

- Parques Singulares: Se aplicaba a aquellas áreas reservadas a jardines especialmente cuidados, en los que predominaran especies exóticas, arbustos de flor, especies ornamentales, parterres e invernaderos.

- Estanques: Correspondían a las superficies destinadas a este uso, así como otras de dimensiones medias o grandes.

- Áreas de Servicios: Comprendían los terrenos a servir de soporte al trazado subterráneo de infraestructuras. Con un trazado contiguo a los pretiles del cauce, discurrían paralelamente a los dos ejes longitudinales de la Red Básica de Comunicaciones, pudiendo separarse de éstas mediante alineaciones de árboles, setos u otros elementos apropiados.

- Elemento Singular: Se refería a un edificio situado en el principio del Tramo II, sobre el Azud de Rovella, que consistía en un artefacto que debía suministrar agua a los Tramos del Jardín emplazados aguas abajo.

- Áreas de Uso Polivalente: Englobaba aquellas áreas destinadas e albergar equipamientos y servicios de uso

público, que requirieran una instalación superficial extensa, y que por dicho motivo no podían tener cabida en la zona destinada a Parque Urbano.

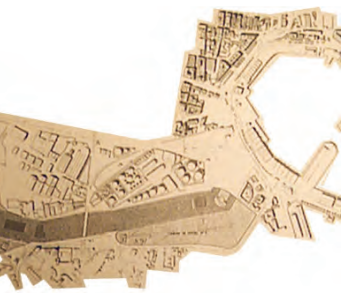
- Áreas Deportivas: Comprendían aquellos terrenos de gran extensión específicamente destinados a ello en el Plan Especial, que requerían instalaciones complejas de mantenimiento, Cualquier uso diferente de éste quedaba excluido de dicha zona, a no ser que complementara algún servicio de las mismas, tal como cafetería, restaurante, retén de policía o aseos públicos.

- Área Cívico-Cultural: Se refería a la situada frente a las Torres de Serranos, en el Tramo VI, destinada a albergar actividades culturales que requirieran amplio espacio abierto. El programa incluía un auditorio descubierto, otro lugar que pudiera tener este mismo fin pero sin acotar, un estanque bajo el Puente de Serranos, un umbráculo abierto y edificios de servicio.

- Jardín Botánico: Se emplazaría en el Tramo IV, con el objeto de ampliar el Jardín Botánico actual

Además, el Plan regulaba las condiciones de cinco sectores especiales, definidos como Unidades de Diseño, que se correspondían a aquellos que, por su singularidad, no debían ser demasiado limitados en origen en cuanto a sus condiciones formales. Se trataba entre otras del Zoológico, y del Parque de Atracciones. Cada unidad llevaba su numeración particular. El futuro plan urbanístico debía sustentarse en estudios hidrológicos y edafológicos, necesarios para su redacción, que permitirían posteriormente, a los futuros proyectos a desarrollar, un conocimiento adecuado de las condiciones de inundabilidad del cauce en cada Tramo, y por ello se había encargado a la empresa AUXINI que realizase un estudio de ingeniería en el cauce. Algunos colectivos manifestaron entonces su preocupación, con respecto a que se produjeran privilegios residenciales en los terrenos urbanos situados junto a las márgenes del cauce, cuando éste se convirtiese en Jardín.

En febrero de 1984, se hace la presentación del Plan Especial de Reforma Interior del Viejo Cauce, y de nuevo se reafirma que, definitivamente, los futuros proyectos de



Plan Especial de Reforma Interior. 1984.



ejecución de cada uno de los sectores o tramos del nuevo Jardín serán realizados por arquitectos valencianos. Dicho documento urbanístico exponía, entre otras consideraciones, que el índice de ocupación de elementos construidos dentro del futuro Jardín del Turia no debería ser superior al 3% del total de la superficie del viejo cauce. Unos días después, la oposición municipal propone que se dé marcha atrás a la operación del Turia y se comience totalmente de nuevo, basándose en la indefinición del programa financiero y en el riesgo de riadas. Asimismo, expone su desconfianza hacia Bofill y también sobre el procedimiento estimativo y el resultado del concurso de méritos para adjudicar los nuevos proyectos. Nada se paraliza y un mes más tarde, se hace la emisión municipal de los primeros 24.040.484,17€ (4.000 millones de pesetas) de deuda pública llamados “Jardín del Turia”.

En mayo se produce la Aprobación Provisional del Plan Especial de Reforma Interior del Cauce, a falta del informe no vinculante del Consell, con algunos votos en contra. Se anuncian las primeras obras en el cauce para el otoño. Ya se estaba estudiando la posibilidad de trasladar el Zoo, que

Plan Especial de Reforma Interior. Sector del Parque de Cabecera hasta el Tramo III con su equipamiento deportivo. 1984.

se encontraba entonces dentro de los Jardines del Real, en muy malas condiciones, aguas abajo del puente del Ángel Custodio, pero no acabaría de cuajar esta idea, aunque más adelante se volvería sobre el tema presentándose otras propuestas.

En la celebración de una rueda de prensa en el Ayuntamiento sobre el ajardinamiento del viejo cauce del Turia, se barajan las cifras de 42.070.847,31€ - 60.101.210,44€ (7.000 - 10.000 millones de pesetas) como coste total de las obras. Este mismo mes la Comisión Provincial de Urbanismo del Consell informa favorablemente el Plan Especial de Reforma Interior del Cauce, con lo que quedaba listo para su aprobación definitiva. Dicho documento urbanístico se aprobaría exclusivamente con los votos del grupo socialista del Ayuntamiento, que disponía entonces de mayoría absoluta, lo cual confirmaba las grandes discrepancias que efectivamente existían acerca de la idoneidad del mismo. Tras la aprobación, se definen a su vez las bases de contratación de los Proyectos de Ejecución de los tramos o sectores en los que se ha dividido el Jardín del Turia, expresándose que se primará, en los equipos que opten a dichos contratos, la experiencia en trabajos de diseño urbano, la investigación y las publicaciones.

Por otra parte, se afirma que toda la estructura pétreo del cauce será restaurada, según comunicado conjunto de la Dirección General de Patrimonio Artístico y el Ayuntamiento, quienes pondrán en marcha un proyecto de restauración y mantenimiento de puentes y pretilos.

En la distribución presupuestaria del Ayuntamiento para el año 1985, se destinarían 1.502.530,26 € (250 millones de pesetas) para las obras del Jardín del Turia, aunque no se desestimaba por entonces la posibilidad de financiar parte del mismo a través de la iniciativa privada. Serían construidos dos nuevos puentes sobre el cauce. Se presentaron en el Ayuntamiento dos proyectos para la instalación permanente de la Feria en el mismo. A finales de este año, la Alcaldía anuncia que ya se dispone de los estudios técnicos sobre la viabilidad del Plan Especial del Cauce, y la Comisión de Urbanismo hace públicas las siguientes consideraciones: "Urgencia en el término de las obras de la red de colectores y



mantenimiento de la corriente de agua a través del lecho del río". Se crea también una oficina específica que gestionaría a partir de entonces todo lo relativo al nuevo Jardín del Turia, respondiendo al nombre de Oficina Municipal del Turia, cuyo fin era hacer ágiles y operativos los trabajos, a punto de iniciarse, del nuevo Jardín. El 6 de febrero de 1985, el Ayuntamiento comunica que se han presentado 28 equipos para concursar en la adjudicación de los Proyectos de Ejecución del Jardín del Turia. Cinco de ellos, liderados por arquitectos valencianos, son los que cuentan con más probabilidades de conseguir el encargo: Vetges-Tu, GODB, Otegui, Osorio y Sanchis. El 14 de febrero se hace oficial el resultado del concurso de méritos, que selecciona al Taller Bofill para realizar el proyecto de los Tramos X-XI, situados entre el Puente del Mar y el Puente del Ángel Custodio y al equipo Vetges-Tu, para el de los Tramos I-II, que finalizan en el Puente de Campanar. A su vez, se encargará al equipo liderado por Otegui el Tramo III, que comienza en el Puente de Campanar y termina en el de Ademuz, que se iniciará más adelante. El Ayuntamiento promete empezar las obras en otoño, y para ello inicia de inmediato la limpieza de los vertidos depositados en el cauce, que estaba entonces lleno de desechos tras largos años de abandono, como medida indispensable para el comienzo de las obras del Jardín.

Plan Especial de Reforma Interior. Sector central del jardín, desde el Tramo IV al Tramo X. 1984.

De nuevo la oposición municipal insiste en sus críticas al “carácter faraónico” del diseño de Bofill. El Patronato Valenciano de Ciencias Naturales presenta un estudio sobre la ubicación idónea del Zoo, cambiándose la propuesta anterior, que lo ubicaba aguas abajo del cauce, por otro emplazamiento aguas arriba, comprendido entre las poblaciones de Quart de Poblet y Mislata, pero continuará la polémica durante mucho tiempo, ya que se oponen sistemáticamente los vecinos de las zonas afectadas. Dado que se mantenían los vertederos ilegales en el cauce, se da la orden de precintarlos, con la apertura de una investigación para sancionar a los responsables del “atentado ecológico”.

El 23 de junio de 1985 se hace público que el Proyecto del Jardín del Turia se expondrá en el MOMA (Nueva York), junto a otras realizaciones urbanísticas producidas por el Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill. Por otra parte, el Ayuntamiento y la Consejería de Industria planean la creación de un centro de investigación industrial, que podría situarse junto al cauce del Turia en su zona final, cerca de la desembocadura. Finalmente el 26 de junio de 1985, el Ayuntamiento de Valencia recibe formalmente del Patrimonio del Estado la parte del río Turia que aún estaba en manos estatales. La cesión será de 170.000 m².

Unos días más tarde, el Alcalde anuncia su intención de encargarle al escultor Rafael Trénor una escultura de grandes dimensiones, que represente el sistema solar, para instalarla en el Tramo X-XI del Jardín del Turia, justamente frente al Palau de la Música, sobre el gran estanque proyectado por Bofill en dicho sector.

Aparecen los primeros comentarios en prensa sobre las características formales de los Proyectos de Ejecución presentados en julio por el Taller Bofill y el equipo valenciano Vetges-Tu, correspondientes a los Tramos X-XI e I-II, que serían expuestos públicamente durante el mes de septiembre siguiente, según anuncio del Concejal de Urbanismo, “para que los valencianos pueden conocerlos”. Tras la presentación oficial de los mismos en el Pleno Municipal del 23 de julio, la oposición dirá “no” a los nuevos proyectos para el Jardín del Turia, lo cual no frenaría las operaciones. Tal como estaba



previsto, a finales de septiembre, se celebra la inauguración de la exposición pública de los Proyectos de Ejecución de los Tramos X-XI y II, de los cuales se han realizado grandes maquetas, que se instaló en el Salón de Cristal del Ayuntamiento. El Alcalde anuncia el inicio de las obras a finales de año, las cuales alcanzarán un coste global estimado en 4.808.096,83€ (800 millones de pesetas). La oposición municipal se manifiesta disconforme con la inversión en el Jardín del Turia, e insiste en su petición de que se retiren los proyectos, proponiendo que el dinero destinado a la macro operación del Jardín del Turia, se aplique a la creación de parques pequeños distribuidos por toda la ciudad.

Las protestas no cesan, los movimientos ciudadanos están especialmente activos y el 2 de enero de 1986, la Federación de Asociaciones de Vecinos hacen campaña en contra del comienzo de las obras del Turia, ya que consideran “tema prioritario” la repavimentación de calles y aceras, sin embargo este mismo mes sería adjudicada la construcción de los Tramos X-XI y II del Jardín del Turia, a la empresa Cubiertas y MZOV, con la participación de DALMAU, los X-XI, y por la empresa OCISA y Jardines de San Valero, el II, comenzándose las obras con la construcción de la red de colectores. El Alcalde daría la “señal de salida” de la obras personalmente, manejando una pala en el cauce.

Plan Especial de Reforma Interior. Sector final y desembocadura, desde el Tramo XI al final. 1984.

Además de las continuas protestas mantenidas por parte de diversos colectivos, surgen otros problemas ya que, en marzo de 1986, aparecen agricultores esgrimiendo títulos de propiedad sobre terrenos ubicados en el cauce del Turia, al oeste del azud de Robella y el Ayuntamiento, vistas las mismas, remite el asunto al M.O.P.U. En marzo, por parte de la oposición municipal, se hace la propuesta de que los últimos tramos de ambos cauces, viejo y nuevo, sean navegables, y que se instalen en dichas zonas dos puertos deportivos, propuesta que no es desestimada completamente por el Ayuntamiento, ya que después se estudiaría la posibilidad de hacer navegable la última parte del viejo cauce del Turia, desde el Azud de Oro en adelante.

El 4 de abril de 1986, se manifiesta en la prensa cierta preocupación por el encauzamiento de los barrancos en Dolça y Benimamet, que vierten agua al cauce, lo cual supone una complicación para las obras del Jardín, en el caso que se produzcan nuevas crecidas fluviales. La antigua Comisión Pro Cauce un tanto adormecida, por entonces se revitaliza, y manifiesta que el Ayuntamiento no cumple con sus obligaciones ciudadanas en el Turia. Para exponerlo públicamente convocaría una asamblea, en la que se reivindicarían las antiguas aspiraciones populares sobre el Jardín del Turia. Este mismo mes de abril, se produce un comunicado desde la Alcaldía acerca de la próxima construcción del Tramo III, que básicamente incluirá instalaciones deportivas, y cuyo Proyecto de Ejecución estaba siendo realizado por el equipo de arquitectos dirigido por Juan de Otegui. El 26 de abril, aparece una descripción en prensa de dicho proyecto.

Las nuevas propuestas y proyectos se acumulan y, el 4 de junio, se hace la presentación oficial del Proyecto de un nuevo Puente titulado 9 de Octubre, cuyo autor es el arquitecto Santiago Calatrava, que se construirá aguas arriba, justamente al comienzo del Tramo I del Jardín del Turia. Ese mismo mes, el 11 de junio de 1986, se conoce la sentencia del Tribunal Supremo, confirmando la de la Audiencia Provincial, por la que a Bofill se le capacita para firmar los documentos del Avance del Plan Especial del Cauce del Turia. Este asunto se había iniciado cuatro años atrás, cuando en

1982 se había presentado un recurso por el Colegio Oficial de Arquitectos, quien entendía que Bofill no era competente para este tipo de trabajo, ya que no tenía el título de arquitecto en España. En septiembre, Bofill señala que “el Jardín del Turia es el proyecto urbanístico de mayor envergadura de la España democrática”.

En febrero de 1987, se comunica que las obras del Tramo III, dedicado a uso preferentemente deportivo, darán comienzo en abril. El 13 de marzo es aprobado el proyecto del Tramo III, donde se construirá un estadio previsto para 4.000 personas, ocupando una superficie de 82.000 m². Por su parte, la Comisión Pro-Cauce estudia presentar un recurso contra las obras que se están haciendo o se van a realizar en el nuevo Jardín, manifestando que “Los Tramos II y III son amenazadores” y denuncia la muerte de 900 árboles que estaban en el cauce, lo que es desmentido por Medio Ambiente. Las cosas se complican y tras no permitirse la intervención de dicha comisión en un Pleno Municipal, ésta pide audiencia ante el Defensor del Pueblo, quien comunica que recibirá a la Comisión Pro-Cauce, que desea recurrir sobre el destino del Tramo III. También se producen críticas de la oposición municipal por la retirada de sillares en diversos pretilos, lo cual se había realizado para construir los nuevos accesos al Jardín. La Confederación Hidrográfica del Júcar considera que el viejo cauce ya no es, ni será nunca, cauce del río, por lo que declina entrar en la polémica acerca de su diseño ideal. Siguen las discusiones, ahora a causa de las edificaciones previstas instalar en los nuevos jardines, aparejadas a los proyectos en ejecución. El Concejal de Urbanismo alega, de forma rotunda, que “el uso del Jardín será totalmente público, que el impacto de las edificaciones será mínimo y además que la vegetación necesita tiempo para su desarrollo completo”. En marzo, las empresas constructoras del Jardín del Turia piden un aplazamiento en la entrega de las obras, y se comunica que el lago previsto en la cabecera del Jardín del Turia, en el Tramo I, no se construirá hasta que se termine el Puente 9 de Octubre.

Como el asunto del Jardín del Turia ha generado tantos enfrentamientos y críticas, ante la celebración de elecciones

municipales en 1987 el programa socialista solamente incluye la realización de los proyectos que ya aparecían reseñados en el redactado en 1983, de hecho la candidatura elude comprometerse sobre el acondicionamiento integral del Jardín del Turia. En mayo, la crítica de los Grandes Proyectos Urbanos propuestos o en ejecución se convierte en el eje de la campaña electoral, siendo el Jardín del Turia uno de los más controvertidos.

El 5 de junio, se hace la inauguración oficial de los Tramos X-XI y II del Jardín del Turia, pero el 27 de julio, la oposición municipal logra que la Junta de Compras rechace la ejecución del Tramo III, el deportivo, sin dar justificación alguna y, en noviembre, la Comisión Pro-Cauce denuncia la paralización de la construcción del Jardín del Turia.

A principios de 1988, técnicos municipales y otros del Taller Bofill, revisan el proyecto del Jardín del Turia, para redefinirlo y establecer el orden de intervenciones. El Ayuntamiento quiere compatibilizar el proyecto original con la introducción de equipamientos no previstos inicialmente.

Asimismo manifiesta su falta de recursos para la financiación del mismo, pretendiendo contar con la iniciativa privada para llevar a buen término las obras del Jardín. Ante la falta de recursos económicos, en febrero se comunica que el túnel ferroviario previsto, que atravesaría el cauce del Turia, no se construirá, según noticia del Ministerio de Transportes. Su coste estaba previsto en 12.020.242,09€ (2.000 millones de pesetas).

Bofill declara que los “futuros Tramos del Turia serán más funcionales”, dado que tendrán una mayor relación con el entorno de viviendas, su financiación debería ser costeadada por la iniciativa privada, y el Alcalde se manifiesta partidario del modelo de “jardín mediterráneo” por su fácil mantenimiento. El 4 de junio, están terminadas las obras de los Tramos X-XI, diseñados por Bofill, quien encuentra correcta la construcción de los mismos y el Alcalde indica que, si hay apoyo de los grupos políticos, encargará a Bofill que termine el Jardín del Turia. El 20 de junio se comunica que la urbanización del margen este del cauce supondrá una inversión de 901.518.156,58€, (150.000 millones de pesetas), siendo la iniciativa privada

quien correrá con el gasto, según informe del Concejal de Urbanismo, Fernando Puente.

En julio de 1988, el portavoz de la oposición denuncia irregularidades en el proyecto para el Tramo III. Acusa “el trabajo de maquillaje” del mismo, a fin de rebajar el coste, y a su vez el Concejal de Urbanismo acusa a la oposición municipal de retrasar y obstaculizar el acondicionamiento de dicho Tramo, con el subsiguiente encarecimiento de las obras. Vista la situación económica, el Ayuntamiento acuerda suprimir la piscina emplazada en el Tramo III, sustituyéndola por una instalación polideportiva descubierta, que supone un menor coste de ejecución y mantenimiento. El portavoz de la oposición recurre contra el pago de los sobrecostes en el Jardín del Turia y, en diciembre, la oposición municipal anula dos decretos de la Alcaldía relativos a la urbanización del Jardín del Turia. Este mismo mes, se comunica que el Ayuntamiento gastará 781.315,74€ (130 millones de pesetas) en el adecentamiento de los tramos del futuro Jardín del Turia que no están afectados por los nuevos proyectos. Todavía en estas fechas se amontonaban en el viejo cauce aproximadamente 130.000 m³ de escombros.

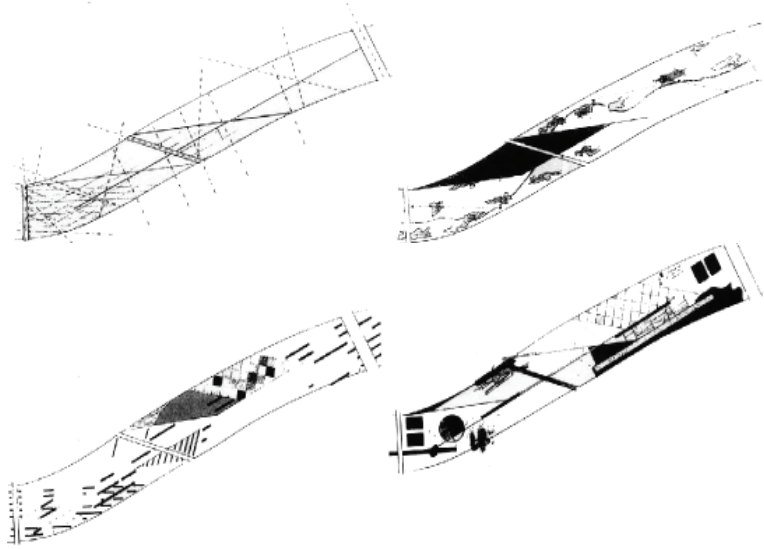
El 18 de enero de 1989, la nueva Alcaldesa Clementina Ródenas califica el proyecto Bofill de “sueño financiero” y apuesta por un tratamiento más simplificado del Jardín del Turia y, pocos días después, se comunica que el Ayuntamiento quiere acondicionar un “bosque mediterráneo” en los Tramos IV-V del Jardín del Turia. La Alcaldesa y el Conseller de Agricultura se reunirán en breve, para ultimar las negociaciones de cara a la firma de un convenio en el que participará la Universidad de Valencia, dado que dentro de dichos Tramos IV-V se pretende ampliar el Jardín Botánico, que está a cargo de la misma. En febrero, tras el acuerdo obtenido, se comunica que los Tramos IV-V del Jardín del Turia, tendrán la denominación de “bosque urbano”, y su acondicionamiento dará comienzo en octubre.

También en febrero de este año se hace una plantación de árboles entre el Puente de la Pasarela y el Puente del Mar, y se informa que el Ayuntamiento quiere ahora que el Jardín del Turia sea una realidad antes del año 1991, buscando una alternativa menos costosa para completarlo que la propuesta



Green River Project. Cartel de la VIII European Architecture Students Assembly. Realizada en el año 1988.

Las propuestas fueron realizadas por estudiantes europeos a lo largo del Jardín del Turia.



hecha por el Taller Bofill en su día. Así las cosas, el entonces Concejal de Urbanismo, Miguel Albuixech, propone que se haga un “jardín casero” en el resto del cauce que queda aún sin intervenir, y con esta declaración acaba definitivamente con el “sueño Bofill”. El 17 de marzo se publica una noticia acerca de una propuesta elaborada desde la Consellería de Industria para el Tramo XII del Jardín del Turia, que incluye la colocación de una gran figura del gigante Gulliver, y en junio se comunica que el Ayuntamiento presentará públicamente el día 23 el proyecto correspondiente, llamado “Un Río de Niños”, que había sido realizado por el arquitecto Rafael Ribera. La Conselleria de Industria financiará integralmente su construcción, evaluada en 4.327.287,15€ (720 millones de pesetas), afectando a una superficie de 60.000 m². Tras la exposición del proyecto “Un Río para Niños”, la oposición municipal manifiesta que no apoyará dicha intervención, pese a ello el 14 de diciembre de 1989 es aprobado. El nuevo Jardín se abriría al público el 23 de octubre de 1993.

Para añadir leña al fuego, el 30 de abril de 1989, urbanistas y arquitectos manifestaban en una Mesa Redonda que el Ayuntamiento había gestionado erróneamente el Jardín del Turia. Después, en noviembre, la oposición calificaba de “electoralista” el anuncio de la terminación del Jardín del Turia en 1991, arguyendo que había “prisas por acabar de cualquiera manera en dicha fecha”, mientras que según la

Alcaldía, de lo que se trataba era de continuar las obras con el menor costo posible, aunque para ello resultase necesario renunciar a la ejecución de lo planteado en el Proyecto del Taller Bofill. Según fuentes oficiales, la urbanización de los primeros 14 Tramos del Jardín del Turia concluiría en 1991, con un coste integral estimado de 15.025.302,61€ (2.500 millones de pesetas).

En febrero de 1990, se considera posible la instalación del Zoo en el sector de cabecera del cauce, según la propuesta hecha años atrás, y el Ayuntamiento oferta dicho emplazamiento al entonces Director del Zoo, pero grupos ecologistas se oponen a dicha instalación. El 6 de marzo, se comunica que la instalación del nuevo zoológico obligará a modificar el Plan Especial de Reforma Interior del Cauce en el sector de cabecera, y en mayo se producen los primeros comentarios acerca del anteproyecto del Zoo, que incorporaría varias islas fluviales en las que estaría situada la población animal. Sin embargo, años después, en 1996, la Alcaldesa paralizará el proyecto del nuevo Zoo ante el temor de que su emplazamiento en el área de cabecera obstaculice el paso del agua en caso de riadas. Por otra parte, en el Tramo VII del cauce, entre el Puente de la Trinidad y el del Real, el nuevo Jardín incorporará 25.000 metros cuadrados, gracias al desmantelamiento del vivero municipal que desde tiempo atrás estaba situado en dicha zona.

En julio de 1996, Generalitat, Ayuntamiento y promotores acuerdan el diseño de los Tramos XIII – XIV – XV y XVI del Jardín del Turia, contiguos a la Ciudad de Las Artes y las Ciencias, en los cuales existirá un canal con agua corriente y donde se plantará una gran rosaleda. El proyecto de ejecución de dichos Tramos lo realizará el equipo liderado por el arquitecto Jacobo Ríos - Capapé (entre el 25 de julio de 2000, y marzo de 2004, se abren al público dichos tramos).

En diciembre de 1996, se decide que el Tramo IX, contiguo a la Alameda, se destinará definitivamente a la instalación de los recintos feriales y de fiestas. La nueva zona prevista para disparar en la Fiesta de las Fallas el castillo de fuegos artificiales de la Nit del Foc, supondrá pavimentar un área dentro del mismo de 100x30 m.

En octubre de 1997, se inician las expropiaciones de los terrenos donde se construirá el futuro Parque de Cabecera, cuyo proyecto será realizado por el equipo liderado por la arquitecta paisajista Arantxa Muñoz. Este parque albergará el nuevo Zoo, la Esfera Armilar proyectada por Rafael Trénor (que en principio iba a ser colocada dentro del estanque emplazado delante del Palau de la Música, en los Tramos X-XI) y la Feria de Atracciones, ocupando en total una superficie de 330.000 metros cuadrados. El bosque ribereño y el estanque que se construirán en el nuevo Parque dispondrán del 50% de esta superficie. El 10 de julio de 1988, se muestra en la prensa el proyecto del Parque de Cabecera, que incluye dicho gran estanque, y se comunica que se conservarán las antiguas alquerías de Campanar y el Molí del Sol, que se destinará a equipamiento cultural. Por su parte, el nuevo Zoológico dispondrá de 70.000 metros cuadrados. Generalitat y Ayuntamiento financiarán el 50% del Parque de Cabecera, mientras que la empresa privada costeará el Zoo, la Esfera armilar y la Feria de Atracciones. Las obras del parque de Cabecera comenzarán a finales del año 2000, y se comunica que el mismo costará 27.045.544,70€ (4.500 millones de pesetas), sin contar con el coste del Zoo, la Feria de Atracciones ni la Esfera Armilar, y que la Unión Europea destinará 12.020.242,09€ (2.000 millones de pesetas) a la financiación de este proyecto. Finalmente, se acuerda que un mirador- colina sustituirá a la macro estructura metálica de la Esfera Armilar, demasiado costosa para ser construida. El Parque se inaugurará en abril de 2004.

Siguen las nuevas propuestas, y en 1997 el Ayuntamiento se plantea la posibilidad de instalar un Museo de Escultura al aire libre frente al Museo San Pío V, en el Tramo VII, entre el Puente de la Trinidad y Real, proyecto que no se ha llevado a cabo. Se propone a su vez en 1998 construir un nuevo puente para el ferrocarril, que determinaría la supresión del canal navegable previsto en el tramo final del viejo cauce, junto a la desembocadura. Cinco campos de fútbol y un bosque, entre otras actuaciones complementarias, completarán el Jardín del Turia.



Capítulo 14.

El Jardín del Turia. Los Proyectos desde el Tramo I al XX



Tras la presentación del Plan Especial de Reforma Interior se inició el ajardinamiento de los Tramos, a través de una serie de proyectos que se muestran a continuación.

Los autores de cada uno de los Tramos son:

- Tramo I: Oficina del Turia. Ayto. de Valencia.
- Tramo II: Vetges-Tu i Mediterrània et al.
- Tramo III Otegui, et al.
- Tramos IV-V. Consellería de Agricultura.
- Tramos VI-VII-VIII-IX. Oficina del Turia. Ayto. de Valencia.
- Tramos X-XI. Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill.
- Tramo XII. Rafael Rivera et al.
- Tramo XIII-XIV-XV-XVI. Jacobo Ríos et al.
- Parque de Cabecera. Arantxa Muñoz et al.



Numeración de los Tramos del Jardín del Turia.





Intervenciones realizadas hasta el momento actual en cada uno de los Tramos del Jardín del Turia.





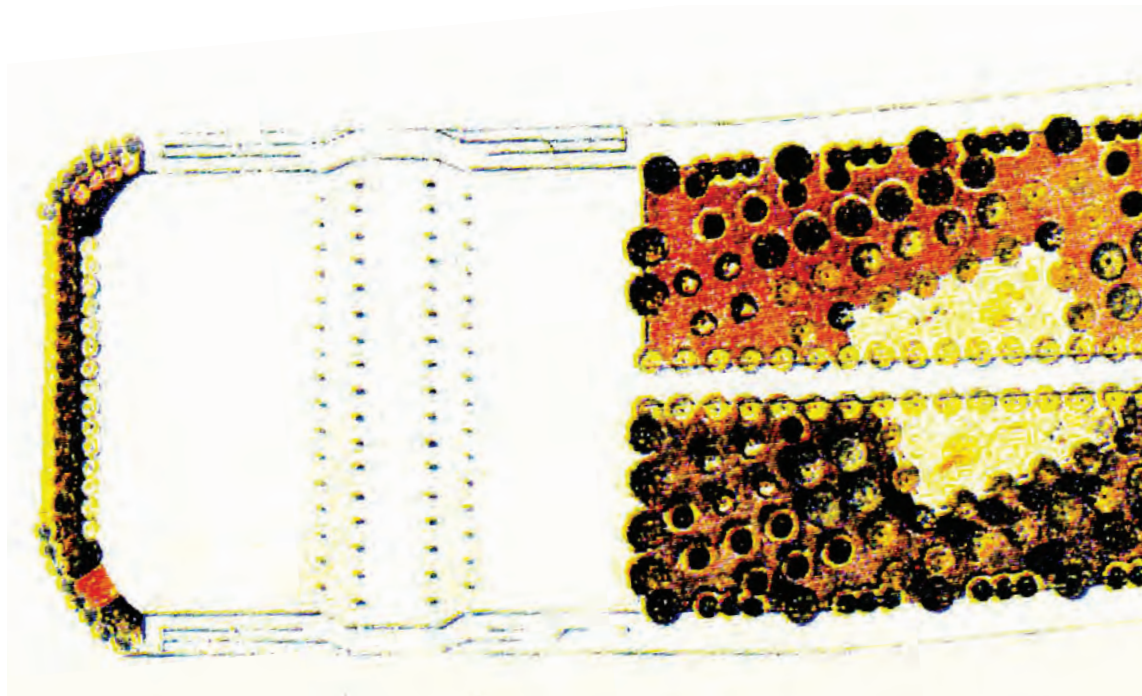
Tramo I.

Autor: Oficina del Turia. Ángel Zurilla.
Ayuntamiento de Valencia. 1990.
Proyecto de ajardinamiento provisional.

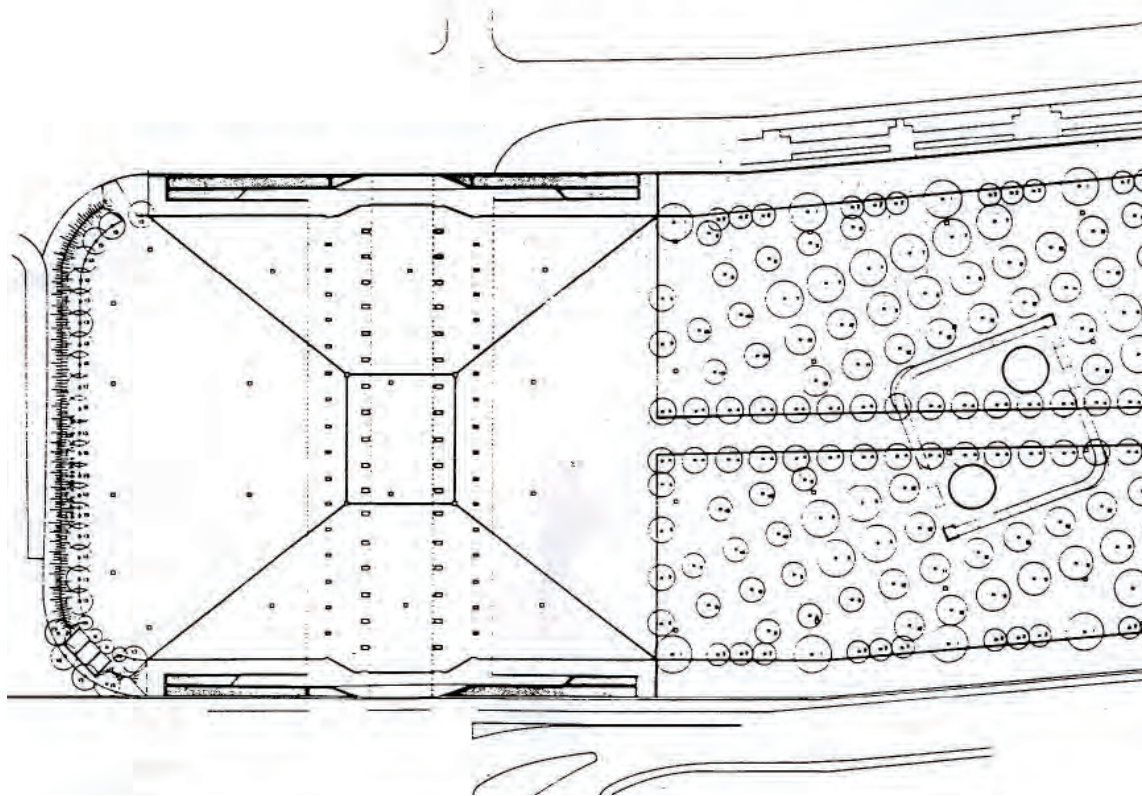
El Tramo I es el comprendido entre el Puente 9 de Octubre y el Azud de Robella.

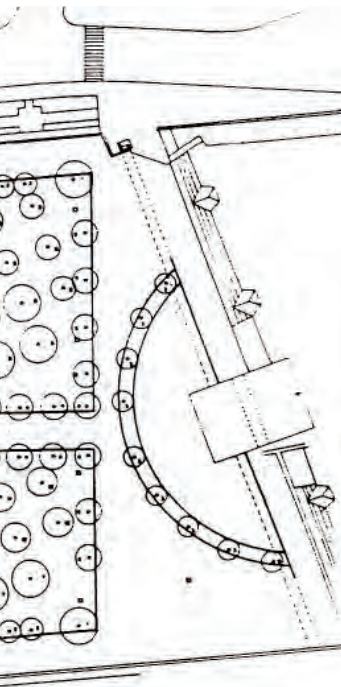
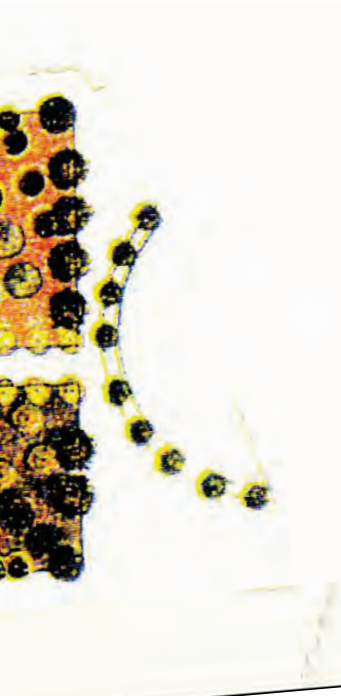
Tiene una longitud de 360 m y una anchura aproximada de 145 m, con una superficie de 52.500 m². El objeto del Proyecto consiste en el Acondicionamiento Provisional del citado Tramo del Jardín. Según se refleja en la memoria del proyecto, podemos subdividirlo en dos zonas: la primera está formada por dos rectángulos, que en su perímetro están circundados por viales de tierra batida donde se realizará un ajardinamiento con inclusión de mobiliario. Se crea un cuadrado en el sector central, que mide 72 m de lado, en el cual se ubicarán unos juegos infantiles, consistentes en una pista multiuso, un foso de arena y aparatos para niños. La segunda zona se compone de un talud ajardinado. Como en el primer proyecto que se realizó para este Tramo, la mayor parte del mismo estaba ocupado por el llamado Lago de Cabecera, el ajardinamiento previsto se ha dispuesto con la intención de que, en el futuro, sea posible realizar dicho lago, a fin de unir





Planta general de la propuesta. Oficina del Turia, Zurilla, A, Ayuntamiento de Valencia.

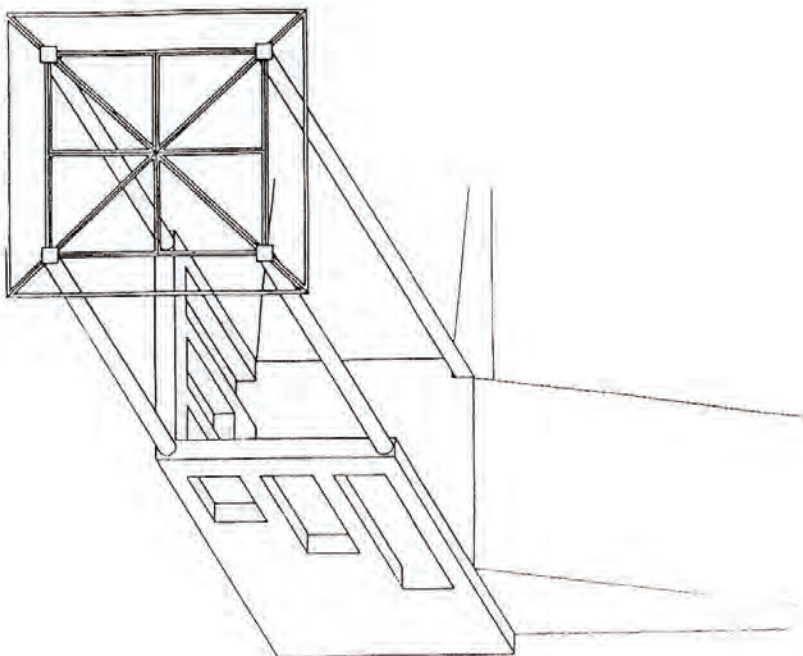
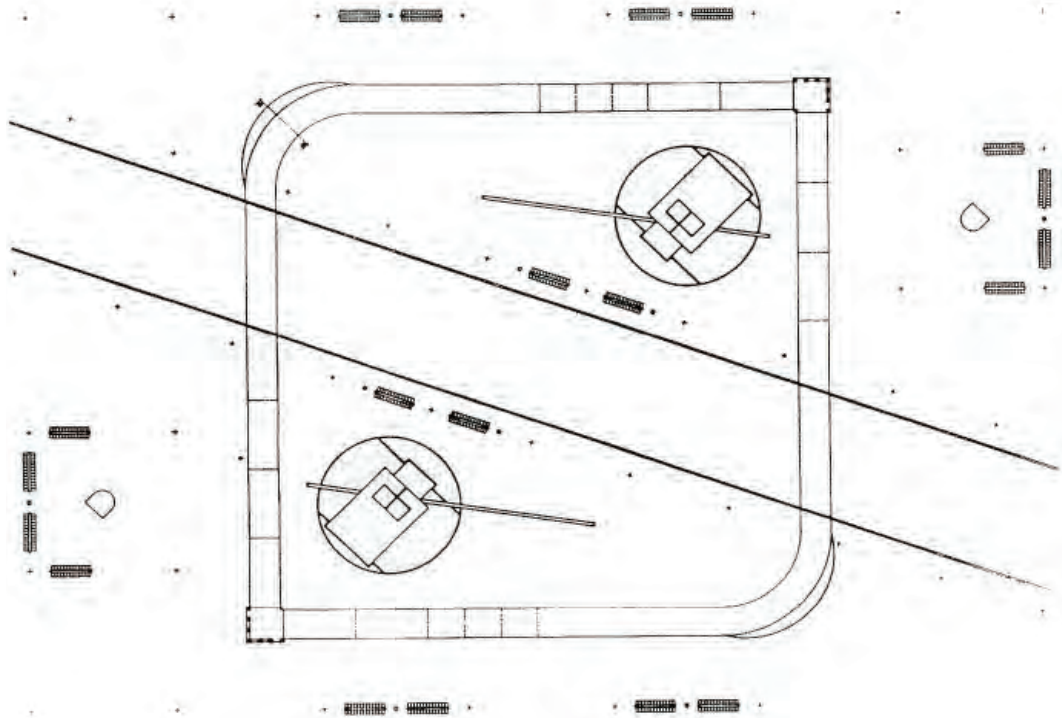


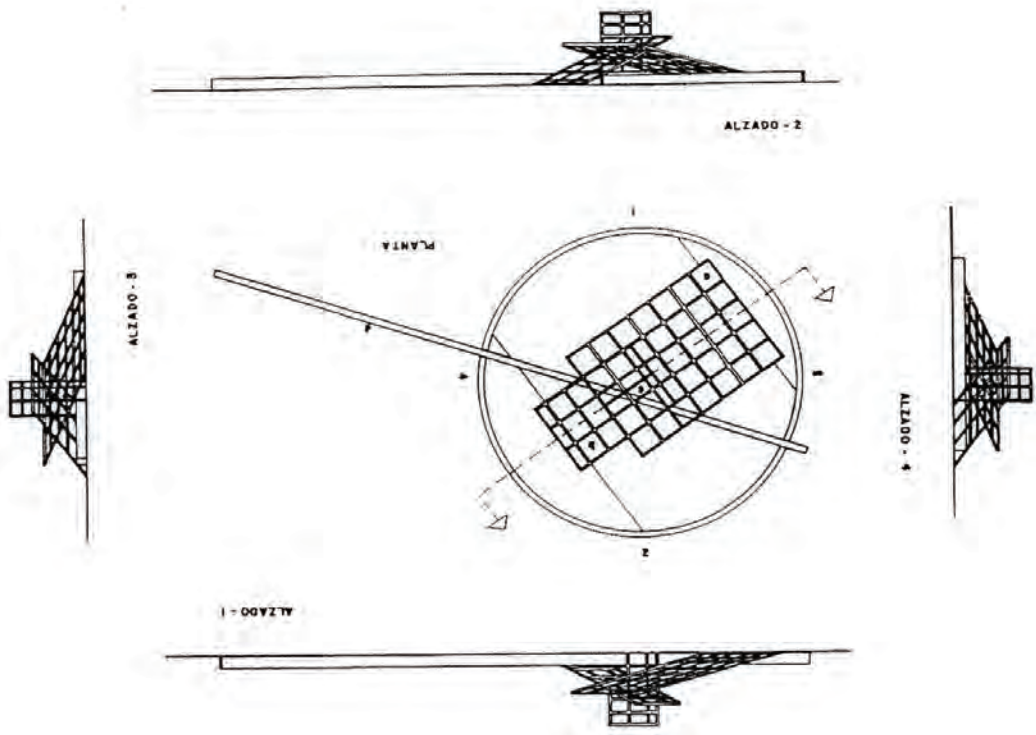


con agua el Puente 9 de Octubre y la Casa del Agua, edificio situado en el comienzo del Tramo II, que se levanta sobre el Azud de Robella.

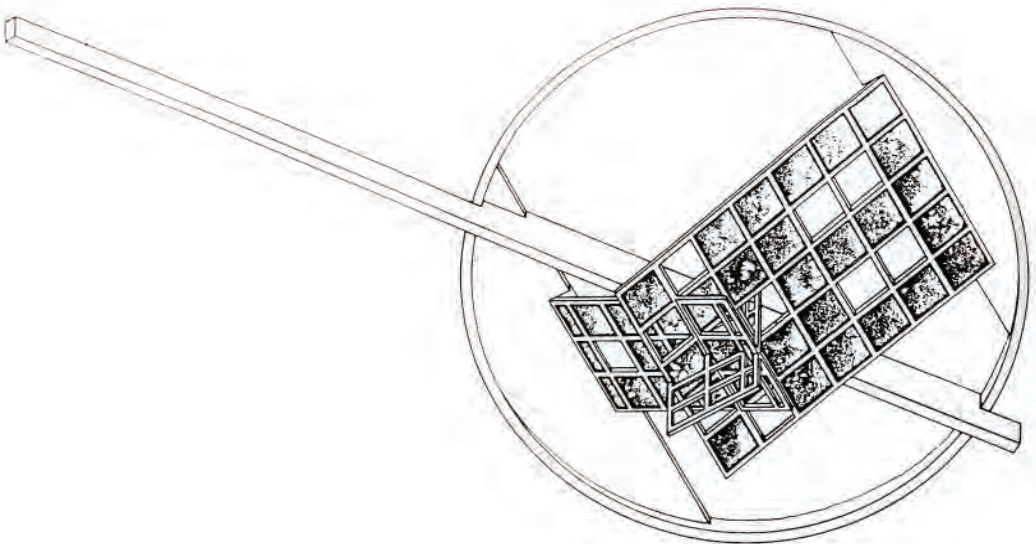
Con este fin, se han situado dos medallones de tierra vegetal, con dos viales laterales y uno central que permiten conectar la gran explanada situada debajo del Puente 9 de Octubre con la citada Casa del Agua. La plantación que ocupan estos medallones vegetales es exclusivamente arbórea. Los árboles previstos son de hoja caduca y perenne, con objeto de regular el soleamiento. Lo más notable del Jardín consiste en una plantación de moreras en alineación doble, y una alineación de pinos piñoneros, alternados con acacias. El resto de la plantación se completa con especies como Ficus, Schinus, Tipuana, Brachychiton, y Phitolaca.

En cursiva, memoria de los autores.





Planta, alzado y sección del elemento central del proyecto. Oficina del Turia, Zurilla, A, Ayuntamiento de Valencia.





Tramo II.

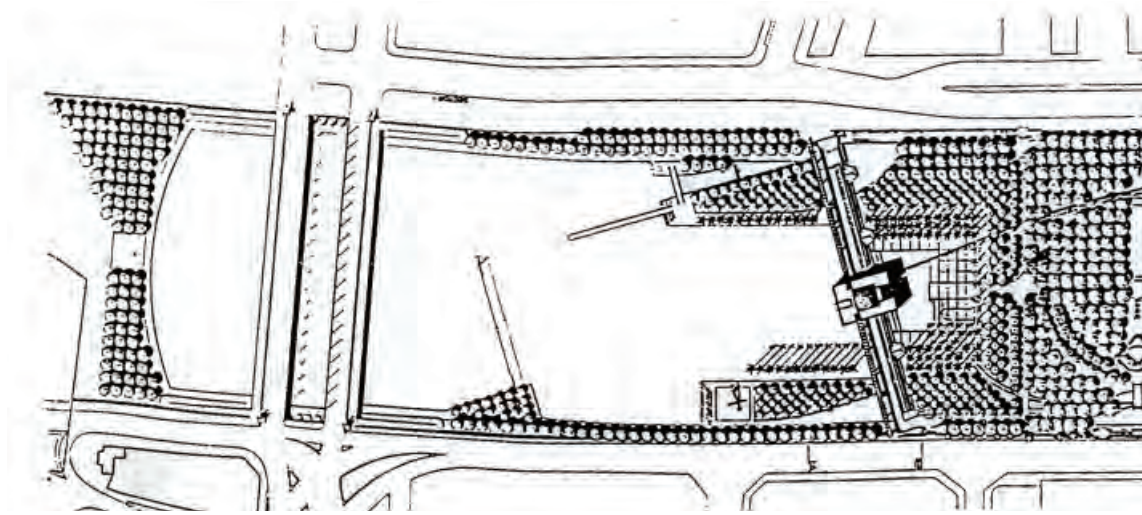
Autores: Vetges-Tu i Mediterrània et al.
Ayuntamiento de Valencia. 1985.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.

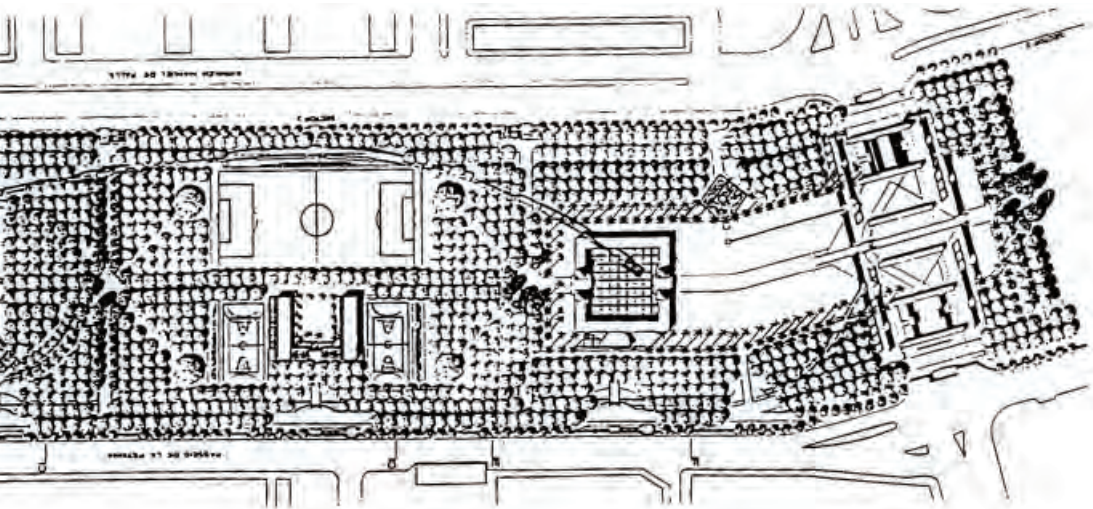
El Tramo II es el comprendido entre el Azud de Robella y el Puente de Campanar, aunque el proyecto redactado por el equipo Vetges Tu, incluye una propuesta conjunta para los Tramos I y II, que solo sería ejecutada en el segundo sector.

El proyecto, a la manera clásica, se dispone a lo largo de un eje central, cuyo trazado es paralelo a los cerrados márgenes de los pretilos del cauce. Sobre este eje, que también puede considerarse un eje de simetría, se alinean sucesivamente las piezas principales del conjunto, que configuran una estructura construida, definiendo claramente la traza arquitectónica del jardín. Los diversos enclaves ornamentales se alternan con grupos de arbolado, que los acercan o alejan entre sí, siguiendo el discurso proyectual. Sin embargo, a esta primera lectura se le añade otra más sutil que emerge como consecuencia de las relaciones completas entre los diversos elementos del jardín.

Así, el acueducto que parte de la Casa del Agua y finaliza en el vaso de la Plaza Porticada, se delinea en suave curva abrazando la masa vegetal, olvidando el eje rectilíneo, demorando y desviando lateralmente las visuales, conduciéndolas a un ritmo lento a través del jardín. El agua, elemento protagonista de la composición, se define como presencia continua, apareciendo y desapareciendo







Planta general del proyecto. VTIM. 1985.

Maqueta del proyecto. VTIM. 1985.

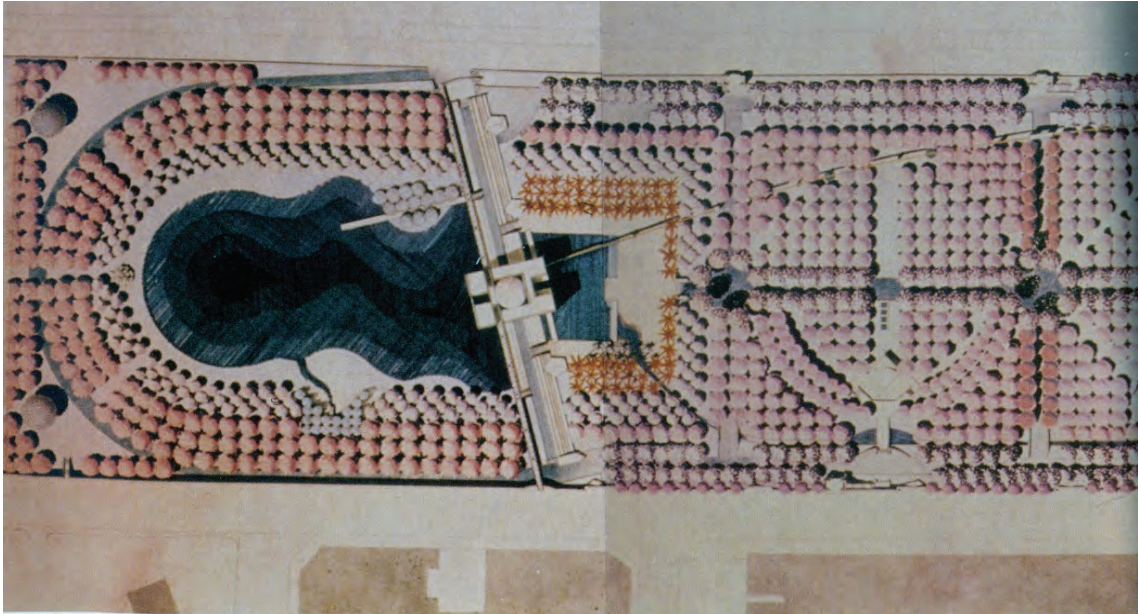
Fotografía mostrando el Tramo II en ejecución. VTIM. 1985.

hábilmente, dando origen al diseño de diversos ingenios hidráulicos, que confieren al jardín una dimensión evocadora de imágenes medievales mediterráneas, y de otras de absoluta actualidad. La vegetación, trabajada como material arquitectónico, subraya el antiguo carácter conductor del cauce, filtrando con soltura los difíciles encuentros entre lo existente y lo proyectado, suavizando o enfatizando las piezas edificadas que, a través de su tipología y mediante un ejercicio especialmente sensible, reflejan el carácter murado de los antiguos pretilos, añadiendo a su vez la dimensión transparente como un continuo diálogo entre lo viejo y lo nuevo.

En conjunto, el jardín aparece como una mixtura perfectamente ajustada, con un resultado de arquitectura verde que demuestra un definido criterio unificador del tratamiento de los principios elementales de la composición, produciendo un equilibrio final muy valioso y aportando nuevas soluciones a la delicada tarea de proyectación del espacio urbano²²⁵.

En la memoria redactada por lo autores del proyecto, se indica respecto de la vegetación implantada que, aguas abajo de la explanada o plaza de las palmeras, surge una amplia zona boscosa limitada por pinos, en cuyo interior, las encinas, algarrobos, olivos, laureles y tilos conviven en torno al paseo central, junto a una plaza arbolada con naranjos y washingtonias.

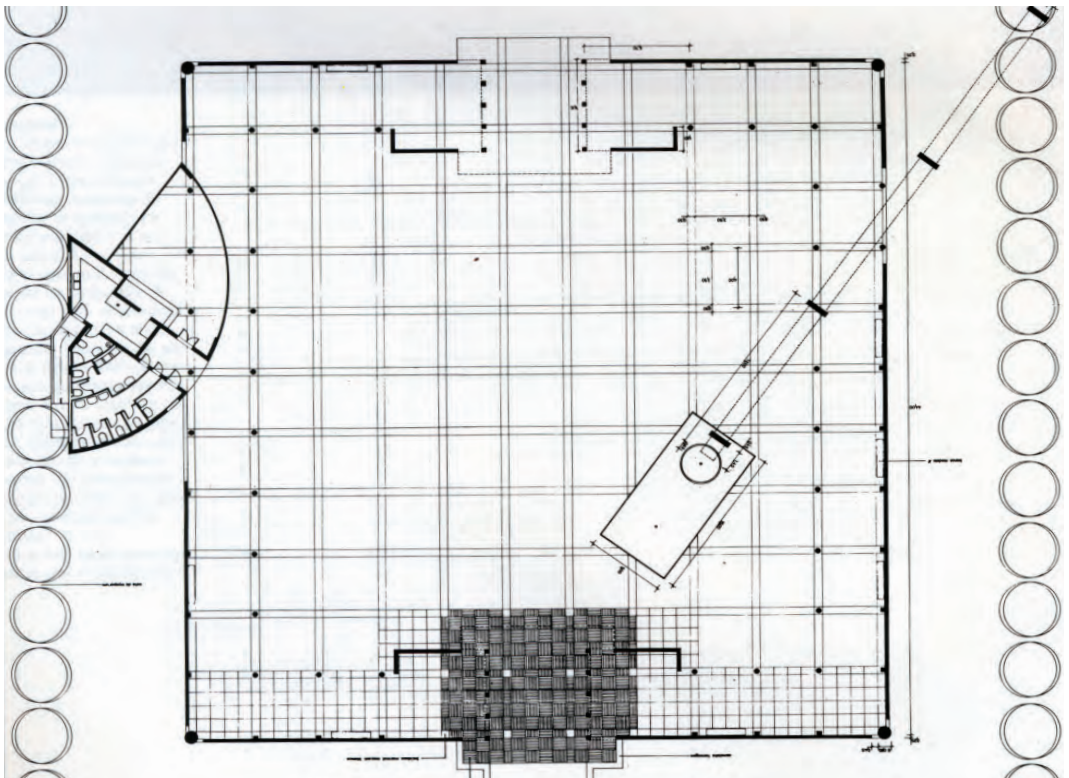
225. Pilar de Insausti Machinandiarena. *El jardín del Turia. Valencia. Tramos I y II*. On Diseño nº112, págs 116-135. Barcelona, 1990.

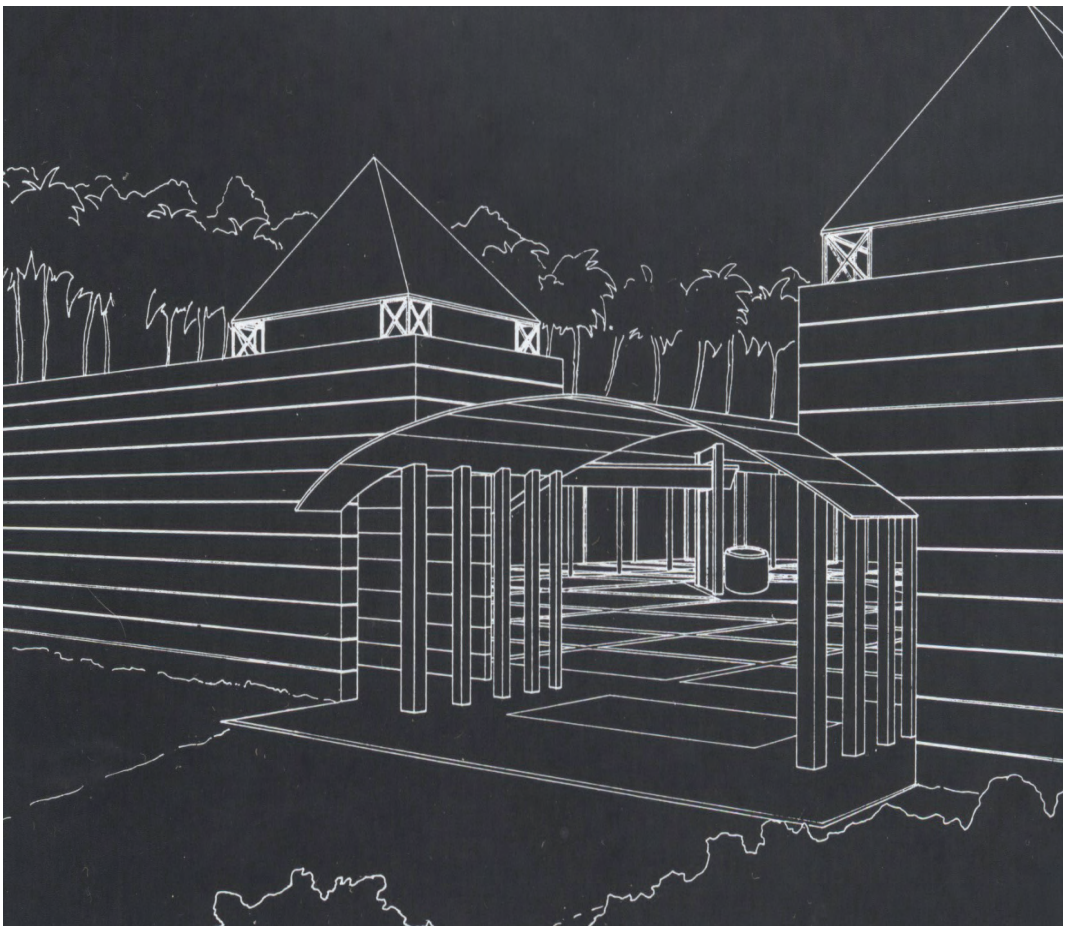
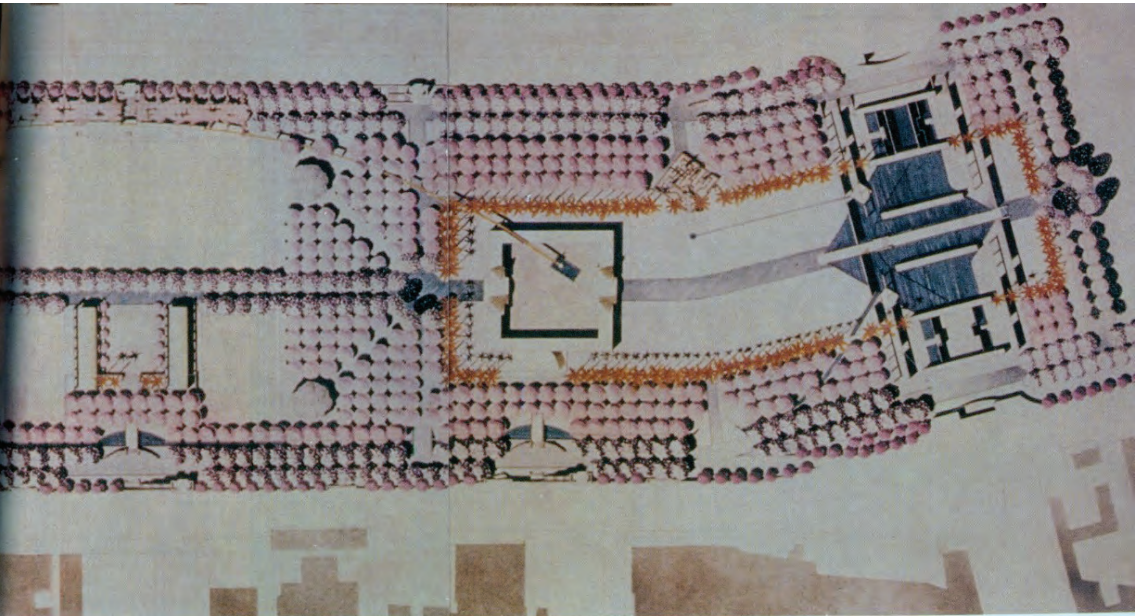


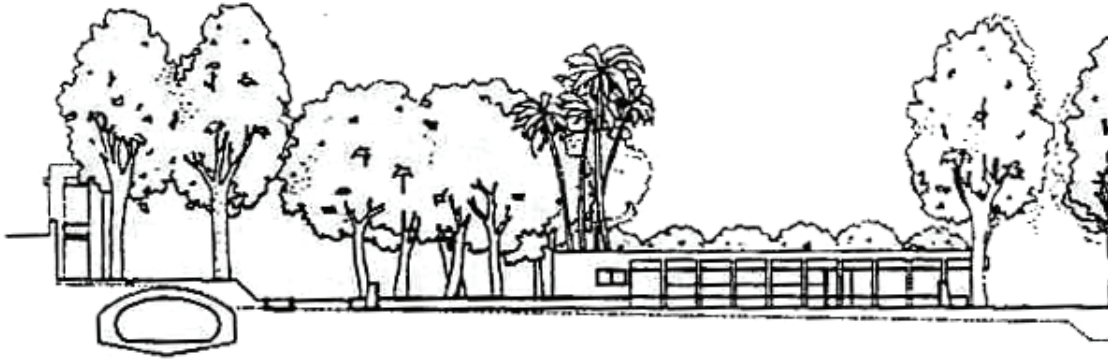
Proyecto conjunto Tramos I y II. El proyecto se extendía al interior del Tramo I, a través de un gran lago. VTIM. 1985.

Planta de la edificación cuadrangular denominada la Plaza Porticada como punto final del acueducto. VTIM. 1985.

Perspectiva del acceso a la Plaza Porticada. VTIM. 1985.

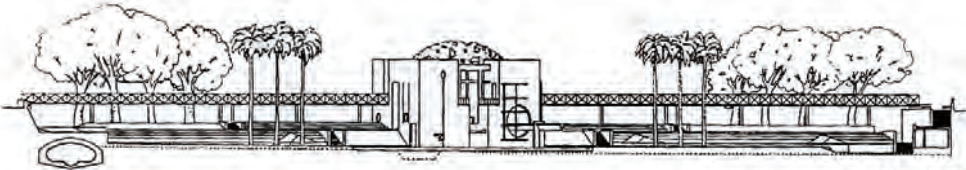


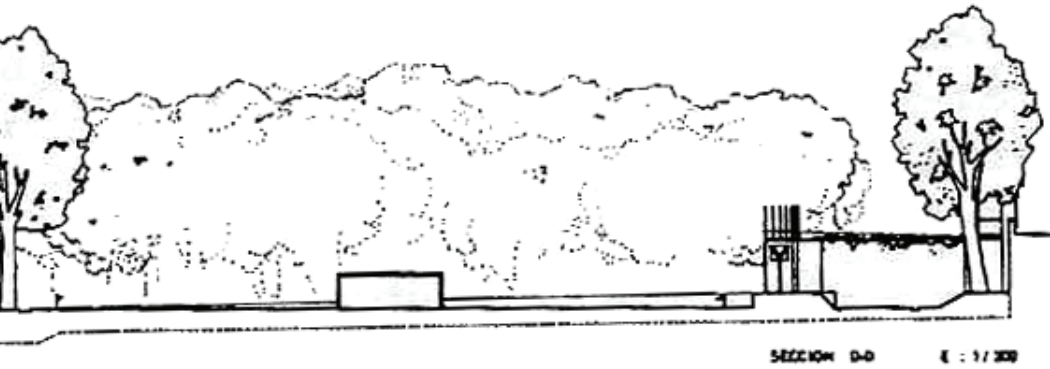




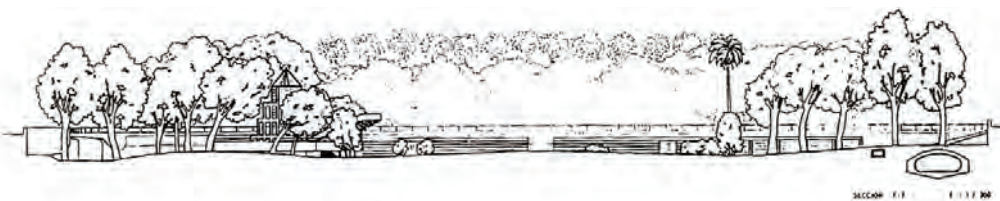
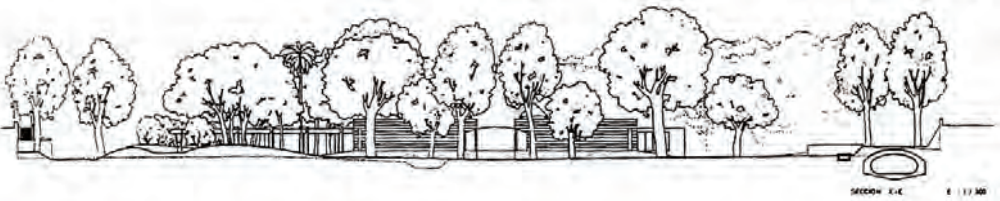
Secciones transversales del jardín que muestran el tratamiento planteado tanto para la Casa del Agua y su pasarela, como para la vegetación que se instala sobre taludes. VTIM. 1985.

Secciones transversales donde se percibe tanto la edificación que sirve de punto final para el acueducto, como la acequia que recorre el jardín. VTIM. 1985.





Secciones transversales en las que se percibe el énfasis preponderante que adquiere la vegetación en el desarrollo del proyecto, así como la presencia del elemento acuático en la totalidad del mismo. VTIM. 1985.

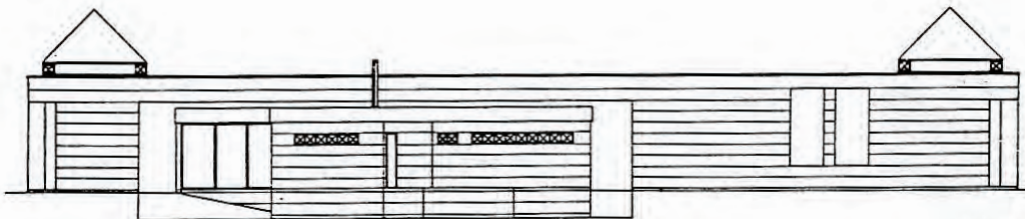
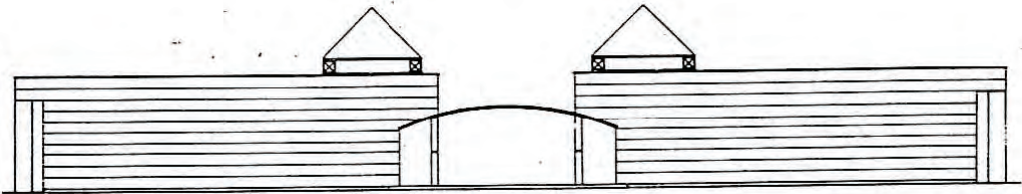
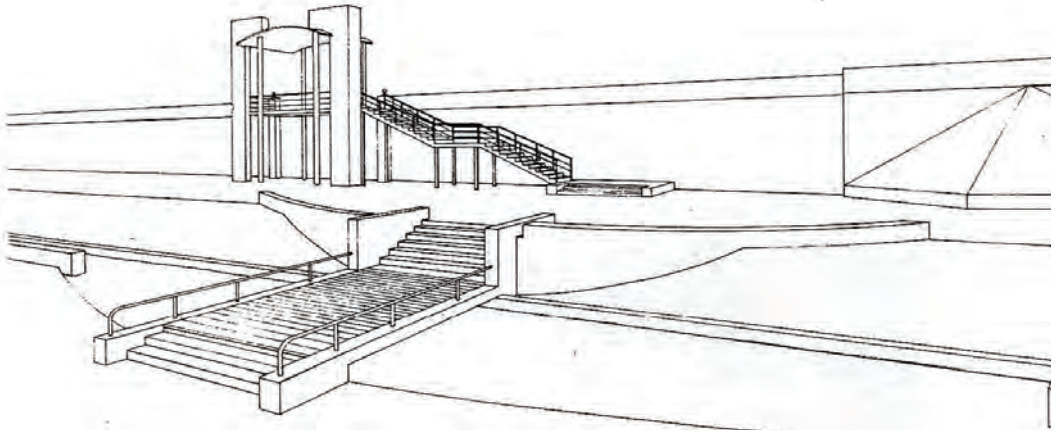
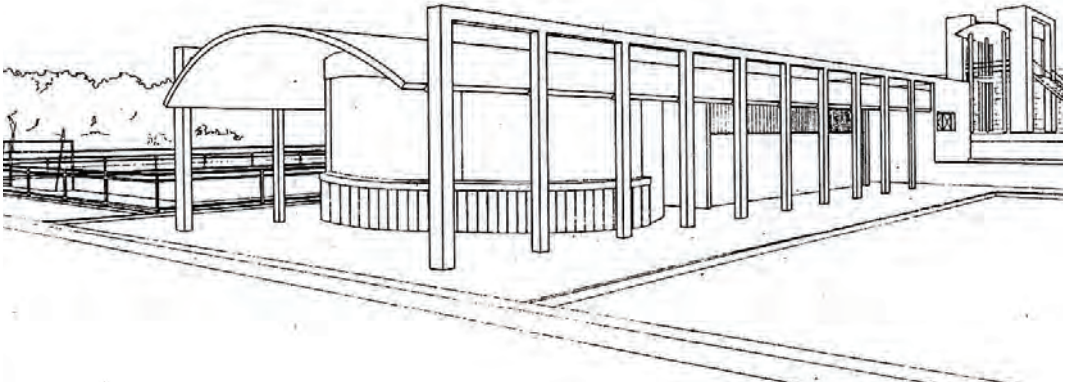




Imágenes del Tramo II tras la inauguración. VTIM. 1985.



Perspectivas y alzados que muestran diferentes elementos edificados en el Tramo II. Vestuarios, accesos y alzados y secciones de la Plaza Porticada. VTIM. 1985.





Tramo III.

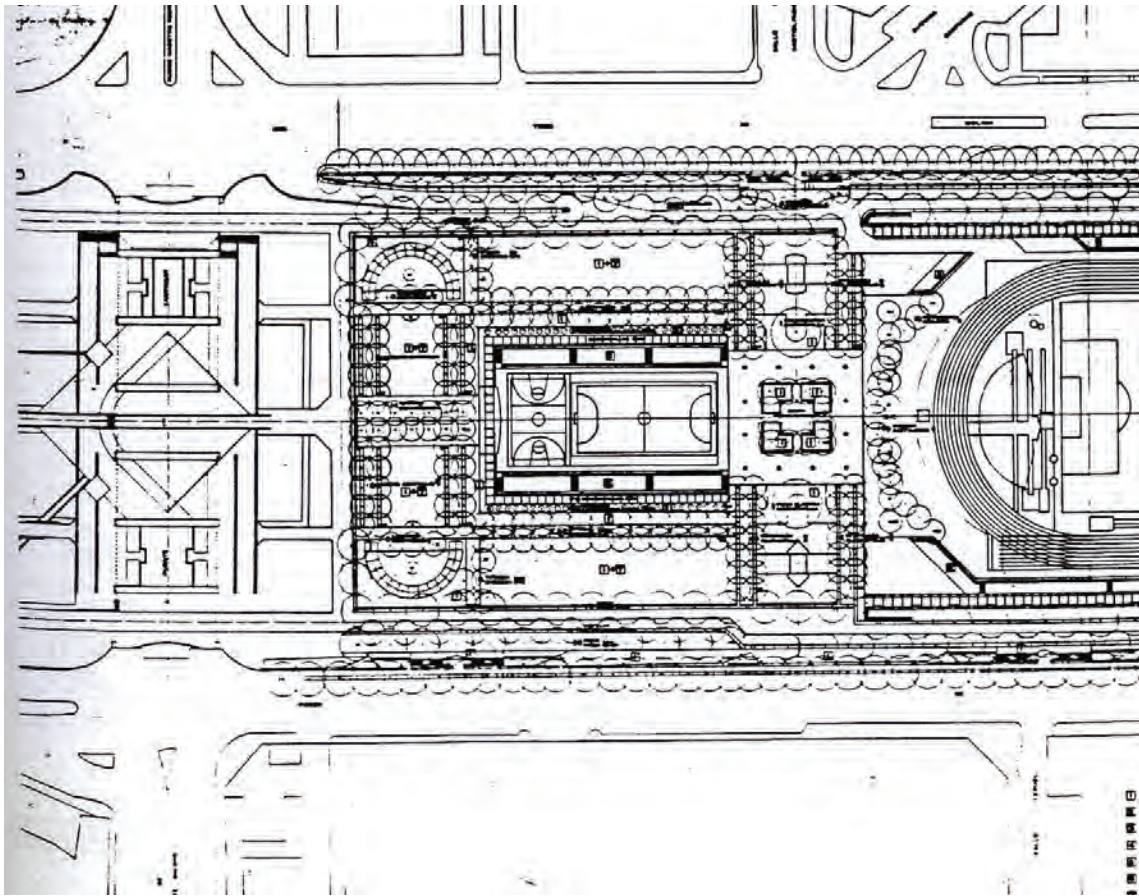
Autores: Otegui et al.
Ayuntamiento de Valencia. 1985 - 1989.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.

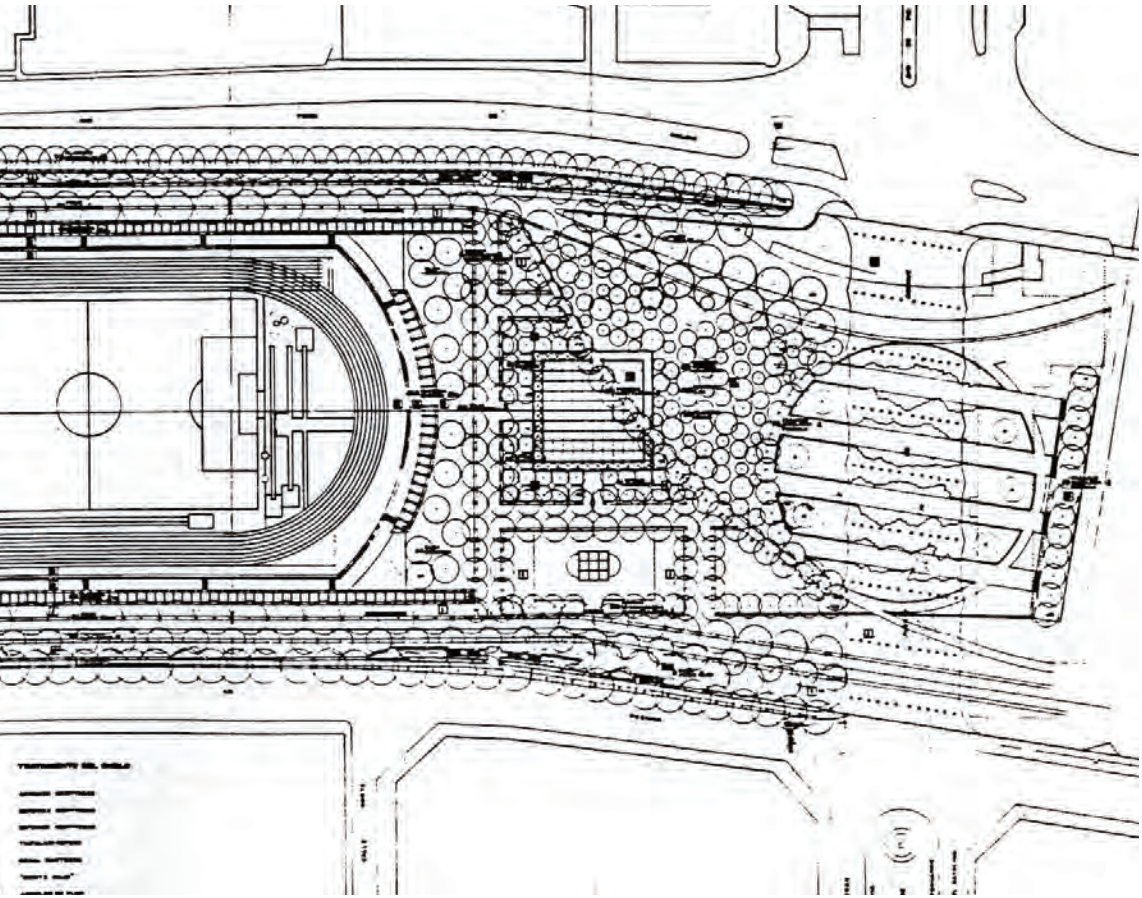
El Tramo III es el comprendido entre el Puente de Campanar y el Puente de Ademuz.

El primer Proyecto de urbanización del Tramo III del Jardín del Turia, se ajustaba en su contenido al carácter específico de equipamiento deportivo previsto por el PERI, y contaba entre sus instalaciones con una piscina olímpica, con pileta de saltos y con un campo de deportes reglamentario para uso equivalente fútbol-atletismo.

Tras sucesivos anteproyectos, el Ayuntamiento acordó *“Iniciar Expediente y Proyecto reformado de Urbanización del Sector III del PERI del Viejo cauce del Río Turia, consistente en el cambio de la Piscina e instalaciones proyectadas por el de instalaciones polideportivas que permitan la práctica popular de deportes tales como patinaje, hockey sobre ruedas, fútbol sala, baloncesto y/o deportes similares, sin que ello suponga aumento del Presupuesto de Proyecto”*. El proyecto definitivo fue aprobado en mayo de 1989.



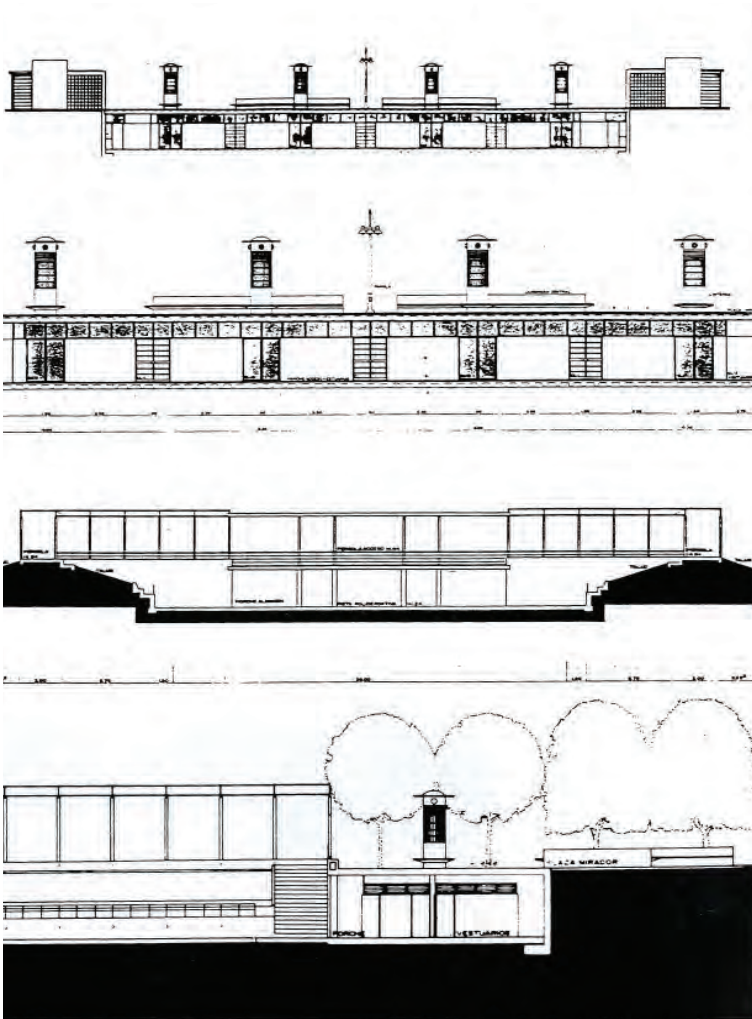




Planta general de la propuesta. Otegui de, J et al. 1989.

Según describen los autores, la composición del Proyecto se apoya sobre un eje de simetría, aún cuando el distinto tratamiento dado a las márgenes junto a los pretiles norte y sur, modifica, aunque no significativamente, la simetría del conjunto. De este a oeste, se dispone en primer término el edificio de la piscina (que posteriormente se suprimirá), y a continuación una plaza-mirador, conectada a las vías longitudinales que discurren junto a los pretiles. El estadio, organizado en torno al campo de fútbol y pista de atletismo, tiene una capacidad para 4.000 espectadores. Al oeste, junto a la plaza, se sitúan los edificios de vestuarios y oficinas, y los servicios y cafeterías. Se recurre a una pérgola para dar unidad visual al conjunto. El campo y la pista se sitúan a la cota -2 metros respecto a la rasante, con objeto de que se produzca una integración de los graderíos en la sección del cauce.

Fase de ejecución del Tramo III.



Secciones transversales del jardín mostrando los diferentes elementos construidos en el sector oeste de la propuesta, vinculados al terreno deportivo. Otegui de, J et al. 1989.

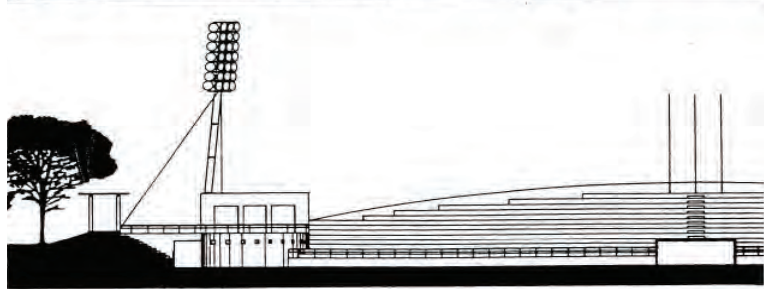
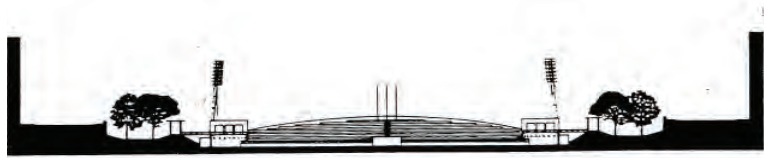
Sección de la pista de atletismo. Otegui de, J et al. 1989.



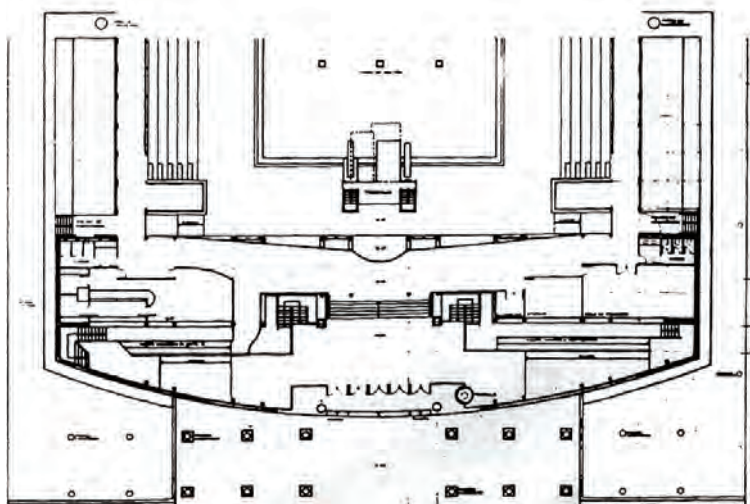
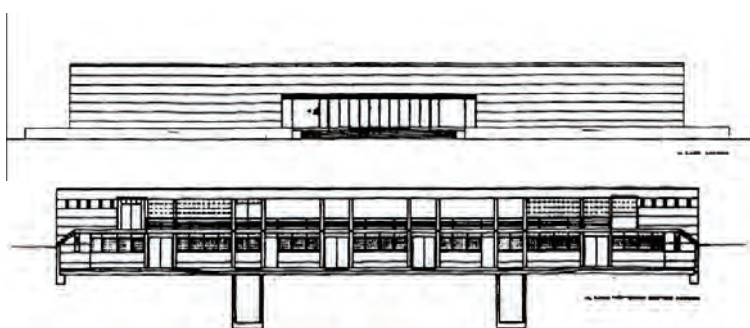
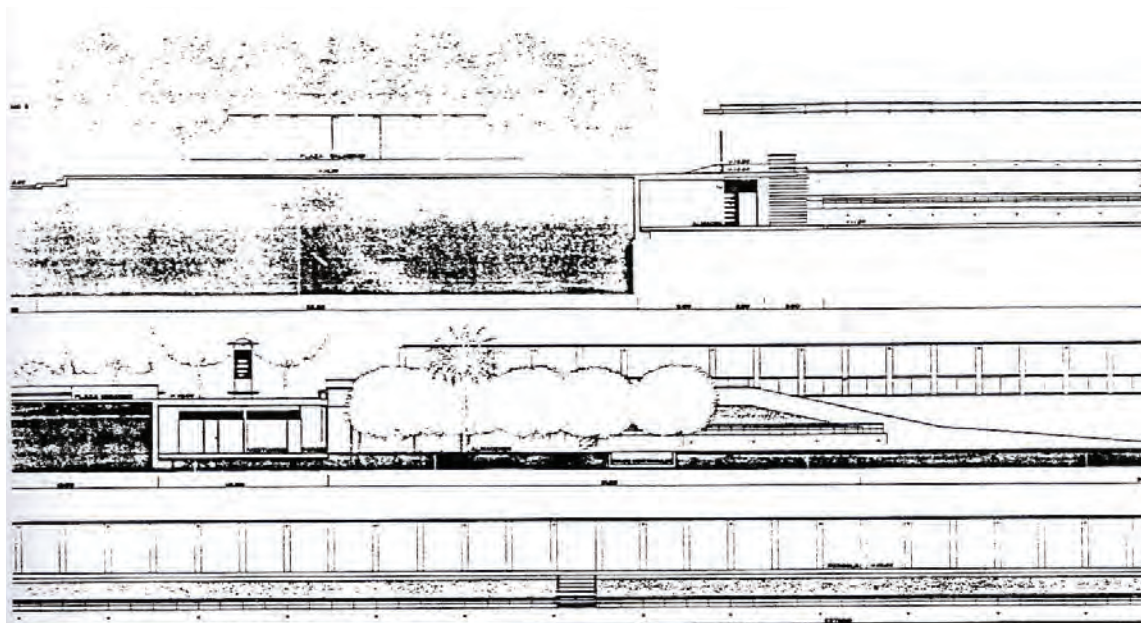
Fotografía que muestra la ejecución del jardín en el Tramo III.

Secciones transversales del jardín. Otegui de, J et al. 1989.

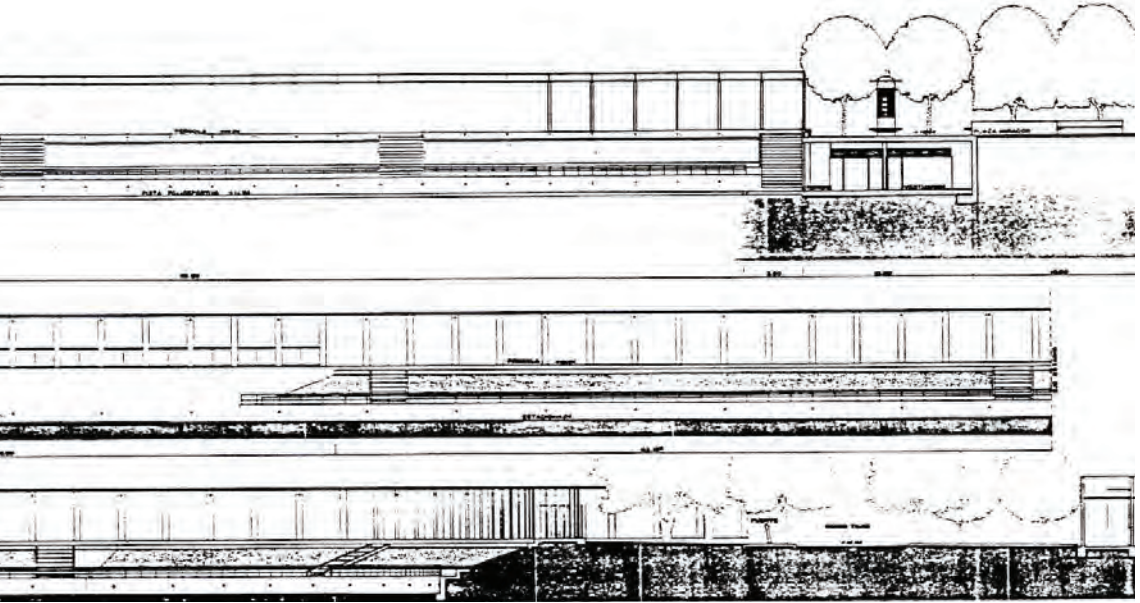
Sección de detalle de los accesos al graderío de la pista de atletismo. Otegui de, J et al. 1989.



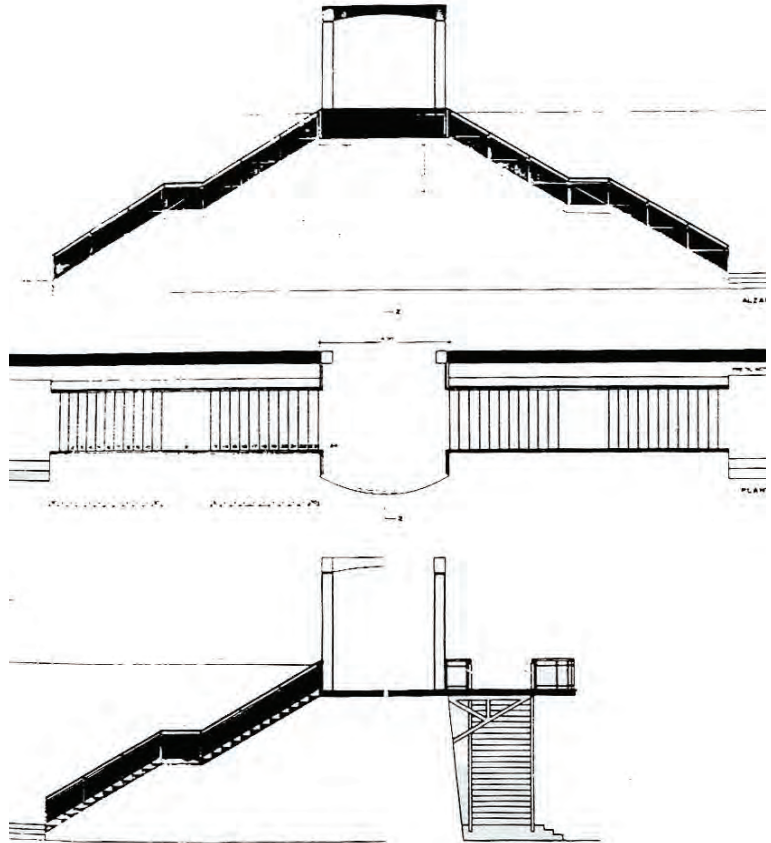
El estanque circular, de 80 metros de diámetro, es atravesado por cuatro paseos. Las vías de servicio aceptan el *Pinus Pinea*, introduciendo el *Populus Alba Nivea* como secuencia transversal entre los *Pinus Pinea* y los *Platanus Orientalis* de los márgenes, evitando así la excesiva proximidad de los pinos a los pretiles. La jardinería se resuelve con 41 especies distribuidas en cuatro grupos: frondosas o caducifolios, perennifolios, coníferas y palmeras, con un total de 924 árboles y una densidad media de 111 árboles/Ha. La gran plaza, definida por una pérgola de rosales trepadores, está rodeada por un “huerto” de naranjos sobre pradera, y atravesada por la alineación de palmeras, que significa la ruptura entre el parque “ordenado” y el “bosque natural”, dejando como recuerdo geométrico la plaza “pavimentada” con césped y la pérgola convertida en soporte de la hiedra.



Secciones longitudinales del Tramo III en el sector de la pista polideportiva. Otegui de, J et al. 1989.



Propuesta de acceso al Tramo III a través de escaleras y un mirador. Otegui de, J et al. 1989.





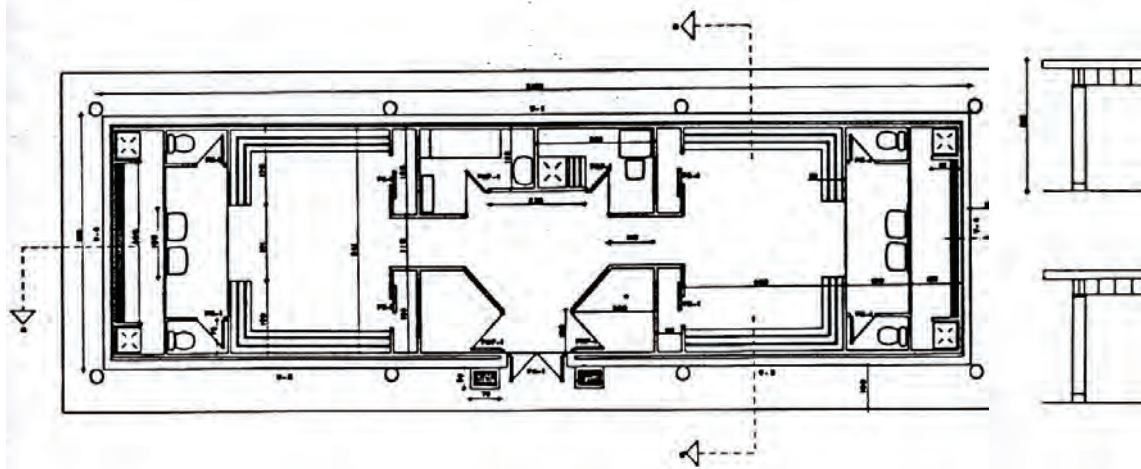
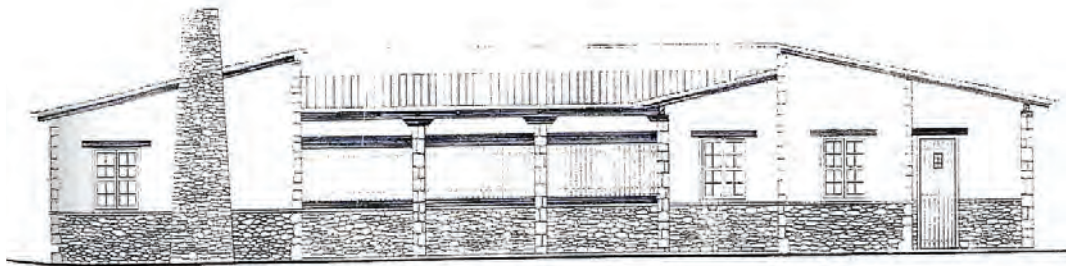
Tramo IV.

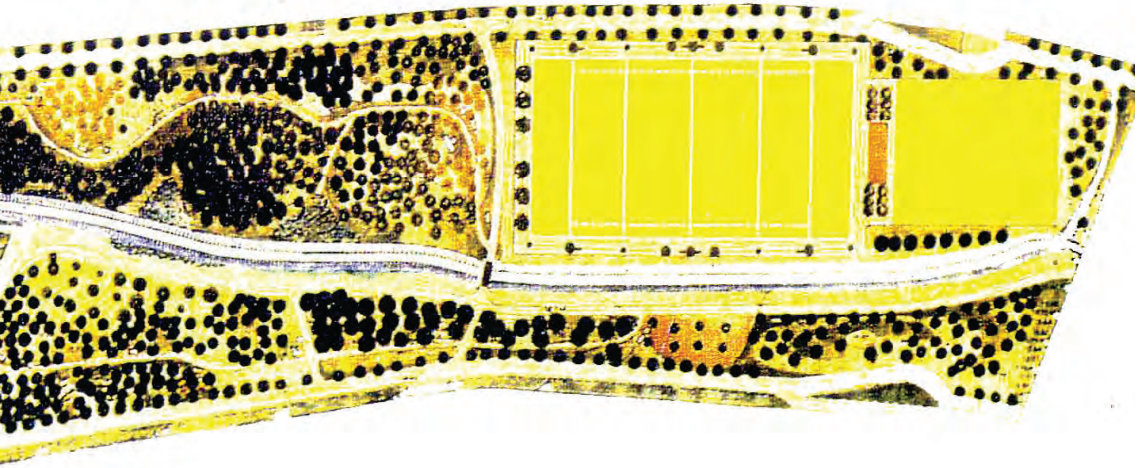
Autores: Consellería de Agricultura.
Ayuntamiento de Valencia. 1989-90.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.

El Tramo IV es el comprendido entre el Puente de Ademuz y el Puente de San José.

Dichos Tramos tienen una longitud en el eje de 940 metros, y una anchura media de 152 metros, están orientados en dirección suroeste-noreste, siendo su extensión total de 143.688 m². Lindan con los puentes de Ademuz y San José. La Consellería de Agricultura y Pesca de la Generalitat Valenciana propone para estos Tramos realizar un “*Parque Forestal Urbano*”, desarrollado en base a los siguientes criterios: el ajardinamiento deberá ser compatible con una posible ampliación del Jardín Botánico, el ajardinamiento se realizará mediante especies botánicas tradicionales con el fin de reproducir en lo posible un “bosque mediterráneo”, y el proyecto deberá aunar “sencillez y economía” en lo referente a su mantenimiento. Según la memoria *“la sencillez es una de las características fundamentales en el diseño, la implantación y el mantenimiento. Una sencillez que tiene que entenderse como un instrumento conceptual a lo largo del proceso de diseño proporcionando un modelo fácil y rápidamente identificable, un modelo clásico y mediterráneo a la vez.*







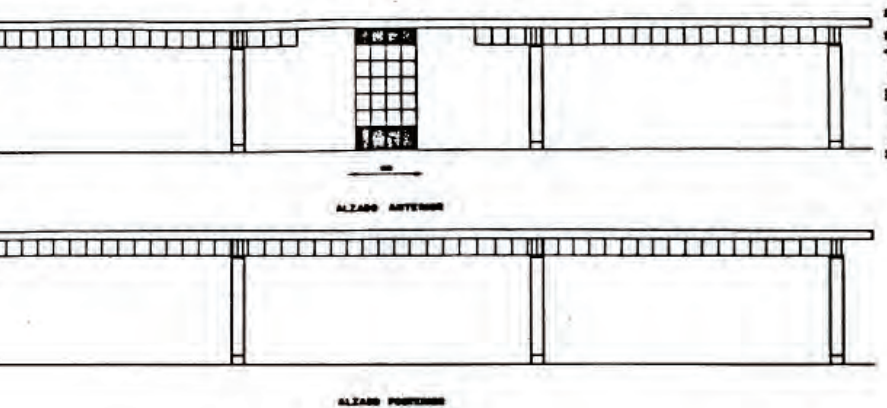
Planta general de la propuesta. Consellería de Agricultura. Ayuntamiento de Valencia. 1989-90.

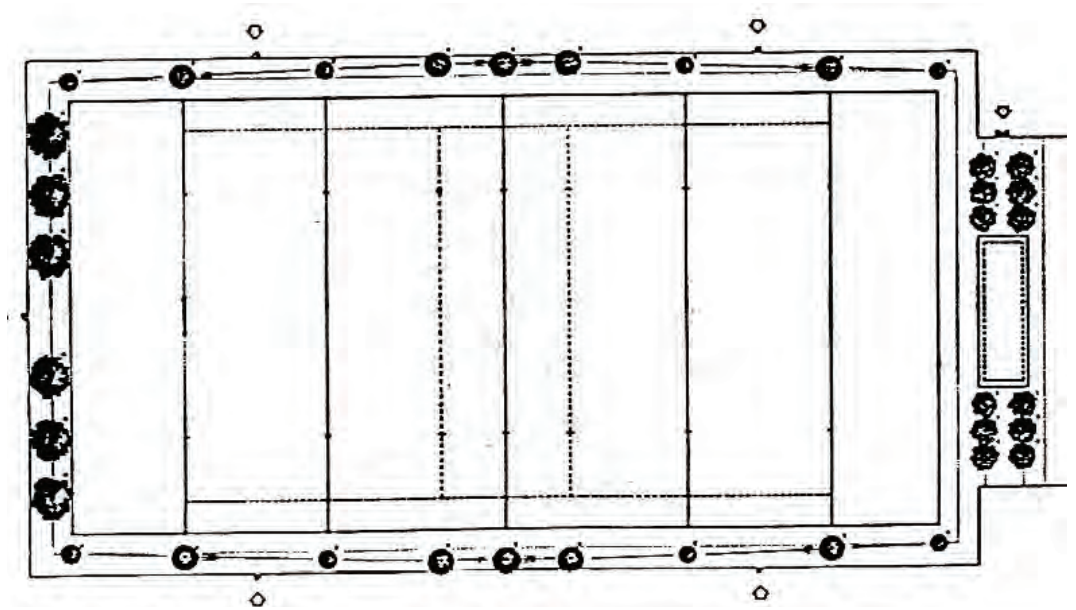
Edificación planteada con uso de bar en el interior del jardín. Consellería de Agricultura. Ayuntamiento de Valencia. 1989-90.

Edificación con uso deportivo y de almacén, vinculada a los terrenos deportivos. Consellería de Agricultura. Ayuntamiento de Valencia. 1989-90.

Clásico en el sentido abstracto de usos de óptimos culturales nacidos de la herencia greco-romana, y mediterránea en el sentido de uso del lenguaje vegetal y mineral apropiada al lugar”.

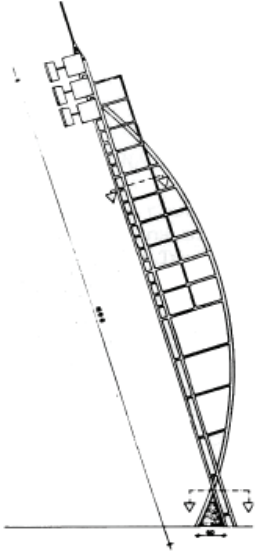
Continuando con la memoria, se realizarán dos viales marginales de servicio de 5 metros de anchura, una plantación lineal de pinos en dichos viales, un campo reglamentario de rugby con su campo de entrenamiento anexo, se contemplará la posibilidad de ampliación del jardín botánico hasta un total de 30.000 m². y el mantenimiento de la capacidad de desagüe del tramo del río será de 2 m³/seg. como mínimo. El acondicionamiento de los Tramos IV-V se ha estudiado con un uso decreciente en sentido suroeste-noreste, siendo los sectores oeste y centro los reservados a un uso masivo.





Terreno deportivo para la práctica del Rugby. Consellería de Agricultura. Ayuntamiento de Valencia. 1989-90.





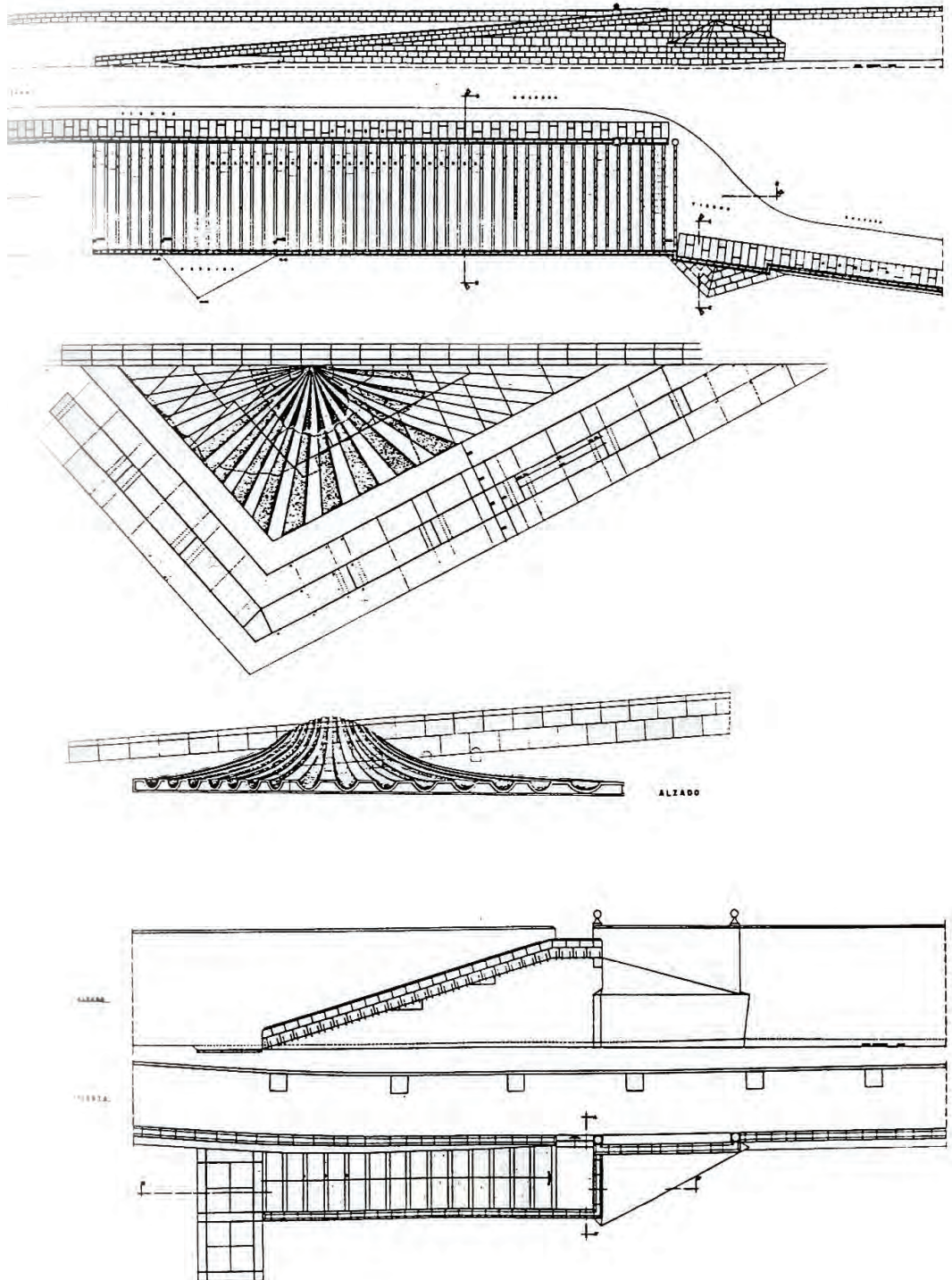
Detalle de los mástiles de iluminación. Consellería de Agricultura. Ayuntamiento de Valencia. 1989-90.

El campo de rugby se sitúa junto al Puente de San José, de modo que no rompa el conjunto paisajístico-forestal de los dos primeros sectores y permita una posible conexión con el Jardín Botánico. La vegetación es autóctona, especialmente en sus estratos arbóreos y arbustivos, incluyendo ejemplares de matorral mediterráneo de especies aromáticas. El conjunto ofrece una apariencia de subcuenca hidrográfica de cota rebajada, que mantiene viva la memoria del río, y que incluye la presencia de un muestrario de antiguos cultivos de secano. La imagen del río se completa con varios setos de vegetación ribereña, además de un grupo de bancales en ambos márgenes, con especies de secano marginal linderos con el monte (algarrobos, olivos y almendros). El relieve previsto mantiene una suave orografía con mínima separación de zonas de umbría y solana. La cota máxima no supera los 2,5 metros y se produce en pequeñas elevaciones que respetan las visuales de puentes y pretilles.

Proyecto de Restauración de la escalera, rampa y tajamar de la Petxina.

Escalera histórica: adosada al pretil y de una sola zanca con una meseta en su arranque. Construida en piedra de sillería con escalones resueltos con contrahuellas de rollizos de sillería y huellas con empedrado de canto rodado. En la actualidad no existe la baranda y el acceso desde el pretil está prácticamente cerrado. La restauración tendrá carácter mimético, para lo cual, se ejecutará una barandilla en sillería, reparando los escalones y resolviendo el acceso con un descanso de baldosas de piedra.

Rampa: adosada al pretil, resuelta en su totalidad mediante una barandilla y muro de piedra de sillería, con un escalonamiento de grandes huellas construido mediante



Estudio de restauración de la Pechina y de su tajamar. Planta, Alzado y Sección. Consellería de Agricultura. Ayuntamiento de Valencia. 1989-90.



Estado de la Pechina en el momento de su descubrimiento. Sorprende la altura de las tierras del cauce en el momento de la intervención, que se situaban más de 3 metros por encima del nivel del monumento.

rollizos y baldosas de piedra en las huellas. Actualmente la baranda no existe, estando el pavimento enterrado bajo una capa de tierra, con una rotura longitudinal debida a la instalación de una tubería. La restauración consiste en la construcción de una barandilla que reproduzca miméticamente la original, así como la reparación del pavimento antiguo.

Tajamar Petxina: tajamar con aspecto de concha marina, que realiza funciones de estribo en la parte inferior de la rampa. Se trata asimismo de restaurarlo en su apariencia original, estando en la actualidad con piezas rotas, semirrotas y bien conservadas. Con el fin de significar este ornamento no habitual en los tajamares de ríos, se circunscribe en su perímetro un banco de piedra con una repisa, así como un pequeño foso perimetral que explica la función de tajamar.

En cursiva, párrafos literales de la memoria.





Tramos V, VI, VII, VIII y IX.

Autor: Oficina del Turia. Ángel Zurilla.
Ayuntamiento de Valencia. 1988-90.
Proyecto de Mejora y Mantenimiento.

Sobre los Tramos VI, VII, VIII y IX no han sido realizados Proyectos de nueva planta, es decir, no se han ajustado a lo establecido en el Proyecto del Taller Bofill ni al documento urbanístico del Plan Especial de Reforma Interior del Cauce del Turia. Solamente han sido objeto, hasta la fecha actual, de intervenciones menores, que han procurado mejorar sus condiciones y, en algunos casos, suministrar accesos nuevos y pequeños edificios de servicios.

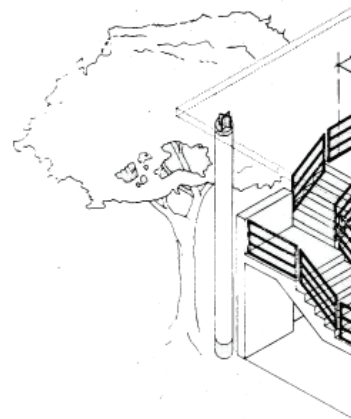
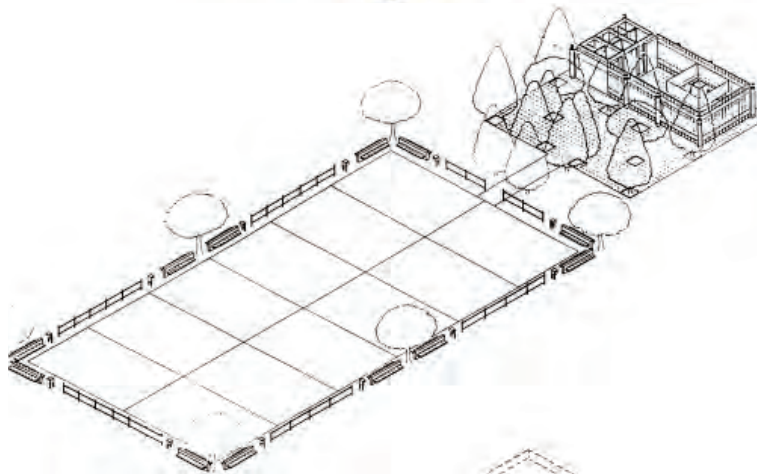


Tramo V.

Tramo comprendido entre el Puente de San José y el de Serranos.

Se encuentra completamente ajardinado. Entre los años 1988 y 1990, se realizó un nuevo acceso y se mejoraron los existentes, se produjo la ampliación de uno de los puentes existentes, la mejora del mobiliario urbano y la ampliación de la jardinería y el sistema de riego. En cuanto a los accesos, en la rampa existente en la marginal derecha, aguas abajo del Puente de San José, se realiza una operación de restauración construyendo una barandilla de sillería de piedra de Godella, y se proyecta un nuevo acceso en la marginal izquierda, equidistante aproximadamente entre el Puente de San José y el de Serranos. De los tres puentes peatonales existentes en este tramo, se amplía uno de ellos, dándole doble anchura para posibilitar el acceso rodado en usos de mantenimiento del jardín. En cuanto al ajardinamiento, se proponen unas plantaciones puntuales, que supone la plantación de 76 árboles, la creación de unos 3.500 m² de nuevas praderas y 1.800 m² de pradera restaurada, así como la plantación de 160 unidades de arbustos. *Según datos de la memoria.*





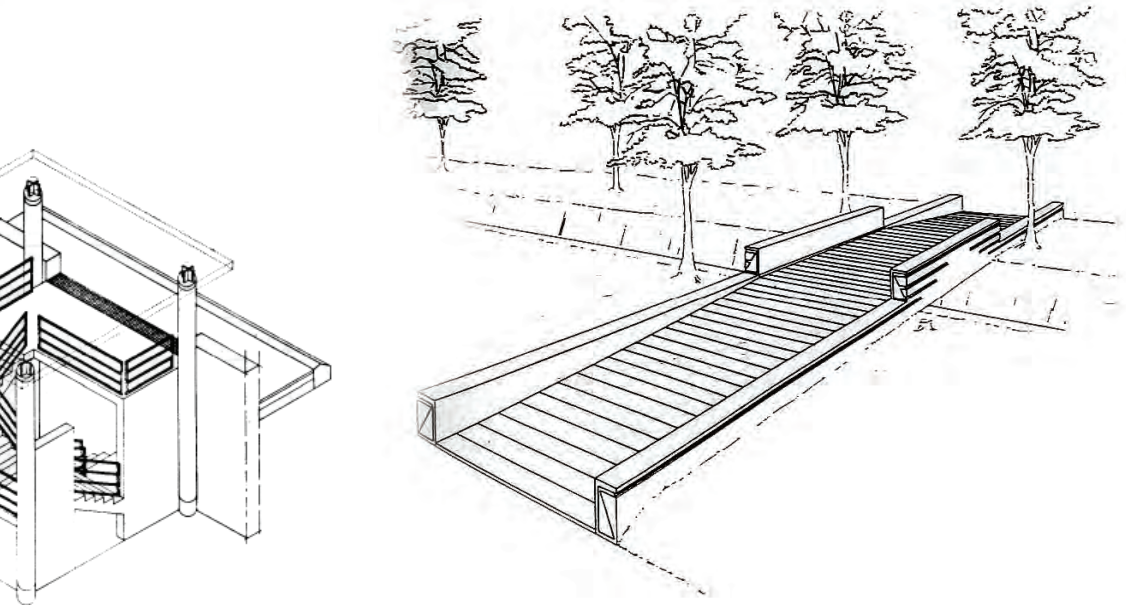


Planta general de la propuesta.
Perspectiva de la superficie dedicada a juegos.

Perspectiva de los accesos planteados.

Perspectiva de los pasos.

Oficina del Turia, Zurilla, A, Ayuntamiento de Valencia.



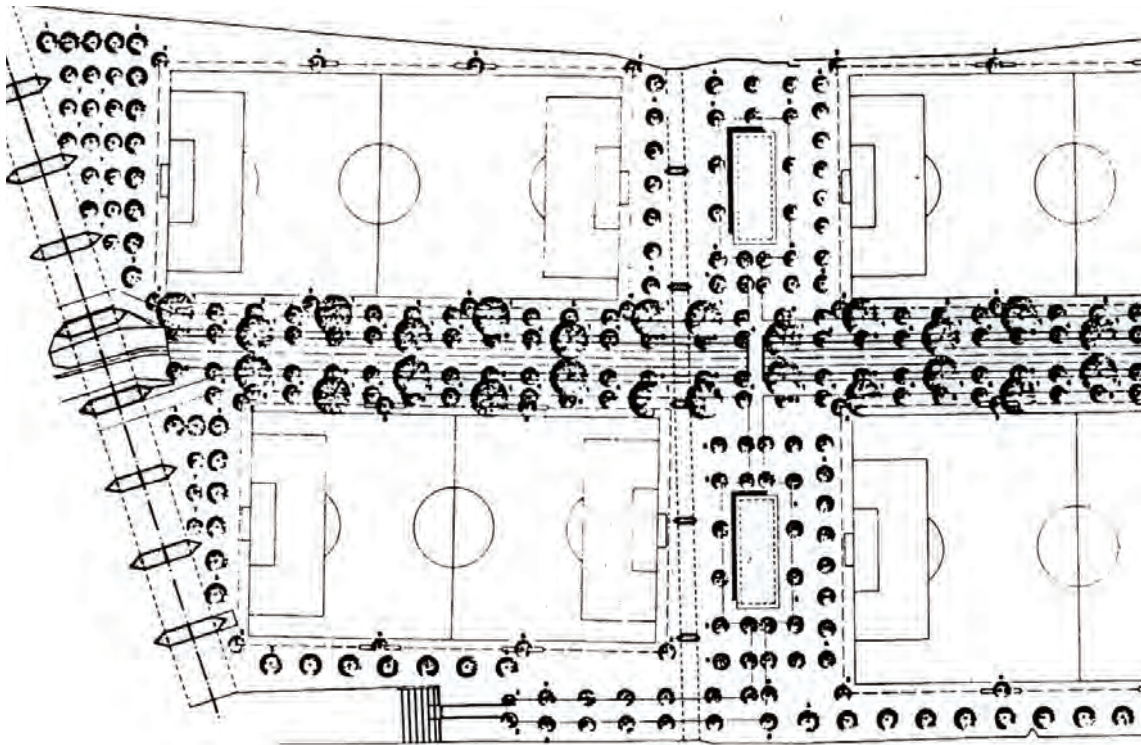
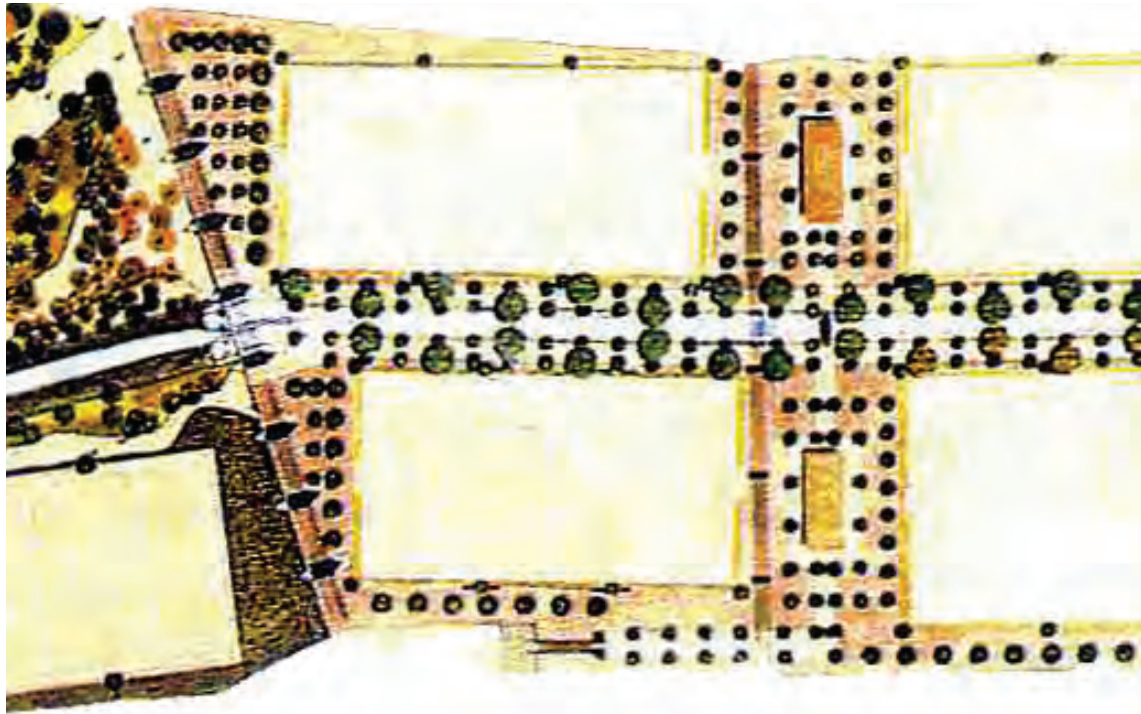


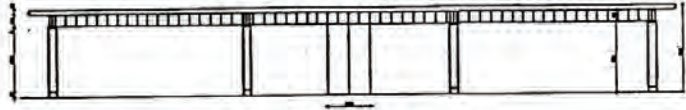
Tramo VI.

Tramo comprendido entre el puente de Serranos y el Puente de la Trinidad.

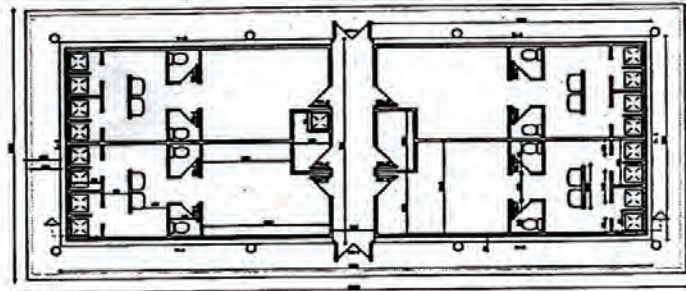
Tiene una longitud de 300 metros con una anchura de 150 metros, con una superficie de 44.833 m². Está urbanizado en una situación de precario, con cuatro campos de fútbol y un ajardinamiento deficiente. Se procura la restitución de estos campos deportivos, así como el acondicionamiento provisional del resto del tramo, suprimiéndose las construcciones inadecuadas. En la rampa junto al Puente de Serranos, se restaura la sillería existente, demoliéndose unos vestuarios situados sobre ella. Con respecto a la vegetación, se propone la implantación de arbolado que defina y subraye el carácter deportivo de este sector. El número de árboles previsto es de 316, de hoja caduca y perenne para regular el soleamiento. A su vez, se proponen dos módulos idénticos destinados a vestuarios. *Según datos de la memoria.*







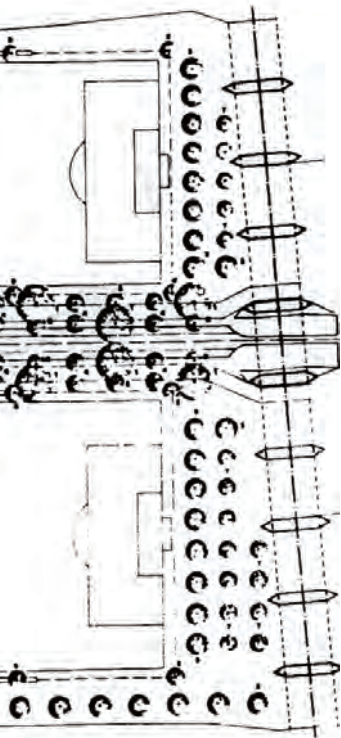
ALZADO INTERNO Y POSTERIOR



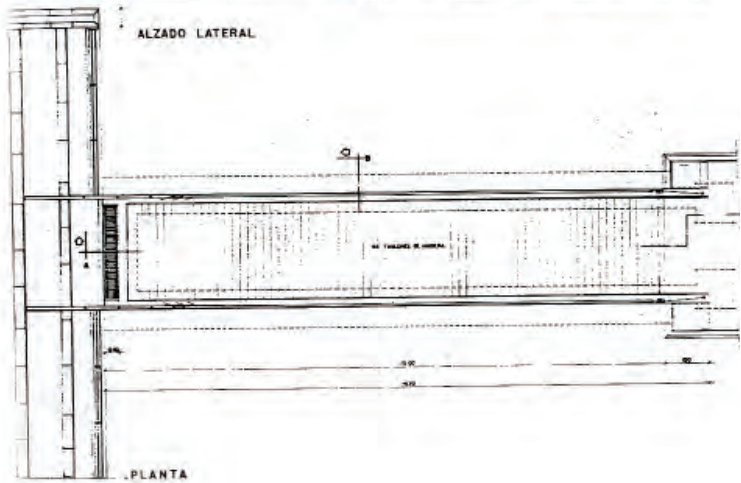
PLANTA

Planta general de la propuesta.
Planta y alzado de los vestuarios vinculados a los terrenos deportivos.

Alzado y planta de los accesos al jardín.
Oficina del Turia, Zurilla, A, Ayuntamiento de Valencia.



ALZADO LATERAL



PLANTA



Tramo VII.

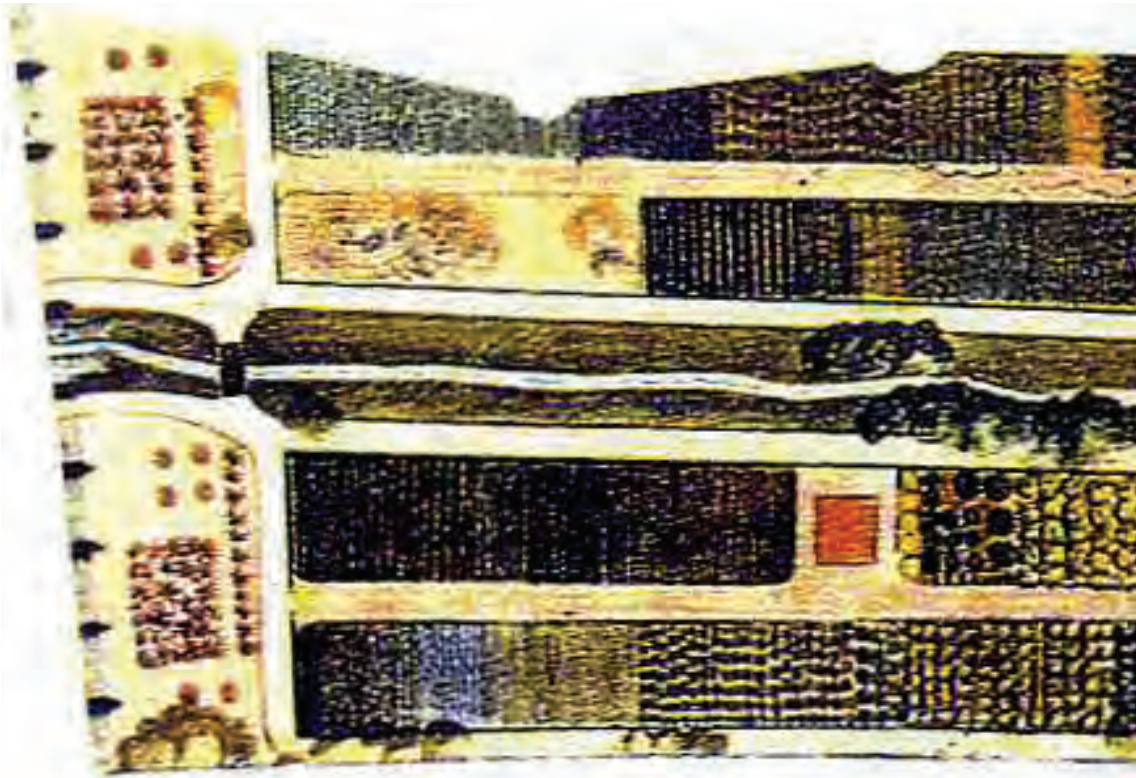
Tramo comprendido entre el Puente de la Trinidad y el Puente del Real.

En este tramo existían en su estado previo en ambas márgenes las instalaciones de los Viveros municipales. El objeto del Proyecto consiste en el acondicionamiento provisional del sector, esencialmente las áreas próximas al cajero central y caminos que lo circundan, así como a tres porciones de terreno adjuntas al Puente de la Trinidad y al del Real, que se encuentran en estado parcial de abandono. Se propone la construcción de dos viales longitudinales de tierra batida a ambos lados del cajero central, que conectarán con los viales de los tramos VI y VIII, con el fin de producir continuidad viaria. En los remanentes que quedan entre el vial y el cajero se ajardina mediante pequeños bosquecillos y arbolado de alineación, situando bancos y papeleras. Se construye un nuevo puente que atraviesa el cajero central, situándolo de modo que sea útil en los trabajos de mantenimiento de los viveros.

Además, se ajardinan dos amplias áreas que restan en ambas márgenes aguas abajo del Puente de la Trinidad,



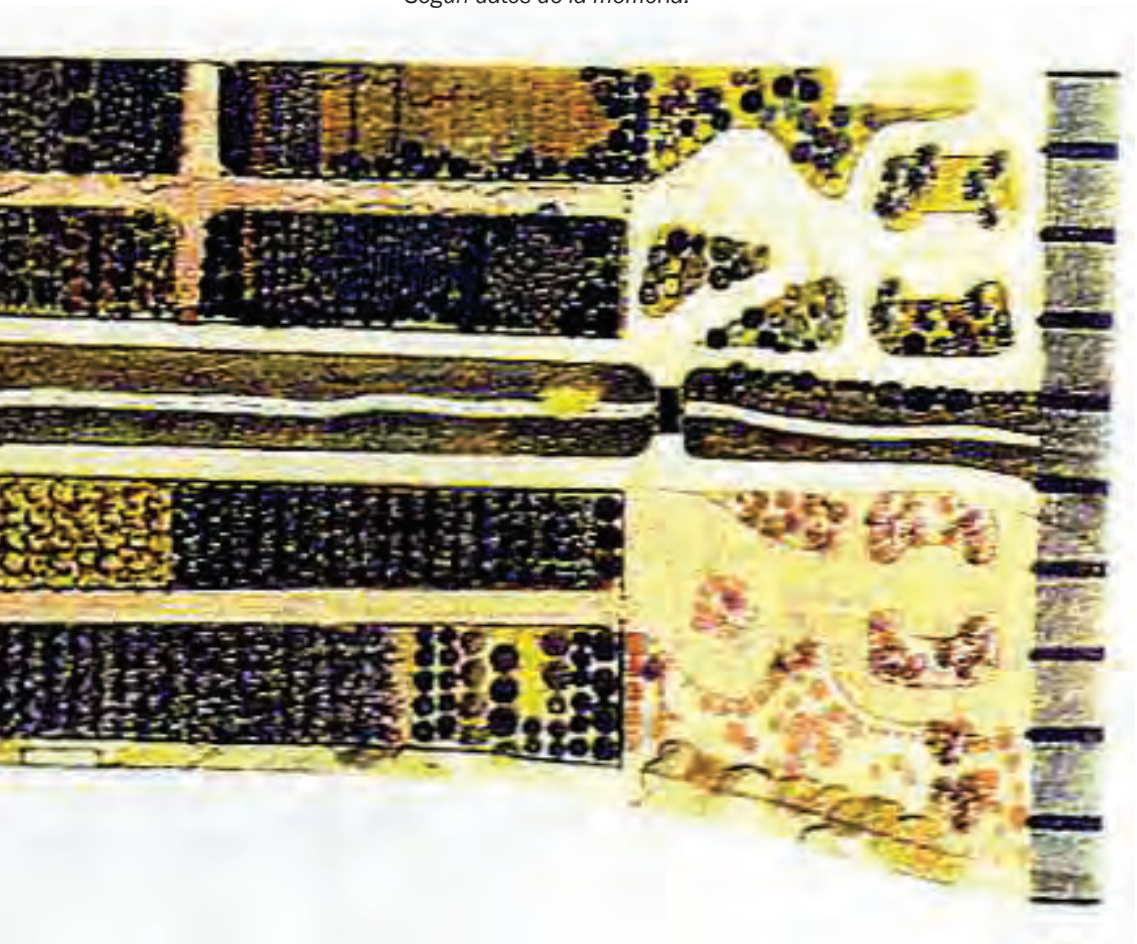
Planta general de la propuesta. Oficina del Turia, Zurilla, A,
Ayuntamiento de Valencia.



siguiendo las mismas pautas y marcos de plantación ya descritos. Por otra parte, se señala íntegramente el tramo con las directrices indicadas en el PERI del Viejo cauce del río Turia.

El ajardinamiento incluye la plantación de cuatro bosquetes de *Populus Alba*, en los taludes, que completan los ya existentes, así como el ajardinamiento íntegro con árboles, arbustos y césped, del espacio existente en la marginal derecha junto al puente del Real, partiendo de una zonificación similar a la ya existente en la marginal izquierda.

Según datos de la memoria.





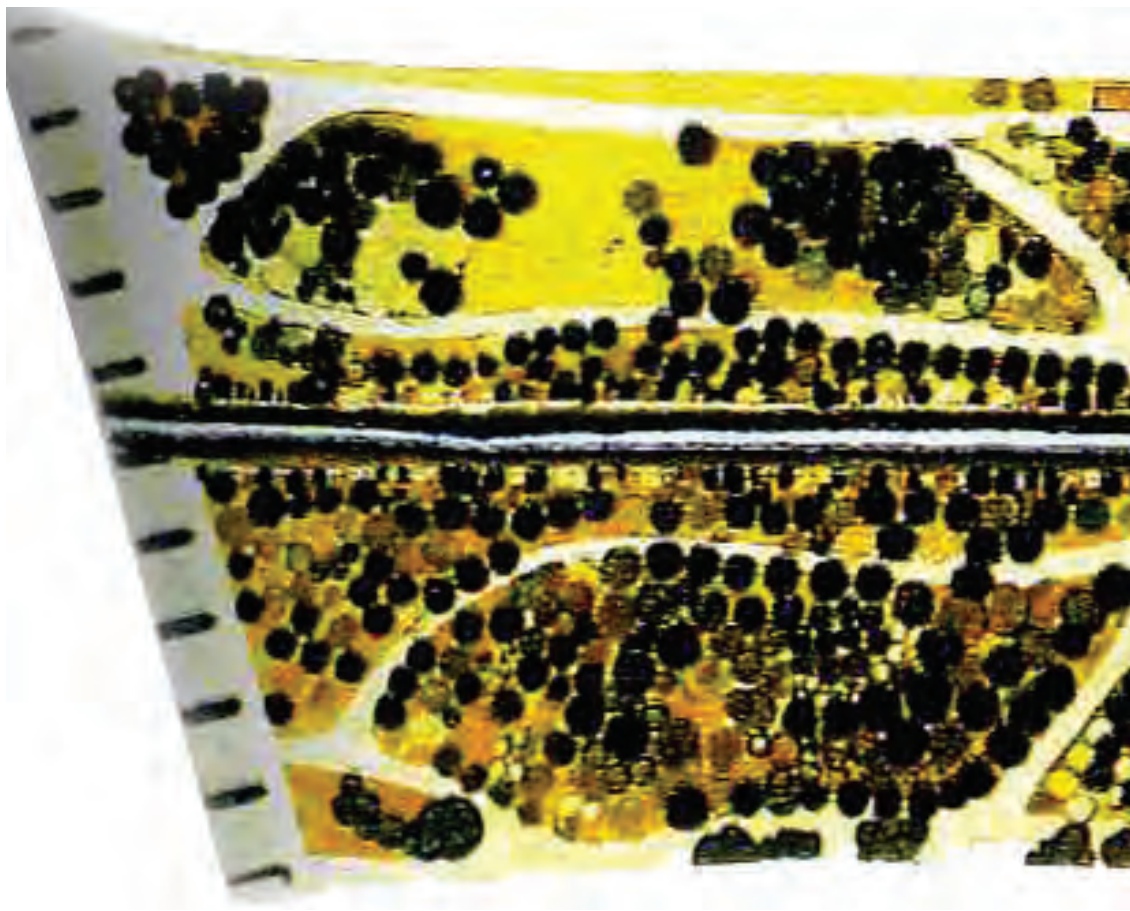
Tramo VIII.

Tramo comprendido entre el Puente del Real y el Puente de la Exposición.

Tramo comprendido entre el Puente del real y la Pasarela de la Exposición. No se dispone de memoria original de la intervención, por lo que pasamos a su descripción. Este tramo se encuentra dividido en dos partes de igual tamaño, ya que por su centro discurre un canal continuo. Cada lateral dispone de un grupo de cuadros verdes de grandes dimensiones, que se delimitan mediante recorridos de traza naturalista que se desarrollan en paralelo al canal y en cuyo punto medio se abren dos plazas en las que desembocan otros caminos transversales al cauce. Los cuadros verdes se encuentran densamente poblados de arbolado diverso, destacando una gran plantación de *Chorisia* emplazada junto al Puente del Real. En el sector final del margen derecho, junto al nuevo Puente de la Pasarela, existe un campo de fútbol. El tramo finaliza en la gran plaza pavimentada que se extiende debajo de dicho Puente de nueva factura, en la que destacan los lucernarios que iluminan la estación del Metro situada debajo de la misma.

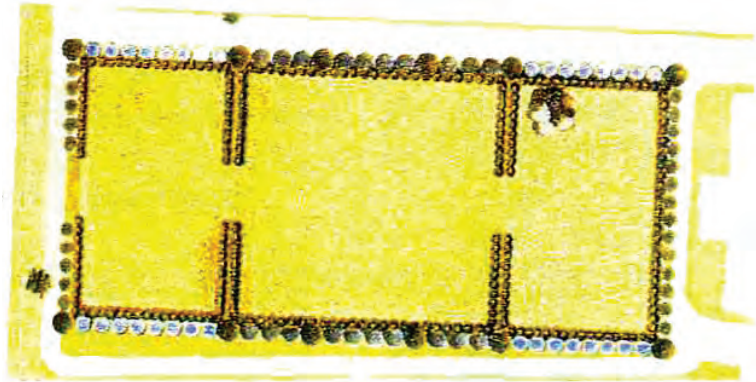


Planta general de la propuesta. Oficina del Turia, Zurilla, A, Ayuntamiento de Valencia.









Planta general de la propuesta. Oficina del Turia, Zurilla, A, Ayuntamiento de Valencia.

Tramo IX.



Tramo comprendido entre la Pasarela de la Exposición y el Puente del Mar. Tiene una longitud aproximada de 290 metros y una anchura de 160 metros, con una superficie aproximada de 46.400 m². Según expresa la memoria, el objeto del proyecto consiste en el acondicionamiento provisional del mismo, con una regulación espacial marcada por un rectángulo de 250x120 metros, formado por una hilera de doble arbolado al tresbolillo, subdividiéndose el citado espacio en tres de 65x120 m y 120x120 m, mediante dos hileras de arbolado. De este modo, el área completa es susceptible de diversos usos, ya que además el arbolado permite una permeabilidad total por su disposición. El arbolado será de hoja perenne y caduca, para regular el soleamiento. Entre las hileras de doble arbolado, se plantará grama, y en el resto el piso será de tierra batida. Se instalarán asimismo, bancos y papeleras, así como el sistema de señalización que marca el PERI del Viejo cauce del Río Turia.



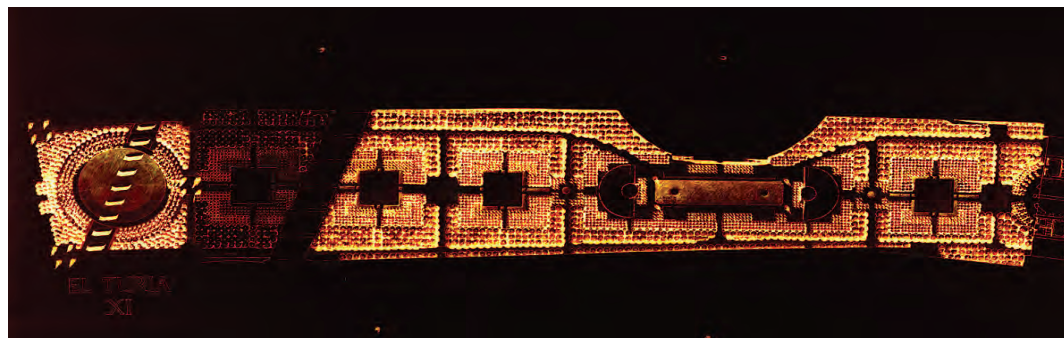
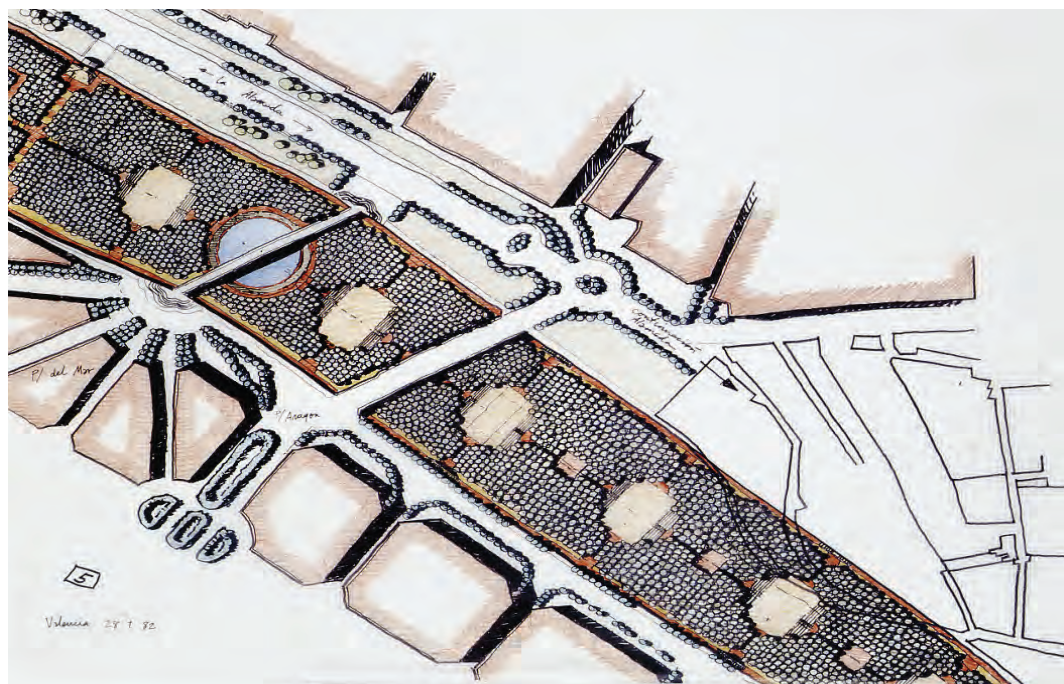
Tramos X y XI.

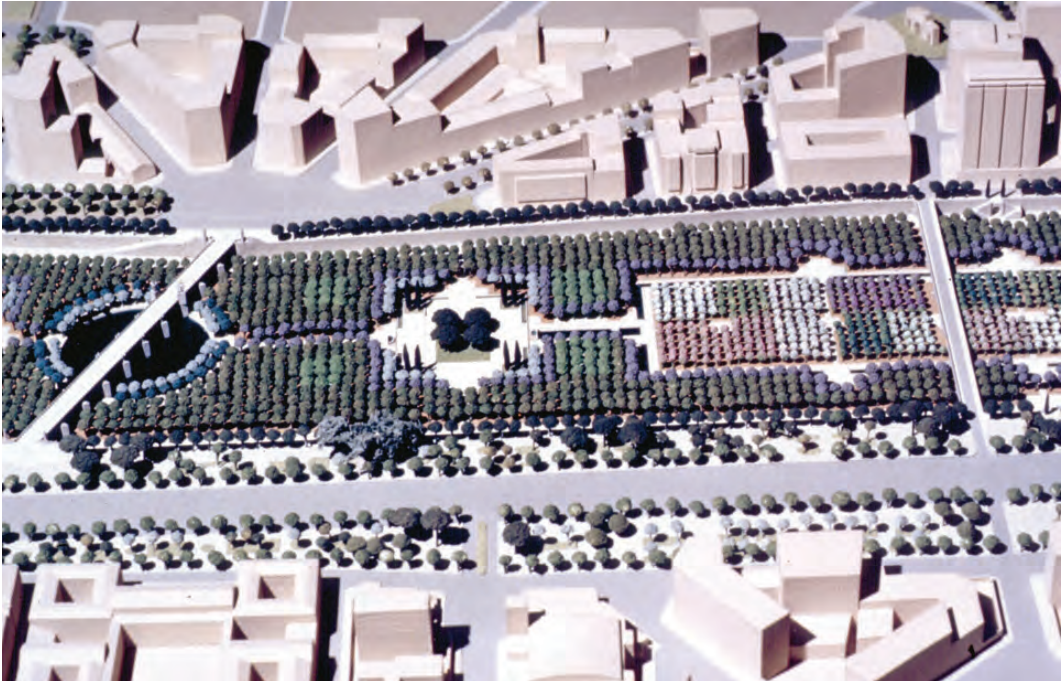
Autor: Taller de Arquitectura. Ricardo Bofill.
Ayuntamiento de Valencia. 1985.
Proyectos definitivos de ajardinamiento.

Tramos comprendidos entre el Puente del Mar y el Puente del Ángel Custodio.

Según expresa la memoria del proyecto, *la composición se desarrolla a partir de la geometría, que capta su connotación fuertemente axial y las influencias del entorno, traza las líneas directrices, ordena y divide el espacio en partes lógicas que responden a la dimensión real de viabilidad. La geometría define la trayectoria del ojo y la dirección del espacio, convierte caos y oscuridad en orden y claridad y combinada con la dimensión genera el modelo que expresa estos criterios morales y estéticos de los cuales el Proyecto resulta. Un eje principal, una tensa línea recta que une los centros de los puentes extremos, jerarquiza la composición en toda su longitud hasta encontrar en aquellos puntos su inflexión que anuncia su destino y procedencia y provocar la creación de espacios rótula.*

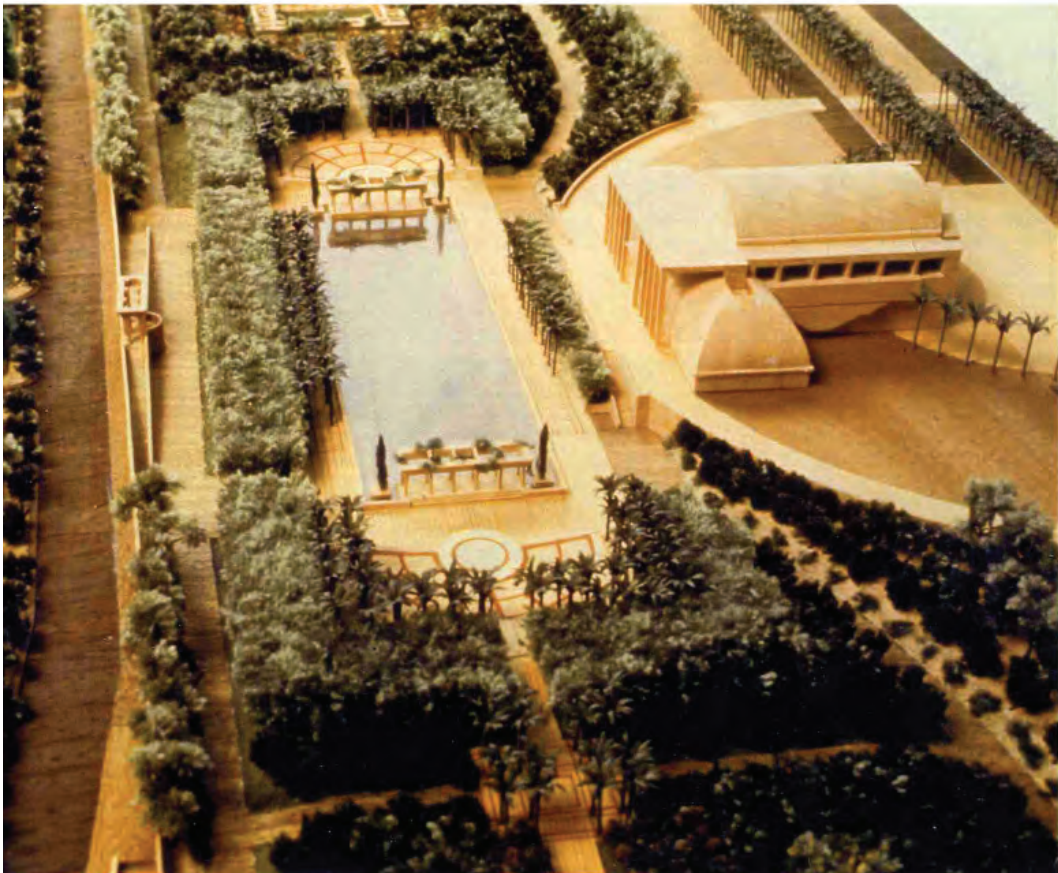
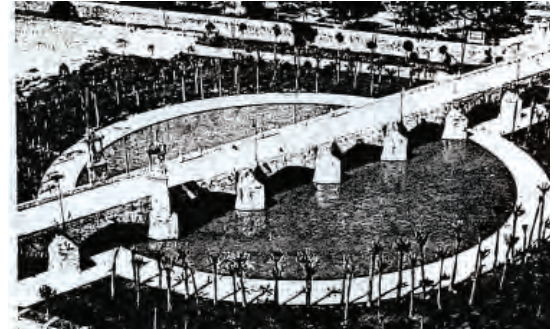
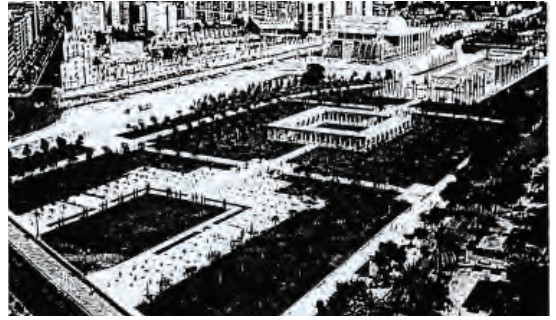


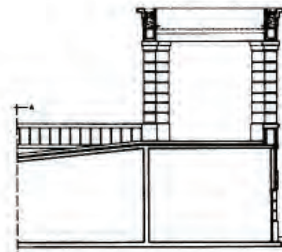
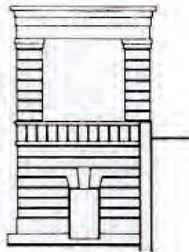
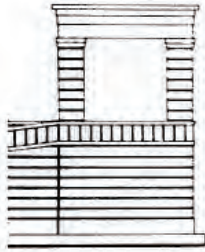




Plantas, perspectivas del estanque central y fotografías de la maqueta correspondientes a los Tramos X y XI. Bofill, R. 1985.



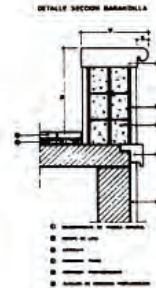
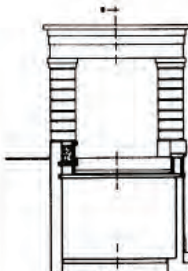
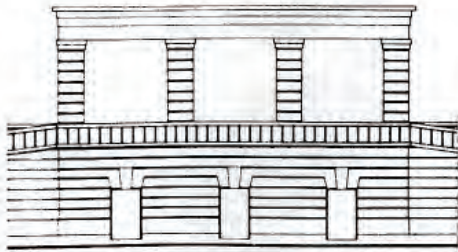




FACHADA PRINCIPAL

FACHADA LATERAL

SECCION D-E



FACHADA PRINCIPAL

SECCION A-B

DETALLE SECCION BARRANDILLA

Sección y detalles de los elementos construidos en los lados menores de la lámina de agua. Bofill, R. 1985.

Este trazado adquiere un valor de estructura de soporte, descomponiéndose en geometrías más complejas y de escala menor para la composición de los elementos de detalle. El pinar estructura el conjunto, adapta la forma orgánica y casual del cauce a la composición geométrica y voluntaria de los jardines, garantiza la continuidad en toda su extensión y le confiere el sentido unitario del Proyecto global. Una o varias especies son usadas como transición entre el pinar o bosque y los límites de las estancias. La inclusión de setos cortavientos de densidad decreciente conforme nos acercamos al centro, señalan el ritmo general de la composición marcando los ejes transversales. Las distintas especies han sido escogidas de entre las autóctonas y adaptadas, y agrupadas con los criterios de formación de volúmenes, coloración y cambios estacionales. En cursiva, memoria original.

Imagen del elemento construido a modo de templete en el Tramo XI. Bofill, R. 1985.

Imágenes del jardín en ejecución. Bofill, R. 1985.

Maqueta mostrando el proyecto definitivo. Bofill, R. 1985.

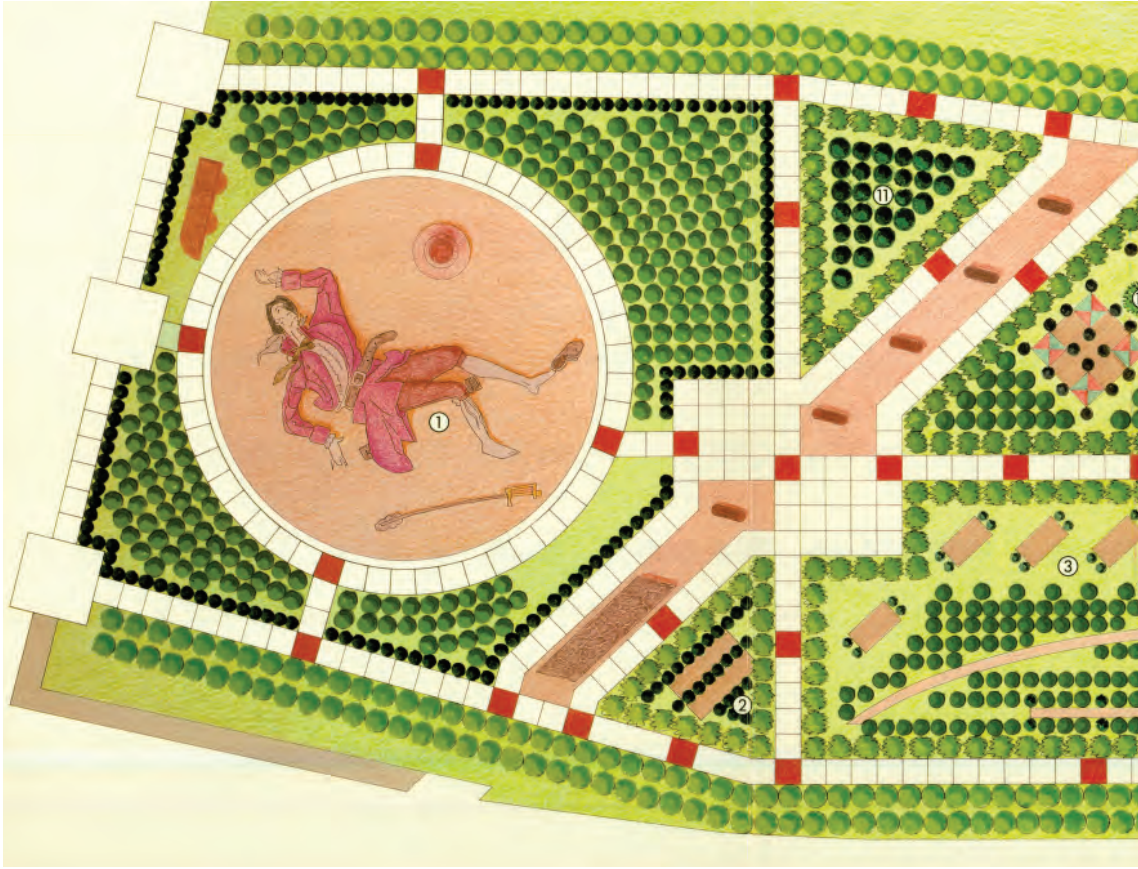


Tramo XII.

Autor: Rafael Rivera et al.
Consellería de Industria, Comercio y Turismo. 1989.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.



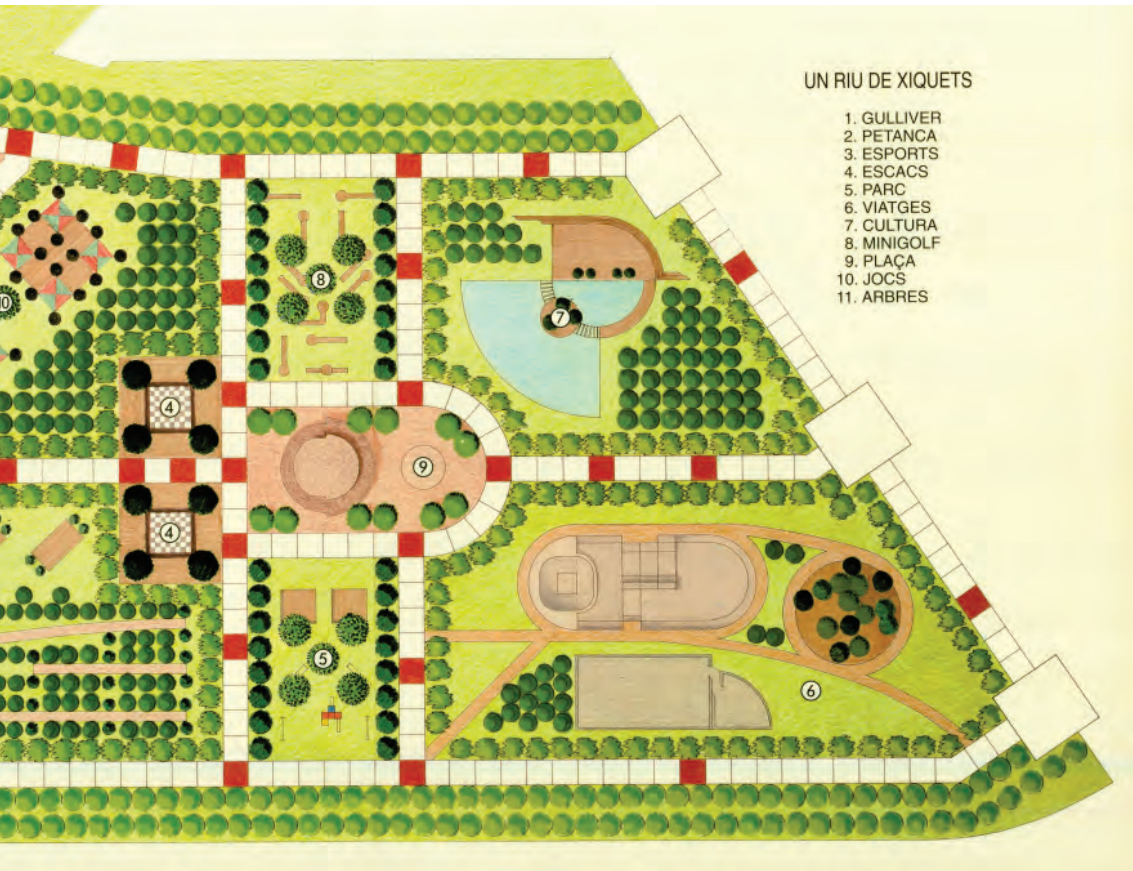
Tramo comprendido desde el Puente del Ángel Custodio, incluye el Puente del Regne y termina en la proximidad del Hemisférico. Los autores describen el Tramo de la siguiente manera: *“Aquesta és la història d’un antic projecte, d’un projecte que va nèixer sense ubicació, sense entorn, que va nèixer com una idea global tractant d’integrar en un únic element tots els jocs infantils que són als parcs... Engronsadores, tobogans, amagatalls, laberints, podien constituir tots junts un element, un emblema que els xiquets reconegueren com a tal... Tot ens acostava a un personatge conegut, heroi dels xiquets i al qual els mateixos xiquets s’han acostumat a veure així de gran... S’ubicaria al Jardí del Túria i, per això, ja no es tractava d’un Gulliver, sinó d’un Jardí global per als xiquets on la figura fóra un element més. Havíem de tenir una cura especial amb aquells que, per ser els més menuts, no tingueren accés al personatge, i, per acabar, fer*



una proposta d´habilitació interior de la figura... La filosofia de la nostra proposta no podia considerar-se contradictòria de cap manera amb la dels jardins del Túria, al contrari, era una concreció dels seus esquemes i un complement a l´ús del parc. Quan en el pla especial es plantejen àrees polivalents, àrees culturals o àrees de joc, es deixa la porta oberta expressament a intervencions que no pot preveure el planificador però que considera que han d´enriquir el resultat final". En cursiva, texto original.

Traducción literal al castellano:

Esta es la historia de un antiguo proyecto, de un proyecto que nació sin ubicación, sin entorno, que nació como una idea global tratando de integrar en un único elemento todos los juegos infantiles que están en los parques... Columpios, toboganes, escondites, laberintos, podían constituir todos juntos un elemento, un emblema que los niños reconociesen como tal. Todo nos acercaba a un personaje conocido, héroe



Planta general de la propuesta. Rivera, R, et al. 1989.

de niños y del cual los mismos niños se han acostumbrado a ver así de grande... Se ubicaría en el Jardín del Turia y, por ello, ya no se trataba de un Gulliver, sino de un Jardín global para los niños donde la figura fuese un elemento más. Debíamos tener especial cuidado con aquellos que, por ser los más pequeños, no tuviesen acceso al personaje, y, para acabar, hacer una propuesta de habilitación interior de la figura... La filosofía de nuestra propuesta no podía considerarse contradictoria de manera alguna con la de los jardines del Turia, al contrario, era una concreción de sus esquemas y un complemento evidente al uso del parque. Cuando en el plan especial se plantean áreas polivalentes, áreas culturales o áreas de juego, se deja la puerta abierta expresamente a intervenciones que ni pueden prever el planificador pero que considera que deben enriquecer el resultado final...





UNDIUDE
XIQUETS

Secuencia de la ejecución
del Tramo XII. Rivera, R, et
al. 1989.

Logotipo del Tramo XII. Ri-
vera, R, et al. 1989.



Tramos XIII- XIV- XV- XVI.

Autores: Jacobo Ríos Capapé et al.
Ayuntamiento de Valencia. 1996.
Proyectos definitivos de ajardinamiento.

Tramos comprendidos entre el entorno del edificio del Hemisférico y el Puente del Ferrocarril.

Se trata de unos jardines de inspiración formal naturalista, en cuyo sector central se redibuja mediante paseos lo que podría ser la evocación figurada de unos meandros fluviales, similares en su discurso a los que observábamos en el discurrir del río Turia en la cartografía histórica. Partiendo de dicho eje central, de traza claramente sinuosa, aparecen un conjunto de cuadros verdes en ambas zonas laterales, que también muestran perímetros curvilíneos, estando delimitados por senderos provistos en ciertos casos de arbolado de gran porte. La vecindad de los gigantescos edificios de la Ciudad de las Artes y las Ciencias minimiza la identidad del Jardín, que ha optado claramente por oponerse, con su trazado irregular que se adscribe claramente en el estilo paisajista, a la simetría y ordenación monumental de los mismos. Los jardines se incorporan visualmente a los grandes estanques rectangulares dentro de los cuales se insertan los edificios monumentales diseñados por Santiago Calatrava.



Planta de la propuesta. Ríos, et al. Editado por el Ayuntamiento de Valencia.







Parque de Cabecera.

Autores: Arantxa Muñoz et al.
Ayuntamiento de Valencia. 1998.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.

El parque de cabecera se encuentra ubicado al oeste del núcleo urbano, separado del Tramo I del Jardín del Turia por el Puente 9 de Octubre.

Según expresa la memoria del proyecto, su objetivo es dotar a Valencia y a su área metropolitana de un extenso espacio forestal con carácter de parque, concebido como un contenedor abierto de iniciativas variadas. Pretende a su vez concluir el Jardín del Turia en su extremos superior, restaurar el bosque ribereño del Turia, optimizar los recursos hídricos disponibles, proteger y revalorizar la huerta tradicional valenciana, construir un gran parque mediterráneo, recuperar un espacio degradado e inhóspito y demostrar, de forma ejemplar, la aplicación de los nuevos paradigmas de ecología y sostenibilidad en un entorno extenso y complejo. *Los elementos estructurantes del proyecto son los siguientes: Agua, vegetación y topografía y sectorización. Estos elementos constituyen la infraestructura básica del parque, se derivan del análisis de las preexistencias físicas, culturales e históricas, definen y potencian la vocación del lugar, proporcionan un marco abierto y flexible tanto funcional como formal, vertebran el conjunto de la operación urbanística, paisajística*



Recuperación de técnicas hidráulicas tradicionales. Agua en movimiento en diferentes niveles. Azudes con compuertas

Recuperación del Molí del Sol. Funcionamiento hidráulico

Circulación rodada periférica del parque. Acceso a aparcamientos

Recorridos peatonales entre el bosque de ribera. Puntos de contemplación de la flora y fauna autóctona

Reubicación del campo deportivo para facilitar la conexión entre sectores del Parque

Espacio para representaciones al aire libre. Fácil accesibilidad

Parque de juegos infantiles. Aparcamiento acceso a la zona niños



Muñoz, A, et al. Ayuntamiento de Valencia. 1998.

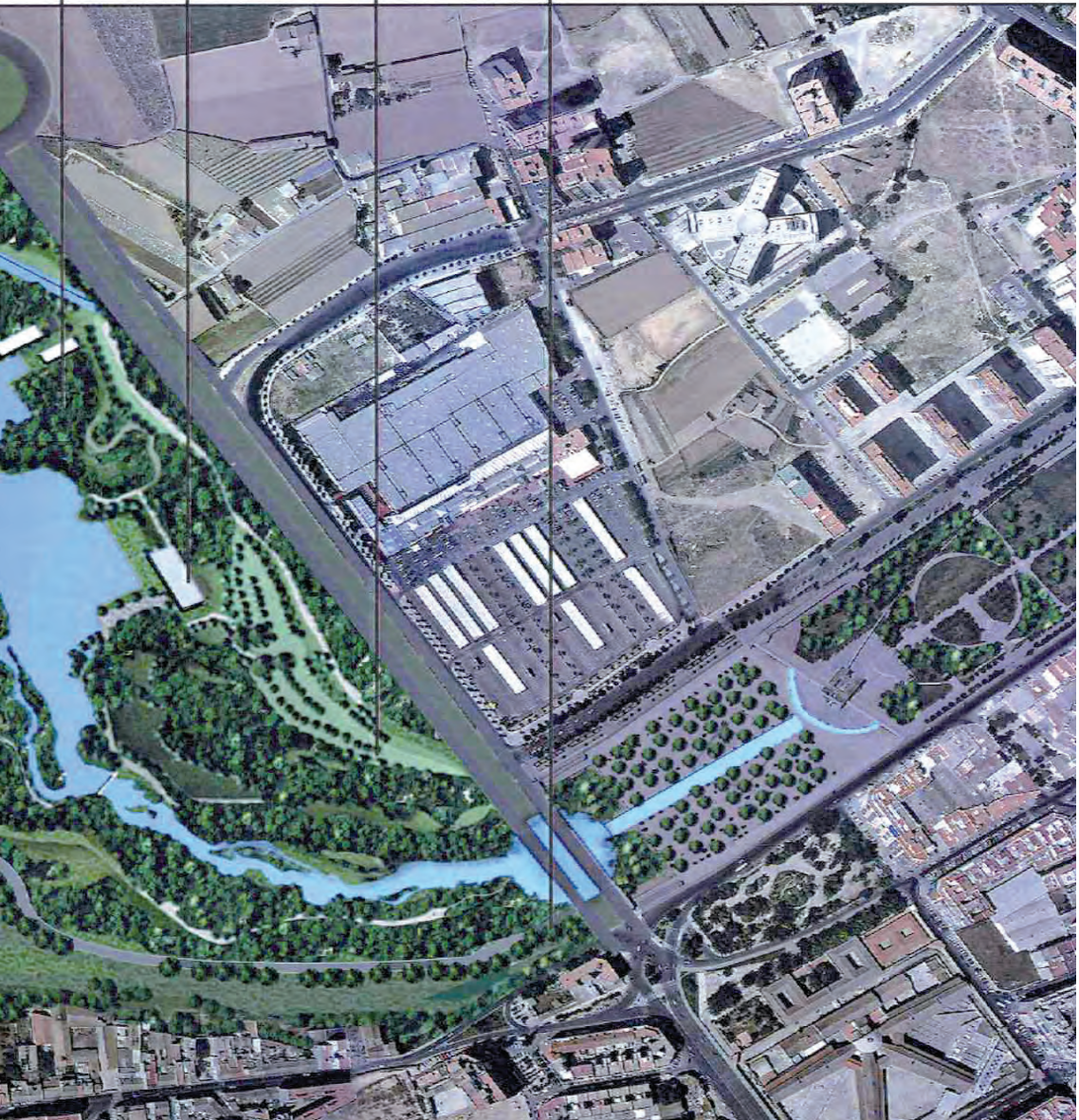
zona de picnic.
parcamientos
neales

Entrada principal.
Zona elevada. Punto
de observación del
parque

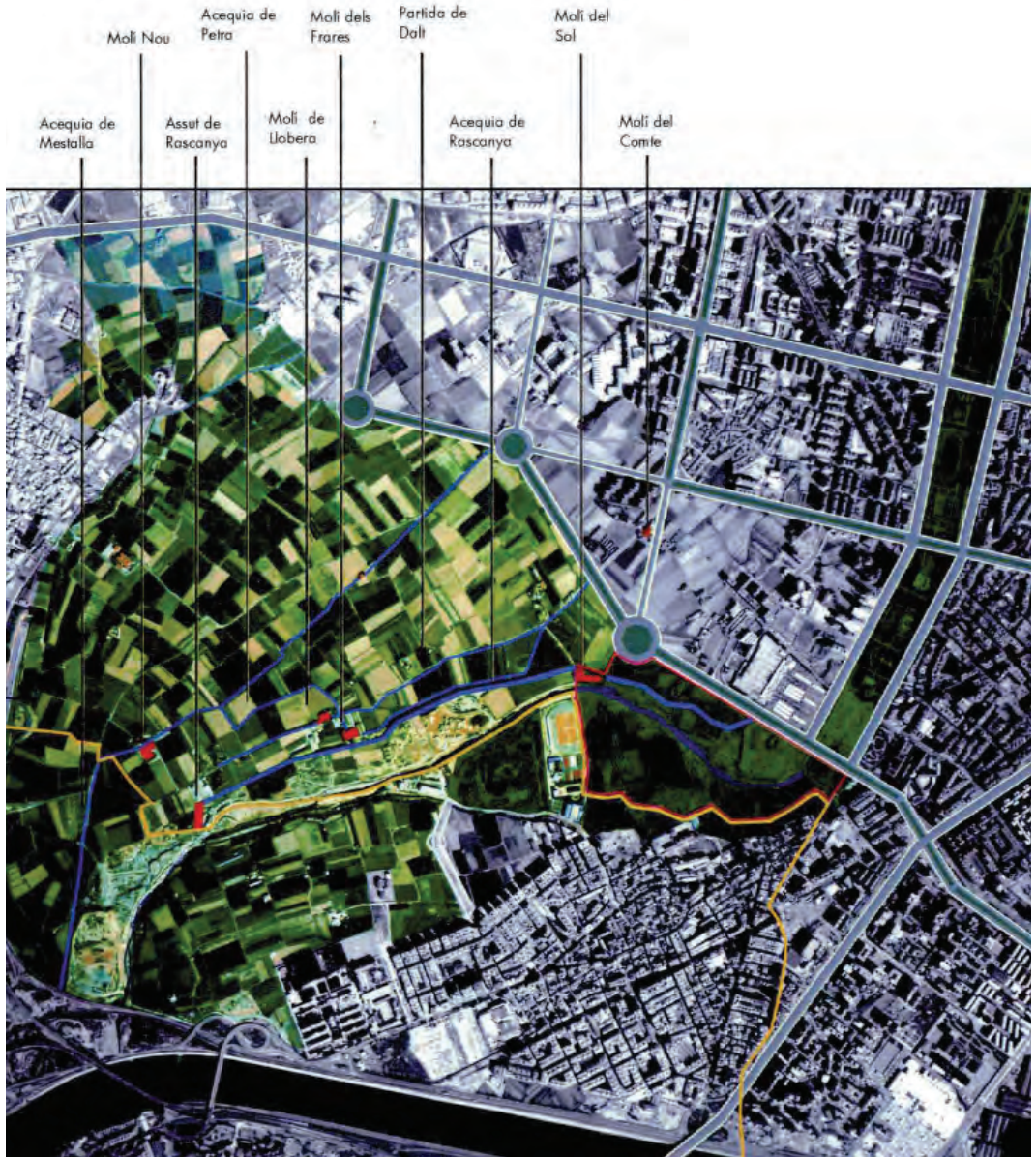
infan-
os de
a de

Centro de informa-
ción. Acceso al
embarcadero

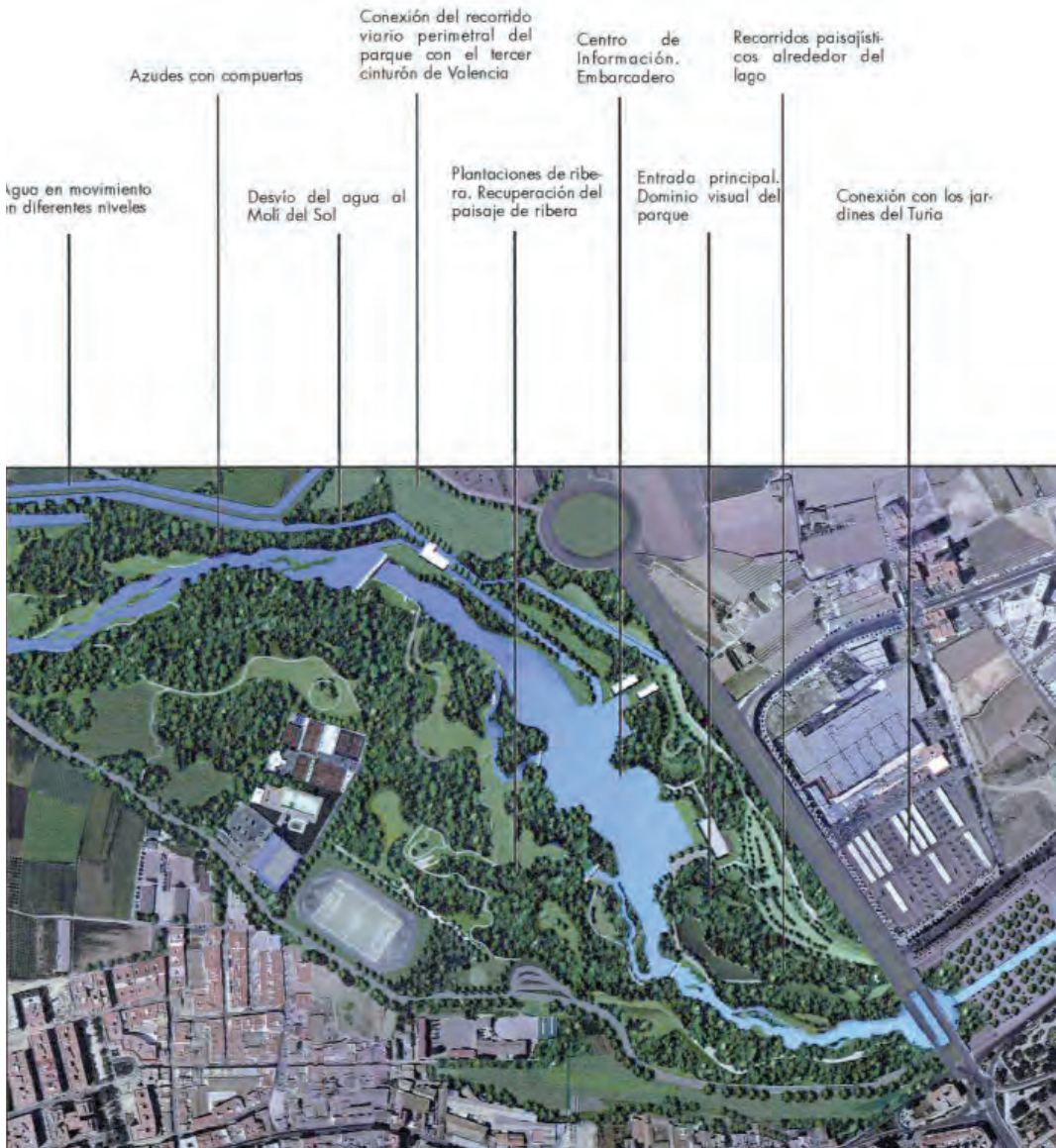
Circulación periférica
rodada. Entrada a zona
de niños y representa-
ciones al aire libre



Zonificación del proyecto mostrando los elementos de interés tenidos en cuenta en el proyecto. Muñoz, A, et al. Ayuntamiento de Valencia. 1998.
Planta general de la propuesta. Muñoz, A, et al. Ayuntamiento de Valencia. 1998.



y arquitectónica y articulan los usos y actividades específicas del momento y del lugar. Un 20 % de la superficie del parque estará ocupada por el agua, gran parte de ella concentrada en un lago de grandes dimensiones. El lago constituye uno de los principales focos de atracción del mismo, generando un microclima propio en su entorno. La topografía se basa en la original del cauce del Turia, y su variedad conjuntamente a la de la vegetación propuesta, proporcionará ambientes adecuados para diversos usos. En cursiva, memoria original.





Vista aérea de la intervención en fase de ejecución. Muñoz, A, et al. Ayuntamiento de Valencia. 1998.



Perspectiva de la propuesta vinculando el elemento acuático con la Casa del Agua ubicada en el Tramo II. Muñoz, A, et al. Ayuntamiento de Valencia. 1998.

Superposición del proyecto al estado previo. Muñoz, A, et al. Ayuntamiento de Valencia. 1998.

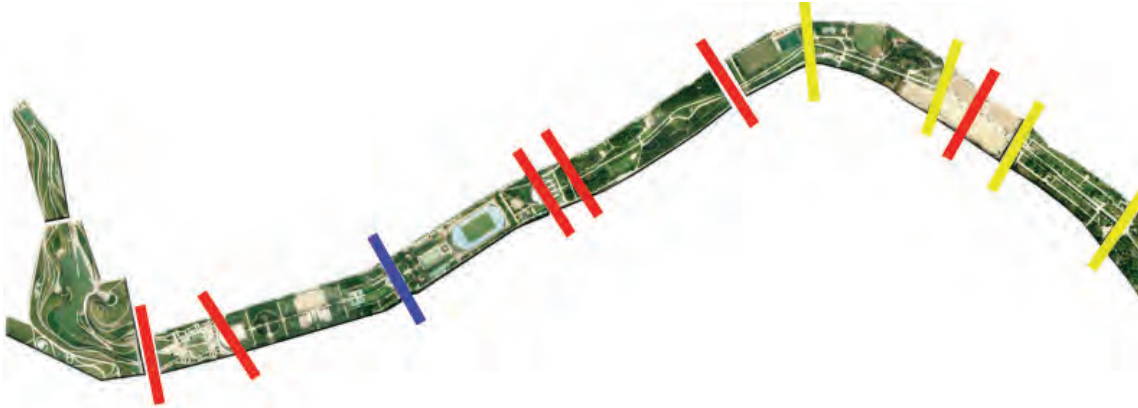




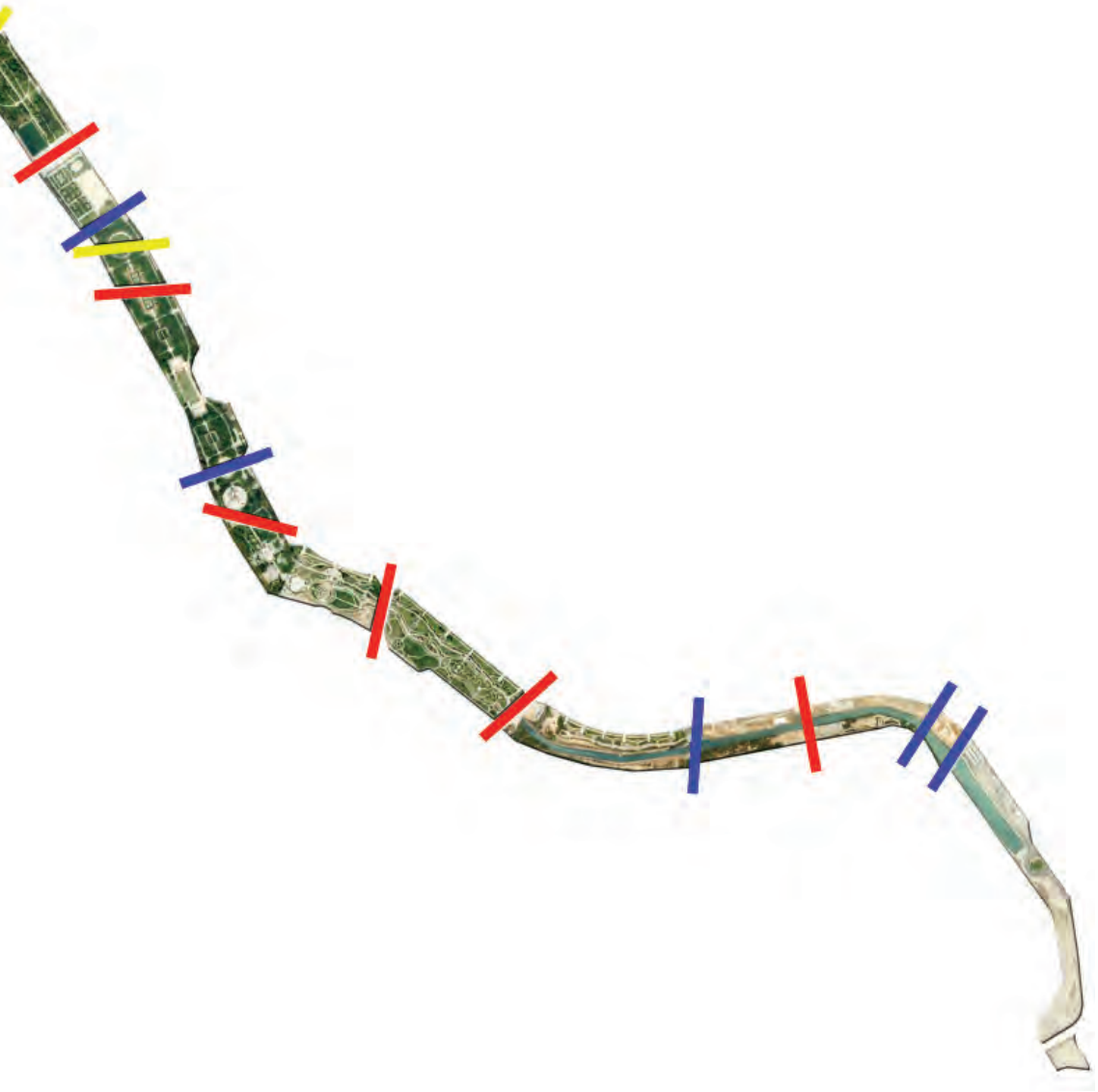


Tras la construcción de los cinco Puentes históricos entre los siglos XV y XVIII, y los nueve puentes y pasarelas realizados durante los años comprendidos entre 1892 y 1943, reseñados en capítulos anteriores, la ciudad de Valencia ha ido colonizando el cauce del río Turia mediante la construcción de nuevas infraestructuras en respuesta a las necesidades de una ciudad en constante expansión.

Desde el año 1958 hasta el momento actual, se han construido un total de doce nuevos Puentes y Pasarelas, sustituyendo alguno de ellos a los dañados por la riada de 1957, o ubicándose en nuevos emplazamientos, en correspondencia con las nuevas arterias de tráfico.



En rojo, nuevos Puentes realizados entre desde el año 1958.
En azul, Puentes realizados entre los años 1892 y 1943.
En amarillo, los Puentes históricos.







El Puente del 9 de Octubre.

Autor: Santiago Calatrava.
1989.





La Pasarela de Campanar.

Autores: Vetges-tu i Mediterrània.
1985.





El Puente de Ademuz.

Autor: Carlos Fernández Casado.
1958.





La Pasarela de Ademuz.

Autor: Ayuntamiento de Valencia.





El Puente de las Artes.

Autor: Carlos Fernández Casado.
1998.





El “*Pont de fusta*” (el Puente de madera).

Autor: Ayuntamiento de Valencia.
Sustituido.





El “*nou Pont de fusta*”.

Autor: José María Tomás Llavador.
2012.





El Puente de la Exposición.

Autor: Santiago Calatrava.
1995.





El Puente de las Flores.

Autor: Ayuntamiento de Valencia.
2002.





El Puente del Reino.

Autor: Salvador Monleón Cremades.
1999.





El Puente de Monteolivete. Tramo 1.

Autor: Fernández Ordóñez.
1992.





El Puente de Monteolivete. Tramo 2.

Autor: Santiago Calatrava.
2000.





El Puente del Azud de Oro.

Autor: Santiago Calatrava.
2008.





La Pasarela de la Fórmula 1.

Autor: Javier Machí Felici.
2007.





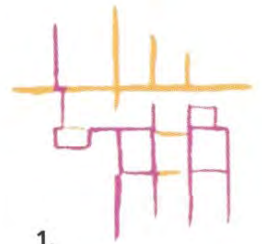
La clave de planificar un espacio que pretenda ajustarse a los objetivos del hombre que va a habitarlo, es entender cómo la gente usa y valora su entorno espacial.

Kevin Lynch²²⁶

La primera pregunta que conviene realizar antes del inicio de una intervención en un lugar previamente desarrollado, debería ser el como podemos valorar hasta que punto un espacio público es legible por parte de sus usuarios, y si es capaz de responder a las expectativas previstas. Uno de los pioneros en el estudio de esta cuestión fue Kevin Lynch, quien a mediados de los años 70, desarrolló una metodología que incluía cuatro fases diferenciadas. La primera de ellas consistía en realizar un análisis indirecto, en segundo lugar se trataba de trabajar mediante la observación directa, en tercer lugar establecer una comunicación directa y, por último, generar una simulación.

El *Análisis Indirecto*, enfatizaba el estudio de las diferentes conductas detectadas en momentos anteriores, es decir, trataba de recuperar una memoria, surgida a lo largo de la historia, de las diferentes actividades que se fueron desarrollando en dicho lugar. Dicho análisis se centraba en recabar toda una serie de informaciones, obtenidas mediante la investigación y el estudio de la documentación histórica. Posteriormente, los datos obtenidos tras la consulta de las fuentes, supuestamente objetivas, deberían filtrarse debido a la intervención de diferentes actores en la narración de los hechos, por lo que los mismos presentan una fiabilidad relativa ya que dichas fuentes revelan, con mayor o menor veracidad, lo que los habitantes realizaron en un periodo de tiempo en un lugar concreto, pero en cualquier caso, dichos comportamientos pasados pueden divergir sensiblemente de lo que los habitantes esperan realizar en un futuro.

Este mecanismo presentaba ciertas dificultades de aplicación, pues contando con la componente subjetiva subyacente en las fuentes consultadas, en numerosas ocasiones éstas resultaban insuficientes con respecto a la determinación de los diferentes factores que podían influir en las características del lugar objeto del estudio. Difícilmente a través de la lectura de un único relato, podremos relacionar el uso de un lugar con las diferentes consideraciones sociales, políticas o económicas que han intervenido en el periodo de tiempo estudiado. Por lo tanto es necesario reconocer que, precisamente por ello, debemos aceptar que el análisis indirecto solo permite realizar una serie de estimaciones empíricas, que podrían traducirse en una asimilación de la evolución de las diferentes conductas sucedidas en la actualidad o, en menor caso, posibilitar una previsión parcial de las futuras. Este estudio podría realizarse preferentemente en aquellos puntos de la ciudad en los que dispongamos de mayor cantidad de información documental, pero esta elección podría convertirse a su vez en una hipótesis de partida errónea, que se vería maximizada en aquellos casos en que los datos fueran sólo de carácter histórico, puesto que un fenómeno detectado en la vivencia de los ciudadanos durante un tiempo, por dilatado que este sea, puede súbitamente modificarse



1.



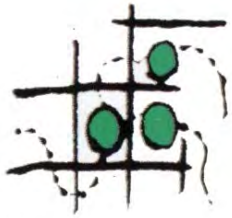
3.



5.



7.



2.



4.



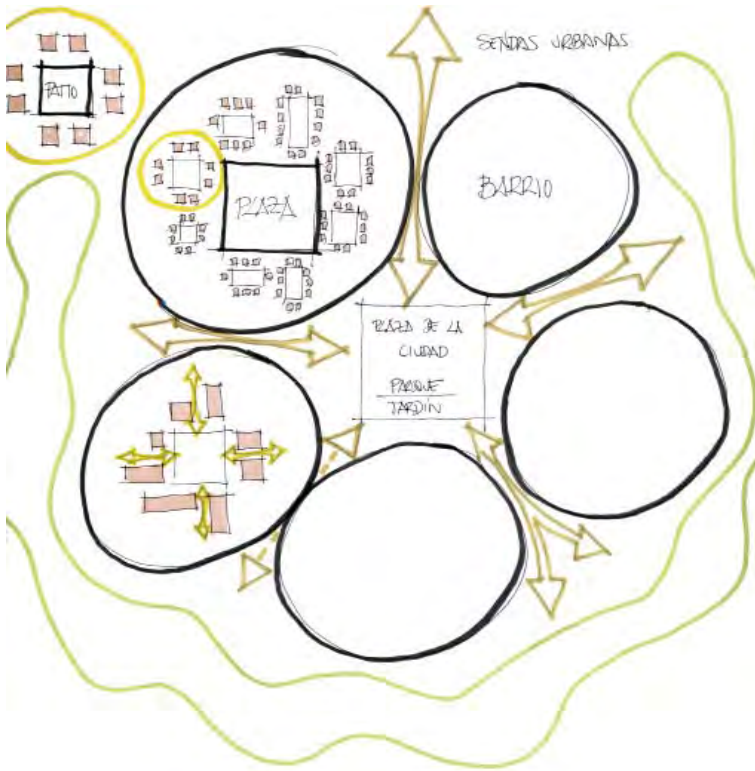
6.



“The concept map”, desarrolla los siete principios básicos para intervenir en un territorio. Interacción con la tradición, relación con la naturaleza, equilibrio de recursos ecológicos, utilización del sistema natural, unidades cooperativas, visuales de interés y por último, generar identidad futura desde el tiempo pasado.

para dar paso a otro que sería opuesto al disponible. Este sería el caso por ejemplo de haber afirmado rotundamente en los años 30 del siglo pasado que, como el Paseo de la Alameda de Valencia era desde antiguo un lugar muy bien valorado y muy utilizado entonces por los valencianos, esta preferencia se mantendría en años venideros y continuaría siendo lugar predilecto para el desarrollo de actividades lúdicas, y detectar posteriormente, en décadas sucesivas, como se produjo la decadencia paulatina de dicho área, que ha pasado prácticamente al olvido en los últimos tiempos. Por ello se debe insistir en que dicho análisis debería complementarse siempre con otra serie de estudios. Asimismo, las cualidades ambientales existentes en un lugar determinado deberían ser permanentemente investigadas. En capítulos anteriores se ha desarrollado un estudio profundo, utilizando diversas fuentes históricas y cartográficas, con la finalidad de desvelar y cualificar las características principales que poseía el paisaje fluvial percibido por los habitantes de la ciudad, e intentar a través del mismo reconocer sus componentes originales, para ser capaces de distinguir lo que en un lugar es novedad, en contraste con lo que ya es conocido y familiar. A pesar de los inconvenientes, parece razonable proponer que siempre que resulte necesario realizar una intervención, se debe considerar desde el principio que la continuidad temporal y formal debe convertirse en una de las piezas clave a utilizar para configurar las nuevas propuestas.

La segunda de las fases se denominó *Observación Directa*, y abordaba la observación in situ de lo que ocurría en el mundo real. La correcta y completa planificación de un lugar debería estar siempre sujeta a ella, de forma que el planificador pudiese conocer los errores cometidos en el pasado en anteriores intervenciones fallidas y aprender de ellos. Podríamos pensar, como plantean determinadas teorías conductistas, que la observación directa debería convertirse en la principal fuente de información, pero sin embargo los resultados obtenidos en el procesado de datos pueden ser extremadamente inexactos, si establecemos únicamente parámetros de movimiento, de apropiación, de actividad... y no se dispone de información personalizada, relativa a las



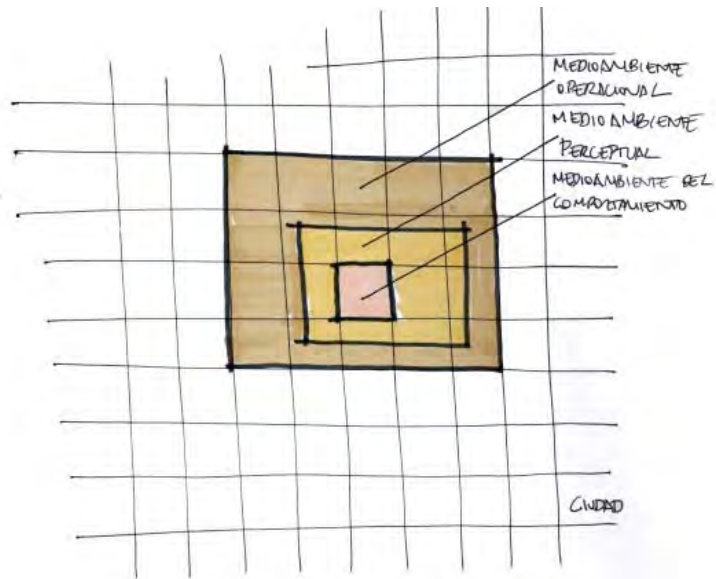
Organización espacial de una ciudad ideal.

diferentes sensaciones experimentadas por los usuarios, o acerca de su estado anímico, así como otros datos relativos a algunos factores necesarios para la correcta comprensión de un lugar, tales como el modelo familiar, las relaciones de proximidad o la situación económica del individuo. Uno buen ejemplo que muestra las limitaciones de esta clase de observación, podría ser el realizado por White²²⁷ en su estudio de uso de plazas neoyorquinas a principios de los años 80, en donde se determinaba el “pattern” o patrón de movimiento que indicaba las preferencias o las repulsiones de aquellas por parte de ciertos individuos, pero que no incluía el conocimiento personal e íntimo de los mismos. Los resultados enunciaban conclusiones tan obvias como, por ejemplo, que la gente se suele sentar en los lugares donde hay lugares para sentarse (“*people tend to sit where there are places to sit*”).

La tercera fase se centraba en la *Comunicación Directa*. En ella, Lynch fue incorporando paulatinamente diferentes metodologías en las que los diversos usuarios de un lugar,

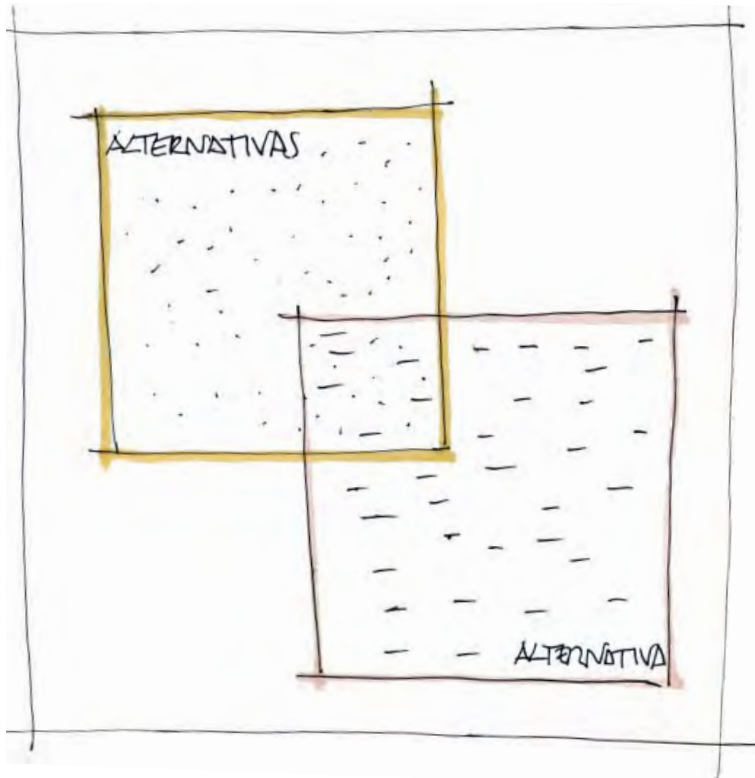
227. White. *The Social Life of Small Urban Spaces*. NY, 1980.

El medioambiente se modifica según el tamaño de la ciudad percibida, siendo el de comportamiento el de menor escala tras el que obtenemos el perceptual y el operacional.



realizaban una descripción libre y abierta del objeto de estudio. Dicho mecanismo de comunicación se podía realizar a través de la elaboración de dibujos o bocetos, en los que el observador intentaba a su manera captar el desarrollo de los lugares objeto de estudio, expresando en dichos gráficos los elementos determinantes que, según él, se evidenciaban de manera inmediata o eran considerados como los más importantes. Asimismo la obtención de resultados puede realizarse a través de entrevistas, respondiendo los usuarios a una serie de preguntas pre-establecidas. Sin embargo los datos de esta fase, que procuran complementar los obtenidos en la fase anterior, (observación directa) son difíciles de comparar, puesto que existe una obvia disgregación de resultados, y debe considerarse que, en cierta medida, el entrevistador puede influir directa o indirectamente en las respuestas del entrevistado o en la definición de los gráficos. Se observó que en gran cantidad de casos las respuestas obtenidas no eran del todo completas, especialmente en preguntas complejas como, por ejemplo, por qué el entrevistado no desarrollaba ciertas actividades en lugares concretos, mientras que por otra parte a veces estas respuestas se veían afectadas por factores o tendencias políticas difícilmente justificables.

En cualquier caso es de suma importancia detectar los recuerdos del pasado, abordando la exploración de los



Las alternativas de diferentes grupos o individuos puede tener un lugar común, que debe ser tratado con especial cuidado dada su gran importancia.

valores emocionales y sus asociaciones a lo largo del tiempo. Generaciones enteras van desapareciendo paulatinamente, y con ellas se disipan recuerdos, historias y anécdotas que difícilmente pueden restituirse con posterioridad. Por ello resulta necesario mantener un diálogo interactivo, eficiente y continuo, que permita al planificador considerar predicciones y preferencias de los entrevistados, para trabajar en la previsión o planteamiento de situaciones futuras con un planteamiento adecuado.

La cuarta y última fase se centra en la Simulación. Se trata de incorporar dinámicas activas individuales y de grupo, con lo que en parte incluye técnicas establecidas en la fase precedente. Ahora se intenta sobre todo el poner en diferentes situaciones a los entrevistados planteando preguntas tales como, por ejemplo: ¿Considera que el mantenimiento de un lugar es deficitario? ¿Qué haría el entrevistado para mejorar dichos lugares si fuese una personalidad pública? ¿En qué puntos invertiría mayor cantidad de fondos?... Esta fase es la que ofrece mayor diversidad de formulaciones y respuestas

diversas, ya que los datos pueden obtenerse mediante el planteamiento de juegos, *role-playing*, rompecabezas... Pero sin duda estas técnicas producen buenos resultados, y por lo tanto pese a su multiplicidad, resultan imprescindibles para obtener un espectro completo del lugar objeto de estudio.

Mediante la aplicación de estos cuatro mecanismos, el procesado de los datos obtenidos en conjunto proporcionan una lectura completa acerca de la percepción del objeto de estudio por parte de los usuarios y, consecuentemente, permiten al investigador conocer en profundidad multitud de aspectos complementarios, lo cual le facilita enormemente el actuar a continuación de forma adecuada, ya que tiene la posibilidad de formular soluciones que vayan en acuerdo con las demandas planteadas por los entrevistados y, gracias a ello, obtener resultados idóneos.

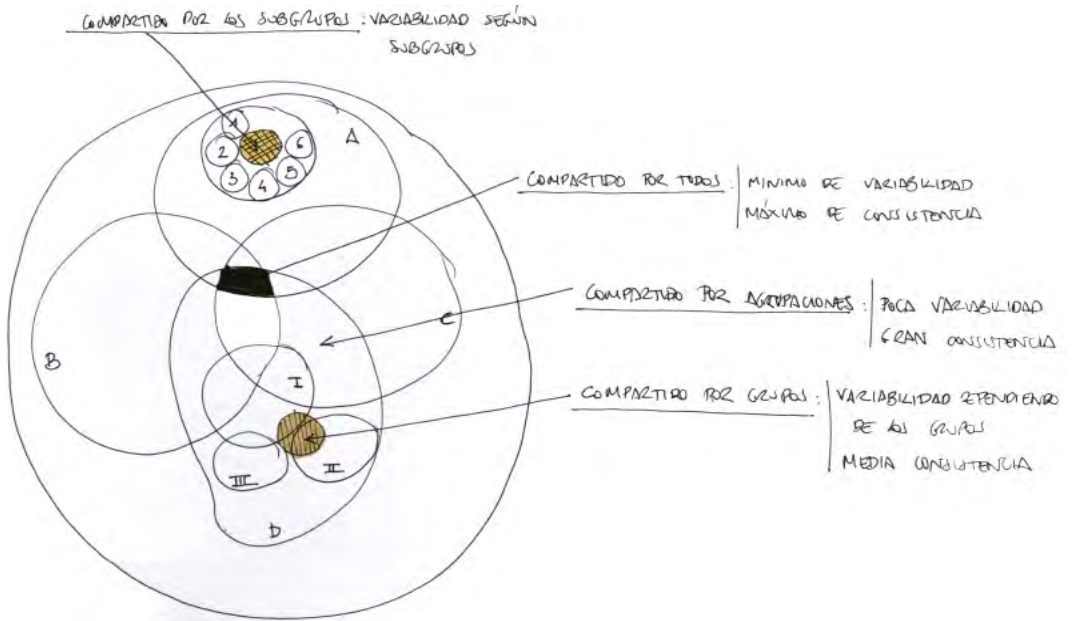
Años después, Amos Rapoport²²⁸, planteó ciertas reflexiones que resultan de gran utilidad, en relación con la idoneidad del medio ambiente. Averiguar el significado de lo que se entiende como un medio ambiente adecuado para la vida, que se expresa mediante la imagen que la gente tiene acerca de lo que es una existencia conveniente dentro de un entorno apropiado, puede darnos a conocer el correcto funcionamiento o las disfuncionalidades de un conjunto de lugares, lo que nos permitirá rediseñarlos en el sentido de corregir y mejorar las condiciones ambientales de los mismos, ajustándolos al conjunto de reglas establecidas tras las definiciones obtenidas alusivas a lo que debe ser una adecuada calidad ambiental.

El mito de la máquina: la tarea primordial del ser humano no fue construir herramientas para dominar el ambiente, sino instrumentos para dominarse a sí mismo.

Munford, Lewis

Todos los medioambientes antropizados, es decir, intervenidos por la mano del hombre, están diseñados de una manera directamente implicada con la toma de decisiones racionales, y tanto las elecciones de partida como la forma específica de resolver los conflictos, requieren siempre de un

228. Rapoport, A. *Aspectos humanos de la forma urbana*. Barcelona, 1977.



proceso de gestión. Aunque todos los asentamientos urbanos están organizados con respecto al espacio, el tiempo, el significado y la comunicación, los criterios subyacentes a esta organización difieren de una forma extraordinaria pues, por poner un ejemplo, mientras que en las nuevas ciudades de Estados Unidos se enfatizan de manera extraordinaria el movimiento y la accesibilidad, las ciudades musulmanas limitan la circulación y precisamente controlan el comportamiento de sus habitantes al restringir la movilidad²²⁹.

Las áreas comunitarias disponen asimismo de diferentes gradaciones pudiendo o no pertenecer a diferentes grupos y subgrupos. La visibilidad y la consistencia vendrán directamente determinados por el amplitud de la intersección.

La cantidad de espacio útil al aire libre por número de habitantes dentro de las ciudades medievales no ha sido superada por ninguna forma posterior de ciudad.

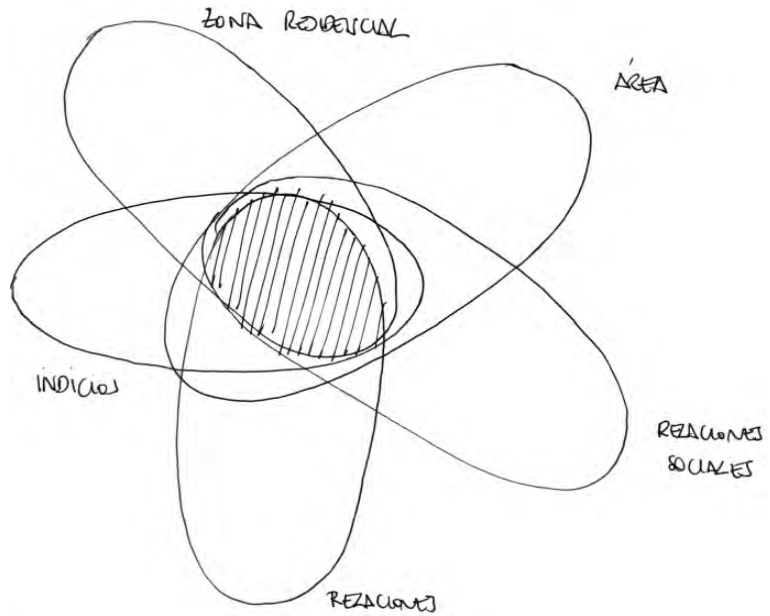
Mumford, Lewis²³⁰

Si aceptamos que existe en cada caso un modelo selectivo de diseño, orientado hacia la consecución de un resultado ideal, relacionado íntimamente con las diferencias culturales a través de las cuales se organiza el medio ambiente, hay que aceptar también como consecuencia que el concepto de calidad ambiental será un concepto muy variable. Esto nos obliga a analizar una percepción personalizada y específica de cada medio ambiente. Efectivamente, el

229. Brown. *From Medina to Metropolis*. NJ, 1973.

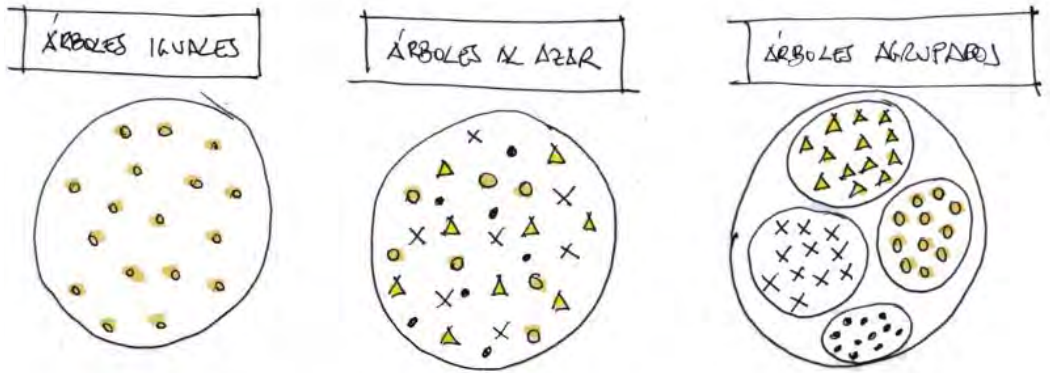
230. Mumford, L. *The city in history*. Harcourt, Brace y World. NY, 1961.

Incidencia de diferentes factores en las decisiones y referentes personales.



análisis de la percepción del medio ambiente particular en cada caso, es importante porque introduce variabilidad cultural personalizada y porque modifica la noción de un medio ambiente unificado y generalizado, poseedor de características inmutables. La actitud con respecto a la producción de un diseño adecuado sería diferente si se aceptase que, a menudo, el medio ambiente percibido es muy distinto según sean los diseñadores u otras personas quienes lo perciben, dado que distintos grupos de usuarios pueden tener percepciones medio ambientales muy diferenciadas en relación con un mismo lugar.

De nuevo parece obvio que salvaguardar la historia puede ser una manera de plantear una buena previsión de lo que puede ocurrir en el futuro, si consideramos que las personas modifican su comportamiento actual a través del aprendizaje y de la asimilación de nuevas actividades y herramientas que aplicarán en momentos futuros. Cualquier renovación inadecuada del entorno, tiene un coste importante, ya que supone la pérdida de información potencial del pasado, pues aunque es verdad que la literatura y las imágenes transmiten mucha información, las cosas reales que se mantienen suministran siempre una información más profunda. Por lo tanto, debemos procurar la preservación del pasado próximo



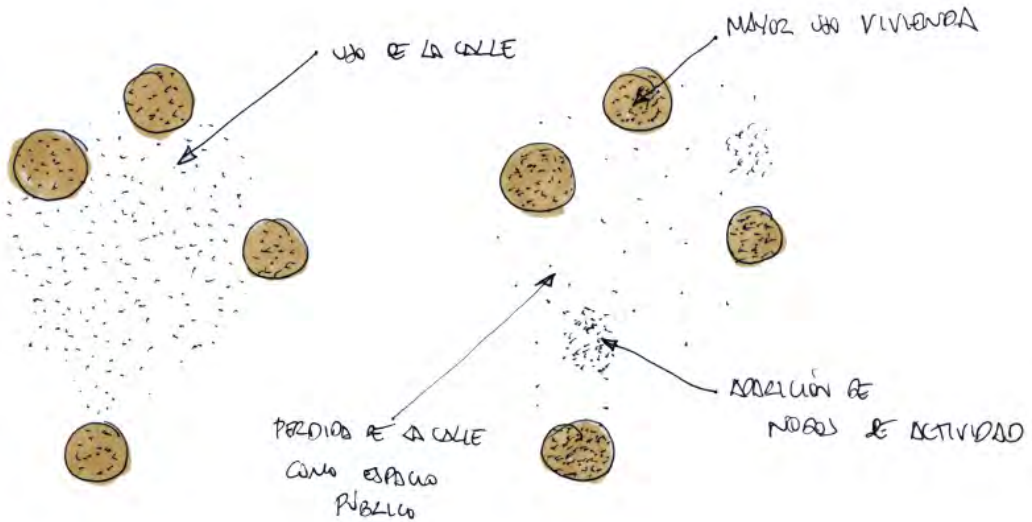
y medio, de ese pasado con el que hemos establecido unos enlaces reales. Pero si queremos generar una preservación eficaz de manera justificada, debemos saber para qué y para quién se está preservando el pasado.

Cuando una persona madura adquiriendo experiencias cada vez más extensas, amplía su gama media de expectativas realistas y distingue con más agudeza entre predicción y deseo²³¹.

¿Cómo puede ser estimulada la definición del entorno exterior mediante una imagen del tiempo que sea flexible y ensanche el presente? ¿Cómo puede usarse este conocimiento para lograr una mejor dirección del cambio ambiental? ¿Cómo podemos saber si el sentido del cambio ambiental tiene o no alguna influencia sobre el cambio psicológico o el cambio social? En general, las cosas antiguas nos parecen más interesantes en uno de estos dos contextos: o bien totalmente aisladas, en algún lugar solitario y salvaje, elevado u oculto, o bien en íntimo contacto con la vida contemporánea, esto es, incrustadas en su mismo centro. La dirección del cambio ambiental requiere técnicas de representación apropiadas, pues de otro modo sería imposible planearlo y controlarlo. Los actuales métodos de recogida de datos siguen basados en la hipótesis de que el cambio ambiental está constituido por una serie de situaciones estables que se relacionan entre sí. Por ello deberíamos realizar secuencias fotográficas, estudios permanentes, registros de actividades y nuevas tendencias, manteniendo de manera constante la supervisión de los lugares, para de este modo no interrumpir el flujo continuo

La percepción se enfatiza mostrando niveles de complejidad mayores. La definición de la plantación de vegetación, en este caso, obtendrá mejor aceptación, a través de criterios estéticos, en el caso en el que los conjuntos de vegetación se mantengan agrupados en un gran todo, frente a la opción de disponerlos al azar, o a la más cuestionada, en la que se produce monotonía al ser todos los árboles de la misma especie.

231. Lynch *¿De qué tiempo es este lugar?* Barcelona, 1975.



La pérdida de la calle como espacio público necesita revisar los usos y necesidades de los grandes espacios públicos, dando como resultados en estos una heterogeneidad de usos mayor, lo cual colisiona con la creación de lugares unifuncionales.

de los fenómenos reales y cambiantes que tienen lugar en el ámbito de estudio²³².

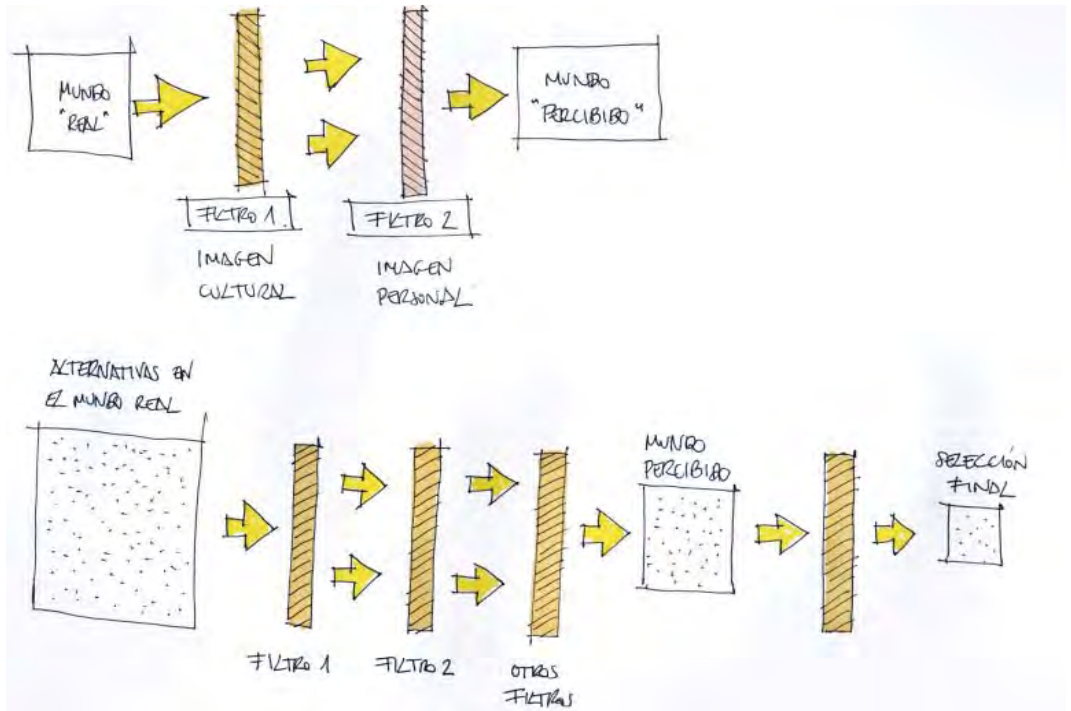
Por lo tanto, en acuerdo con lo expresado, se debería desarrollar una serie de medidas y actividades que persigan el afianzamiento de los cambios medioambientales. En ellas se podrían inscribir diferentes actuaciones, que permitieran interiorizar los cambios temporales a través de lo que se puede denominar como la “celebración del tiempo” o la “comprensión del cambio”, lo cual supondría la exteriorización, por parte de los residentes, de sus esperanzas y futuras intenciones, expresadas mediante un debate activo entre los usuarios y asesores especializados o representantes locales. Del mismo modo, se debería promover la participación en dichas actividades de las personas de edad avanzada, considerándolas como testigos del cambio, con objeto de registrar sus recuerdos mediante narraciones o grabaciones.

Cualquier intento de análisis de las interrelaciones entre el hombre y su medio, implica necesariamente estudiar cinco áreas complementarias, relacionadas con el conocimiento, el sentimiento y la acción²³³:

- El área situacional, en la que se desarrolla la autoestima y los individuos se autoevalúan.
- El área cognitiva, que se refiere a la actividad intelectual de conocer y que nos proporciona datos acerca del pensamiento racional, que pueden ser seleccionados e

232. Hawthorne, Nathaniel. *The house of Seven Gables*. Boston, 1851.

233. Isus, Echeverría, Martínez, Sarasola. *Orientación profesional*. Barcelona, 2008.



interpretados para una toma de decisión final.

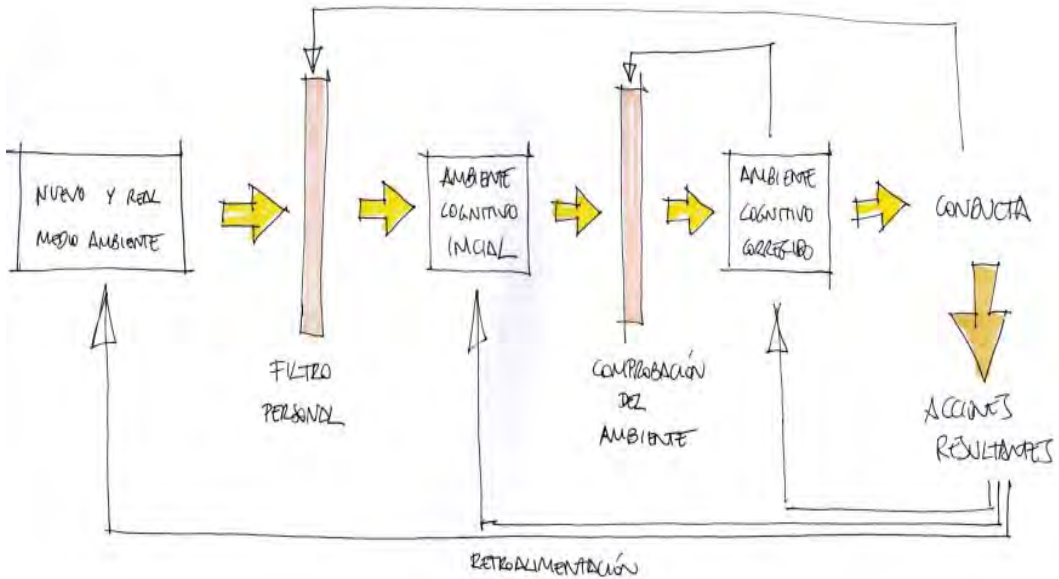
- El área afectiva, en donde se engloban los intereses, los sentimientos, las sensaciones y emociones, que determinan las conductas finales a la hora de tomar una decisión que a menudo se asocia con imágenes.
- El área conactiva en la cual, a través de la combinación de las dos anteriores, se produce una acción por parte del individuo, y por lo tanto dicho acto o acción supondrá una inferencia del mismo sobre una situación o un lugar.
- Por último encontramos el área acomodativa, que nos permite tomar decisiones.

Debe tenerse en cuenta que tanto el aprendizaje como la experiencia pueden modificar la percepción del mundo real, a causa de la presencia de filtros personales que pueden alterar la identidad el mundo percibido.

La imagen como noción puede llegar a ser un concepto clave en los estudios que analizan las relaciones entre el hombre y su medio, porque la imagen está especialmente relacionada con la memoria y ello es especialmente importante en el campo del diseño urbano²³⁴.

El esquema de la percepción del "mundo percibido" se realiza a través de una serie de filtros personales y culturales, que deforman el "mundo real", para definir una imagen. En un caso más complejo, dichos filtros pueden multiplicarse para obtener un "mundo percibido" que, tras sucesivos filtros, (puede coincidir con el uso entre otros), puede definir finalmente la selección final de las alternativas ofrecidas por el mundo real

234. Lynch. *La imagen de la ciudad*. Barcelona, 1960.



La expresión del mundo percibido puede generar una retroalimentación, tanto de los diferentes filtros como del mundo real, lo cual plantea un mundo real en permanente cambio.

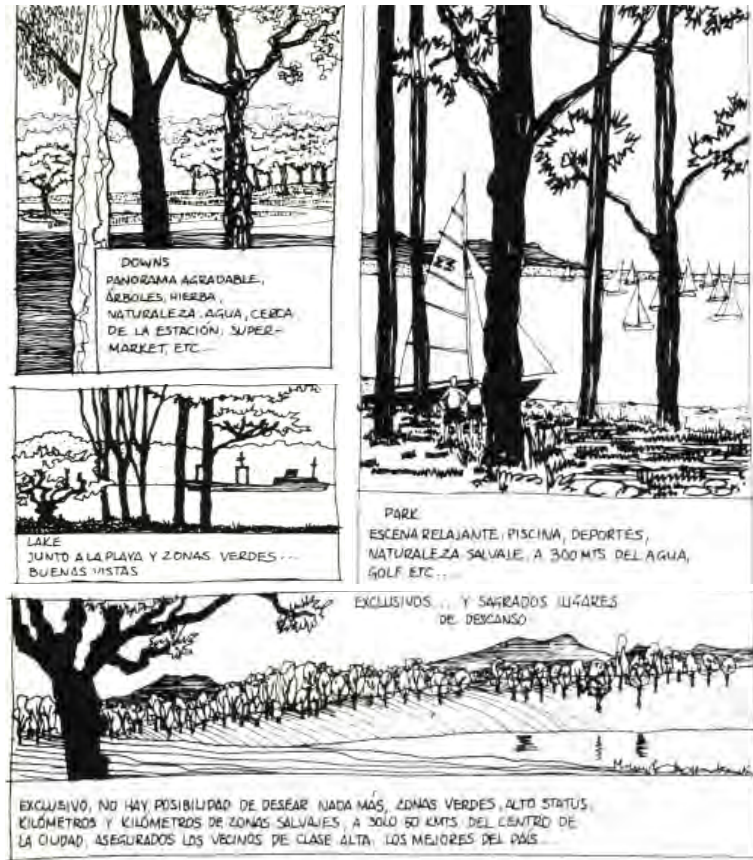
Las imágenes socialmente admitidas y compartidas por una mayoría, ejercen una importante presión y buscan ser aceptadas. De manera experimental, cuando se trabaja con una imagen pre-impuesta, los grupos de personas a los que se entrevista contestan a veces con respuestas equivocadas o erróneas, ya que prefieren hacerlo así antes que desestimar la imagen supuestamente compartida, es decir, prefieren creer en un error de los sentidos antes que contradecir con sus respuestas el valor de dicha imagen. Idealmente las ciudades están diseñadas para ajustarse a las preferencias de su agentes de gobierno, que son quienes en calidad de representantes establecen los parámetros de lo que debería ser un medio ambiente de calidad. Si las imágenes generadas incorporan ideales, la gente confronta la realidad con estas imágenes y evalúa la calidad ambiental a partir de dichos ideales. A un nivel general, podríamos afirmar que las personas analizan los estímulos gracias a esquemas cognitivos también variables. Esto supondría considerar que el éxito de un medio ambiente dependería, consecuentemente, de su congruencia con la imagen apropiada. El significado de la palabra cognición se identifica con llegar a saber algo, y por

lo tanto se refiere tanto al proceso de llegar a comprender y a entender una entidad, como al resultado, producto o cosa conocida. Se pretende de llegar a conocer de qué manera las personas otorgan significado al mundo físico, esto es, determinar el esquema de uso que los individuos desarrollan para poder reconocer, ordenar y estructurar su entorno, y los efectos que deberían generarse dentro de dicho entorno, que configuran el denominado medioambiente operacional. El objetivo consiste en averiguar, en la medida de lo posible, de qué forma se inicia un sentido de apropiación de los diferentes espacios públicos a través de la integración de actividades en su seno²³⁵. Debemos en consecuencia resolver una dualidad: por una parte intentar reconocer la estructura mental de los diferentes individuos usuarios del objeto de estudio, y a la vez intentar relacionarla con la estructura del espacio público objeto de estudio. Resulta manifiesto que la divergencia estructural entre la definición de un lugar y nuestros intereses propios, puede suponer un fiasco terrible.

La procedencia del término percepción proviene del latín *percipere*, que significa comprender o darse cuenta de algo, pero implica siempre una cualidad activa y por eso se puede afirmar que, al participar en la percepción del medio, los individuos se convierten en actores dentro de una obra teatral, no se mantienen en la platea observando desde fuera el entorno sino que intervienen en el mismo. El medio ambiente no es algo “allá afuera” que puede percibirse como ajeno, sino que es algo donde los individuos se convierten en piezas fundamentales, y donde se participa de una experiencia. Parece evidente que no podemos participar de algo que no percibimos. De este modo, al participar activamente en el medio, individuo y medio se encuentran en un constante, activo, sistemático y dinámico intercambio. Resultará fundamental al iniciar una percepción dentro del medio, conocer qué papel juegan nuestros sentidos, así como intentar desentramar las posibles relaciones vinculadas entre nuestra estructura mental y los diferentes filtros que intervienen en nuestra concepción del mundo percibido, problema harto difícil dado que debemos relacionar conceptos

235. Lynch. *La imagen de la ciudad*. Barcelona, 1960.

Calidad ambiental representada a través de 4 ejemplos de anuncios publicados en Australia. Dibujos de Amos Rapoport.



que permanecen, a día de hoy, en estudio y constante revisión debido a una problemática que se mantiene irresoluble, dada la gran variedad de grupos diferenciados. En cualquier caso y como se ha indicado anteriormente, si un individuo no dispone de una correcta estructura mental que garantice una coordinación tácita entre el espacio y el tiempo, difícilmente puede participar en procesos de percepción.

El conocimiento del proceso cognitivo se inició con las teorías planteadas a principio del siglo XX por la corriente denominada Gestalt, que anunciaba como base objetiva la caracterización de la experiencia personal como método de aprendizaje del individuo. Desde el momento en el que iniciamos los procesos perceptivos, nuestra mente inicia la creación de estructuras grupales que permiten desarrollar una serie de relaciones básicas entre los diferentes objetos presentes en nuestro entorno. Era fundamental ponderar procesos de experimentación para enfatizar unos procesos



Pimlico gardens. La imagen muestra un continuo verde que va desde los tapizantes hasta la vegetación de gran porte, incluyendo una capa media a través de arbustivas. Todo ello, conjuntamente con la presencia de fuentes ornamentales y mobiliario de calidad, así como un tratamiento naturalizado de la pavimentación e itinerarios, han convertido este jardín en una fórmula de éxito. Dibujo de Gordon Cullen.

de aprendizaje que se trasladarían, paulatinamente, a un entramado mental a través de las relaciones entre objetos. Los colores, las letras, los objetos inician un proceso de relación que permite que se conviertan en inteligibles o legibles, incluso a pesar de disponer de cualidades diferenciadas, y los procesos mentales permiten generar una serie de descriptores que agrupan cada uno de los participantes en la escena en cuestión. Es de sobra conocida la técnica empleada de fondo y figura en los trabajos más influyentes de la Gestalt.

A mediados de los años 50, Gibson²³⁶, al que se considera uno de los grandes puntales de la teoría cognitiva, afirmó que la percepción supone un proceso de enriquecimiento, puesto que el individuo que participa activamente del proceso perceptivo, debe sin duda generar una serie de filtros que permiten al observador mirar críticamente, escuchar de forma selectiva, degustar como un entendido, o tocar con habilidad los objetos. El hombre detecta así mejor los detalles y fija su atención, al tiempo que organiza los elementos percibidos y asocia las sensaciones, ya que si la experiencia forma parte del proceso perceptivo, es porque la memoria registra ciertas secuencias anteriores.

236. Gibson, James. *The perception of the visual world*. Michigan, 1950.

Propuesta de mejora de los jardines de Pimlico, que padecían un exceso de contaminación acústica. Dicho parámetro suele ser uno de los menos tratados por los proyectistas. Dibujo de Gordon Cullen.



El entorno es susceptible de modificar el género de vida y los valores sociales y personales, influyendo en las distribuciones residenciales por intermedio de las clases sociales y del ciclo vital, y de ocasionar desarreglos y enfermedades.

Michelson²³⁷.

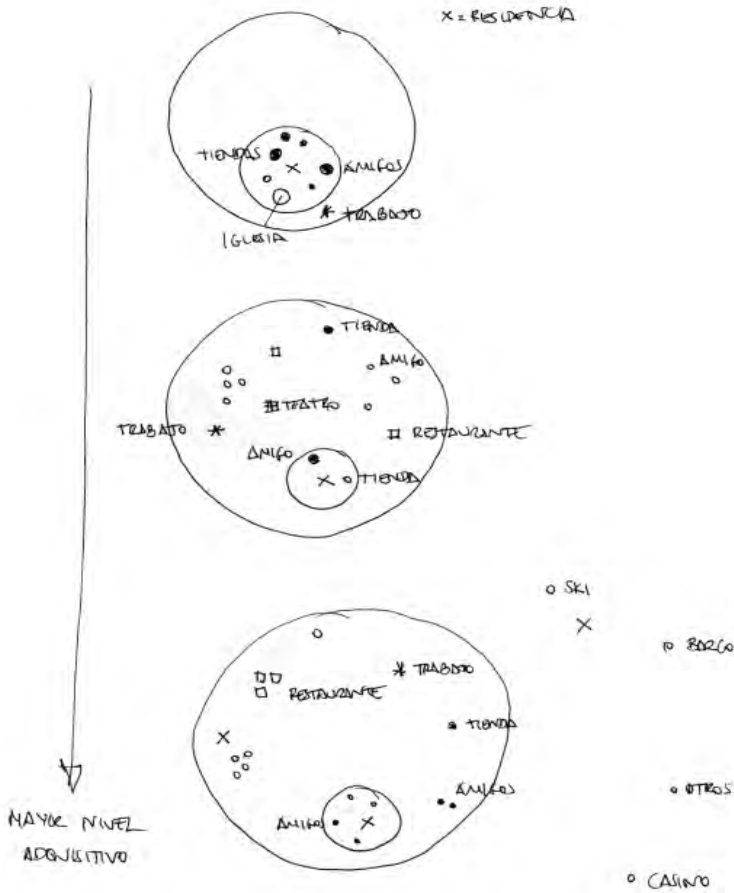
Estas teorías han ido generando una serie de criterios principales que participan activamente en los procesos de percepción²³⁸.

El primero de ellos es la escala. Nuestras ciudades están desvinculándose paulatinamente de entender como algo necesaria la existencia de una escala humana en nuestro entorno. Desde el momento en que participamos de un proceso perceptivo, la correcta visualización de la escala es fundamental. Desde la infancia, nuestra capacidad cognitiva que va creciendo a través de la experiencia, nos va permitiendo interiorizar dicha cuestión. Piaget²³⁹ determinó la evolución de nuestra estructura cognitiva a través de la comparación entre los niños, que en sus primeros meses solo disponen de una visión bidimensional, con lo que necesitan

237. Michelson. *Most people do not want what architects want*. 1968.

238. Leroy. *Les paysages urbains*. Paris, 1971.

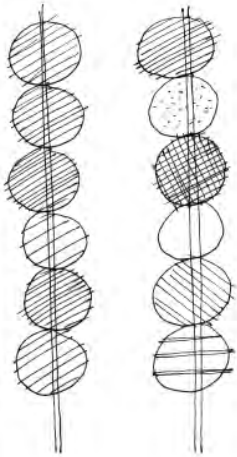
239. Piaget, Jean. *The child's conception of time*. Londres. 1969.



Variación de la movilidad de los habitantes en función de su nivel adquisitivo.

apoyarse del resto de los sentidos, gusto y tacto para compensar su deficiencia perceptil, y los adultos, que han ido paulatinamente incorporando una visión tridimensional que se fundamenta en la memoria, puesto que se articula a través del estudio comparativo de lo que ya conocemos, para obtener el reconocimiento tanto de los objetos como de las escenas. Por ello, dado que la escala de nuestro entorno se incrementa proporcionalmente a las deformaciones que necesitamos para la correcta comprensión de escenas y objetos, tenemos que incorporar a nuestra estructura mental nuevas informaciones y relaciones.

El segundo de los factores es la creación de esquemas lógicos. La percepción de un único objeto es aparentemente sencilla, ya que necesitamos una relación simple para obtener la definición de unas características, y posteriormente



La heterogeneidad en el tratamiento de un continuo suele obtener los mejores resultados a nivel de percepción.

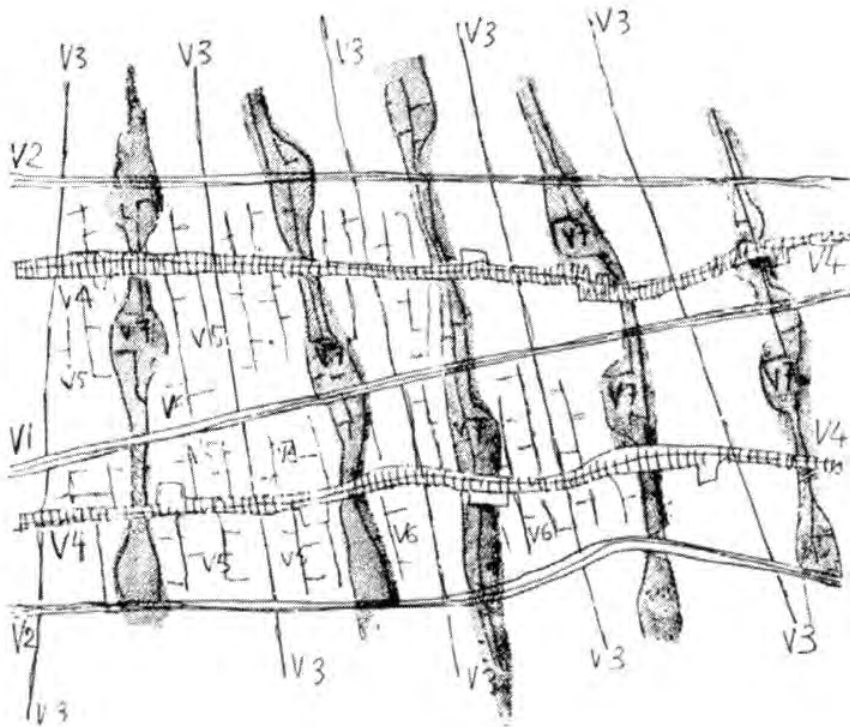
desarrollar un proceso de comprensión interior. Sin embargo, en cuanto nos desplazamos a nuestro entorno, la percepción no implica realizar un estudio pormenorizado de cada uno de los elementos, sino que aplica un esquema lógico que nos permite comprender de un vistazo la escena, aceptarla o desecharla, y a partir de ese momento proceder a un análisis secuencial. Nuestro entorno, a pesar de mostrarse de un modo caótico, puede ser percibido y comprendido gracias a la creación de dichos esquemas. En el caso que nos situemos en un medio excesivamente complejo, deberemos remitirnos a un incremento de escala, es decir, a una aproximación, para recrear posteriormente mediante el desplazamiento el sistema completo.

El tercero, no menos importante que los anteriores, son las referencias. Si se da el caso que el individuo no dispone de referencias, los dos valores anteriores pierden significado. El proceso comparativo se extiende en el tiempo desde la infancia, y nos permite desarrollar un requerimiento básico, que es el de situarnos. Por ello, cuando el medio va apareciendo ante nuestros ojos, a medida que vamos descubriendo nuevos lugares, se nos van aferrando una serie de puntos, hitos y referencias, que nos sirven de guía dentro del gran ente urbano. Es indudable que la diferenciación entre nuestras ciudades resulta necesaria puesto que, además de percibir unos sistemas georreferenciales básicos, a través de la apropiación de cualquier accidente geográfico que nos rodea, ríos, montañas... debemos desarrollar otros, vinculados a nuestro entorno próximo, a través de una escala determinada y unos esquemas lógicos. Entre dichas referencias podemos encontrar con hitos, con plazas, con edificios representativos, monumentos, calles y avenidas, parques y jardines... planteando contrastes dentro de la uniformidad del tejido urbano. Podemos afirmar que, a mayor complejidad dentro de la continuidad, mayor calidad le otorgaremos a nuestro entorno. Podemos asimismo anunciar que las referencias principales de nuestras ciudades, los hitos, están desarrollando una pugna sin cuartel, un proceso interminable por erigirse como el elemento más percibido dentro de la complejidad creciente de nuestro medio, proceso

contrario a nuestra estructura perceptiva. Se podría sugerir que las características urbanísticas pueden participar de nuestra percepción a través de muchos temas, como son la estructura de la red viaria, la distribución y características del espacio público, la implantación, agrupamiento y condiciones de las edificaciones, la sección viaria y la escala, así como la presencia de lo natural. Mientras que las características arquitectónicas afectan a cuestiones tales como la volumetría, materialidad, fachadas, aberturas, superestructuras, relación interior-exterior...

La hipótesis de familiaridad sigue estando en la base de la percepción. La falta de identidad y de vida de los nuevos conjuntos urbanos, en relación con las zonas más antiguas de la ciudad, nos lleva a plantear el paisaje en términos de percepción subjetiva. Es preciso buscar en la noción de familiaridad los elementos invisibles que confieren una significación al paisaje. Por ello, comprender la naturaleza del vínculo medio urbano + símbolo = paisaje, equivale a conocer lo que el objeto evoca en el sujeto y lo que el sujeto proyecta sobre el objeto.

Los sistemas perceptivos han sido estudiados históricamente y se agrupan en cuatro factores básicos. El visual, que es sin duda el que ha sido objeto de estudio en mayor número de ocasiones, y definitorio de gran parte de las variables de nuestro entorno. Nos permite desarrollar la comprensión de una imagen a través de una secuenciación perceptiva, de mayor a menor escala. El auditivo, en el que se caracterizan cualidades acústicas. Un lugar excesivamente ruidoso difícilmente puede apreciarse. El táctil, que se expresa a través de las sensaciones cutáneas que se desarrollan tanto mediante nuestro movimiento y nuestro contacto con el suelo, como a través de otros factores naturales, como el viento, la lluvia... Se podría asimismo incorporar dentro de este factor las sensaciones internas que se producen con nuestro desplazamiento propio, por ejemplo, excesivos movimientos bruscos o contactos no deseados con otros individuos pueden convertir nuestro entorno en algo hostil. El cuarto y no menos importante, a pesar de la dificultad de controlarlo, es el olfativo. Nuestras ciudades se caracterizan por no tener



Irrigation du territoire. Les 7 V. Chandigarh. Dibujo de Le Corbusier.

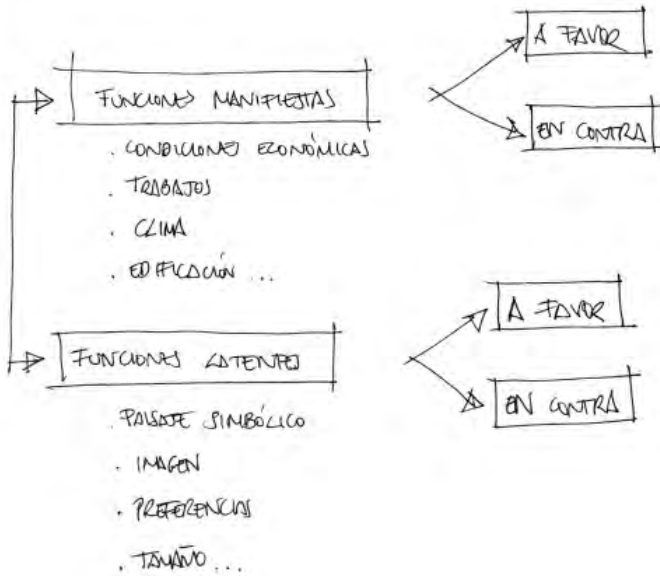
cualidades olfativas notorias. El tránsito por un área floral o aromática contenida en un lugar poco privilegiado, puede conseguir que éste se perciba como algo agradable.

Hoy la naturaleza en el campo se encuentra asediada y es tan escasa en la ciudad que se ha convertido en algo valioso.

Ian McHarg²⁴⁰

Diferentes factores socioculturales juegan un papel esencial en nuestro entorno urbano. La apropiación por parte de los individuos de los lugares puede deberse tanto a su carácter concreto, el caso de pasear, como de la normativa de uso establecida. Si definimos un entorno urbano como la expresión de la apropiación de sus individuos, podríamos considerar que el paisaje se compone de una sucesión de lugares con una personalidad cultural diferenciada, con lo que cualquier intervención en el mismo debe responder a ciertos condicionantes previos. Como ya hemos indicado, siempre habría que comprender las diferentes culturas, su estilo de

240. Mc Harg. *Design with nature*. NY, 1969.



La dualidad entre las funciones manifiestas y las latentes, debe ser tenida en cuenta en todas las intervenciones pendientes de desarrollar.

vida, su simbolismo... para no cometer errores aplicando unas reglas generalizadas que resultarían casi con seguridad inadecuadas. Esta consideración comporta producir cambios considerables en la planificación y el diseño urbano, ya que hasta ahora ha sido tenida en cuenta en pocas ocasiones. Si aceptamos inicialmente que la ciudad está constituida por una serie de subsistemas que tienen personalidad distinta, ello influenciará intensamente en la manera en que los mismos se perciben y se constituyen mentalmente.

Esta ciudad que avanza reemplaza las complejas comunidades de bosques, campos y arroyuelos por ambientes biológicamente estériles que no son, ni social ni visualmente enriquecedores.

Michael Hough²⁴¹

Dado que nuestro espacio público va a depender de condicionantes grupales, se podrían desarrollar diseños multifuncionales poco definidos, propiciar un diseño abierto que se manifestase exclusivamente mediante algunas infraestructuras que lo delimitasen básicamente, pero permitiendo a su vez la posible utilización espontánea del mismo, e incluso considerando una posible modificación de

241. Hough, Michael. *Naturaleza y ciudad. Planificación urbana y procesos ecológicos*. Barcelona, 1998.

su uso. Esto permitiría potenciar la ambigüedad, la conducta personalizada y la expresión de diferentes valores difíciles de establecer a priori en el diseño. Es preciso aceptar que no sólo es imposible planificar hasta el más mínimo detalle un lugar, sino que además es indeseable hacerlo.

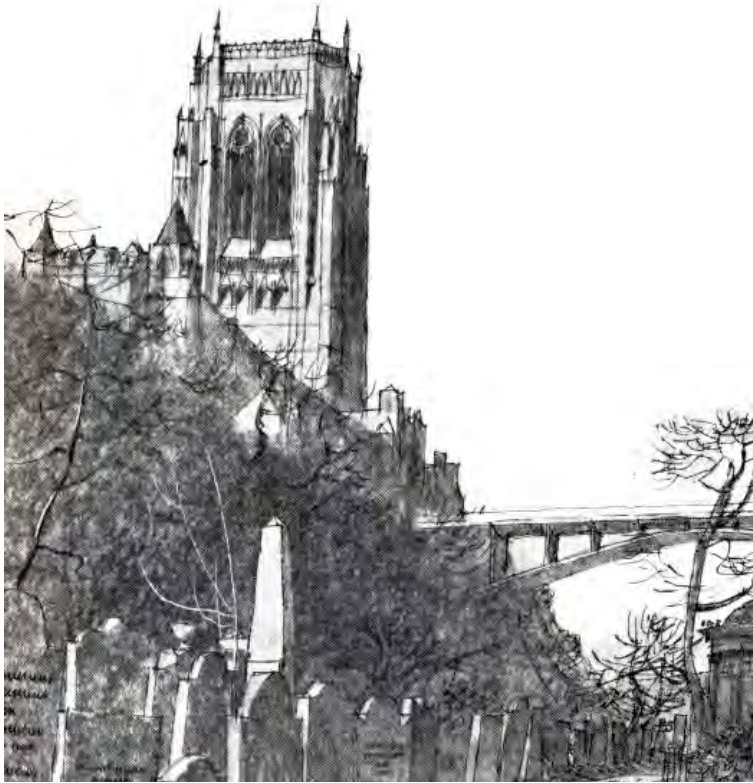
En cualquier caso, los procesos de diseño intentarán descubrir la congruencia entre los factores psicológicos, socioculturales y simbólicos de los usuarios, y el medio en el que estos usuarios viven. Tanto la generación de un diseño abierto como la consideración de la existencia de paisajes culturales, implican proporcionar un papel activo a la gente en su propio medio. Cuando las personas piensan y sienten que, de alguna forma, pueden controlar e influenciar su medio ambiente, se relacionan con él con actitudes muy distintas que si consideran que no pueden participar en el de manera personal.

La gente debe ser capaz de producir cambios visibles en el medio a cualquier escala. El paisaje es biográfico, está hecho de los caminos, lugares y tramas que han configurado nuestra historia, por lo tanto hay que recuperar la memoria de los lugares creando contextos, significados y sentido de pertenencia, dejando que el paisaje se manifieste libremente, y desarrollando los ritmos vitales de crecimiento, muerte y reproducción. Las ciudades sostenibles deberían estar atravesadas por una red continua de jardines y paseos, que se conectaran a su vez en los alrededores de la ciudad en calidad de cinturones verdes protectores, de manera que el paisaje y el jardín pudieran llegar a ser parte integral de la vida humana. Las personas tienen que poder reconocerse en los espacios públicos, en las formas de los edificios y en las tramas urbanas, por lo tanto hace falta una generación de arquitectos capaces de crear fachadas, superficies y volúmenes donde las personas puedan reconocerse.

El urbanista que planifica en contra de las necesidades o de las líneas naturales debe fracasar.

Unwin²⁴²

242. Unwin, Raymond. *Town planning in practice: An introduction to the art of designing cities and suburbs*. Londres, 1909.



La presencia de diferentes puntos de vista suelen ser bien apreciados.
Dibujo de Gordon Cullen.

Hay dos posibilidades significativamente diferentes cuando consideramos la necesidad de realizar cambios en el medio ambiente: una es plantear que, cuantas más adaptaciones se realicen, más apropiado será el medio, y otra justamente la opción contraria, es decir, demasiados cambios significan insatisfacción. Un correcto diseño urbano debería generar la mayor variedad posible de actividades humanas, por ejemplo, aunque las preferencias de turistas y residentes pueden diferir en cuanto a los requisitos medio ambientales de una ciudad, resulta muy interesante considerar las ciudades y los paisajes preferidos por los turistas, porque ello nos indica cuales son capaces de hacer que los foráneos se sientan implicados, a pesar de que no viven allí.

El éxito de cualquier diseño depende del significado que tenga para los usuarios. El significado es un resultado de la acción, del uso y del movimiento, expresados en signos de actividad. Un programa de planificación sofisticado incluiría una red de acceso que hiciera hincapié en la consistencia, orientación y contraste visual, rematada a través de una

serie de puntos de entrada representativos, y un tratamiento unitario desarrollado de forma inteligible para sus usuarios. Debería constituirse como un todo imaginable y coherente, que permita a los individuos aplicar su familiaridad y sus costumbres propias al mismo.

Las ciudades del siglo XXI, las ciudades sostenibles, han de saber restablecer su relación con el tiempo, no solo en el sentido lineal sino en el complejo: han de permitir que se cumplan los ciclos circadianos de la población, garantizando un descanso entre actividades frenéticas, procurando la inclusión de sistemas lumínicos que garanticen una oscuridad relativa en los momentos en los que los individuos necesiten cierta tranquilidad.

En París (abril de 1945), alrededor de la Ópera, han vuelto los coches; ya ha empezado la hediondez, la calzada prohibida, la acera obligatoria, con todo su tropel, su desgracia, su significación: lugar de paso para peatones, de lo contrario, ¡pena de muerte! Ya no es posible mirar al cielo, ya se ha vuelto a las galerías.

Le Corbusier²⁴³

En el momento en el que observamos la ciudad actual, podemos considerar una serie de parámetros generalizados. Sin duda el más común es la pérdida de contacto entre la ciudad y el entorno circundante. El desarrollo de megalópolis devoradoras de entornos, hace que los individuos no sean capaces de conectar con el campo existente a lo largo del borde urbano y centren sus actividades en los parques insertos en la ciudad. Si se revisan los presupuestos dedicados a los parques y jardines de nuestras urbes, y se comparan con los destinados a los potenciales parques naturales u otras áreas de interés presentes en nuestro entorno, percibiremos claramente esta dicotomía. Gran parte de nuestros esfuerzos vienen destinados a proteger el uso exhaustivo realizado en nuestras áreas lúdicas y de ocio, intentando preservarlo en el mejor estado. Si aceptamos que *los espacios al aire libre, una vez perdidos, no pueden recuperarse jamás*²⁴⁴, esta consideración nos obliga a restablecer una condición de protección de nuestros ecosistemas y a recapacitar sobre la

243. Le Corbusier. *A propósito del urbanismo*. Barcelona, 1980.

244. Lowenthal, David. *The nature of perceived and imagined environments*. 1972.



“looking into enclosure”. El colorido cálido que ofrecen los puentes históricos ofrecen un colorido cálido en contraste con el gris del entorno urbanizado. La presencia de pórticos, balcones y terrazas, tienen la habilidad de comunicar sensaciones.

pérdida de conexión de nuestros individuos con respecto a la biodiversidad circundante. Sin duda, “todo está conectado a alguna cosa²⁴⁵” y deberíamos tener la capacidad de elección del lugar donde deseamos desarrollar nuestras actividades, recuperando unos vínculos con la biodiversidad y la salud ecológica. La toma de conciencia de nuestro impacto sobre el medioambiente circundante es imprescindible para el emplazamiento de políticas verdes en nuestras ciudades.

El objeto de estudio de esta tesis, los nuevos jardines construidos dentro del antiguo cauce del río Turia, debería ser sujeto de políticas que recuperasen sus antecedentes históricos, devolviéndole en parte su antiguo carácter, e intentar provocar la comprensión de lo que el cauce representaba y de qué modo ha llegado a su condición actual, realizando una labor de concienciación de los habitantes de la ciudad.

Sería interesante repristinar parcialmente ciertos elementos y características para recuperar parte de su apariencia original, integrando por ejemplo cursos de agua, ya que este elemento resulta preferente sobre cualquier otro, ya que

245. Commoner, Barry *The closing circle*. NY, 1971.

posee significados simbólicos profundamente arraigados, a los cuales debería responder un buen diseño.

Cuando la superficie de un espacio verde es reducida, el desgaste es inevitablemente mayor, entre otras razones porque muchas veces está alejado de un gran parque, y debe suplirlo soportando una afluencia de usuarios muy superior a la adecuada. Hay que perseguir la creación de una trama de zonas verdes de diversos tamaños, que permita la existencia de una red de usos y de rendimientos ambientales realmente eficaces, a la que habrá que añadir las ramblas y los bulevares arbolados, así como la conexión con los espacios naturales que rodean la ciudad²⁴⁶.

Habitar es residir la Tierra cuidando de ella.

Heidegger²⁴⁷

Según establece Jan Gehl²⁴⁸, la humanización del espacio urbano supone la realización de tres tipos de actividades. En primer lugar tenemos las consideradas como “necesarias”, es decir, aquellas que debemos realizar imperativamente, tales como ir a trabajar, proveernos de alimentos, etc.

En segundo lugar se ubican las que están relacionadas con acciones de tránsito, es decir, la actividad de desplazarse, vinculada en gran parte al primer tipo de actividad, pero que puede incluir acciones como el paseo en cualquier estación del año.

La tercera integra las actividades opcionales, que no son obligatorias, pero que pueden resultar influenciadas por el tiempo y el lugar. Suelen ser de tipo social y necesitan en gran medida la presencia de otros individuos con los que interactuar en los espacios públicos, este es el caso de los juegos infantiles, actividades deportivas, o simplemente la observación del resto de personas. Sin embargo, a pesar de esta clara diferenciación, diferentes actividades podrían caracterizarse como “bipolares”, puesto que pueden integrar diferentes usos a lo largo de una misma función. Este sería el caso, por ejemplo, de realizar un paseo a la vuelta del trabajo, disfrutando de un entorno satisfactorio, con lo que no deberíamos plantear áreas monofuncionales y desarrollar

246. Falcón, Antoni. *Espacios verdes para una ciudad sostenible*. Barcelona, 2007.

247. Heidegger. *Construir, habitar, pensar*. Pfullingen, 1951.

248. Gehl, Jan. *La humanización del espacio urbano*. Barcelona, 1987.



polos de atracción o repulsión entre lo considerado como público y lo privado.

Aplicación del "concept map" a la ciudad de Nara.

Podríamos afirmar que una de las actividades fundamentales, es la de caminar. Caminar exige un espacio vital, estimado en unas 10 personas por minuto por metro de calle, valor que si se supera supone la creación de flujos de desplazamiento opuestos. Caminar, o pasear, o simplemente desplazarse, debe ajustarse a unos parámetros establecidos. No debemos propiciar caminos excesivamente rectos, con un fondo de perspectiva infinito, como ocurre en gran parte de nuestras avenidas, sino optar por un esquema quebrado, una sucesión de calles y plazas que conviertan nuestro paseo en un acontecimiento diario. Otra de las actividades principales, es la de sentarse, interactuar mediante nuestro descanso en nuestro entorno, sea éste de corta o de larga duración. A pesar de tratarse de una acción inmóvil, es sin duda una de las situaciones más complejas en lo referente a su correcta resolución, puesto que todos los sentidos entran en acción al unísono, maximizando su agudeza. Sentados, debemos ser capaces de ver al resto de individuos, de escuchar las conversaciones, de poder comunicarnos. Pero debemos asimismo maximizar un confort climático, con la creación de sombras proyectadas, el desarrollo de un asiento ergonómico

de calidad así como la definición de una red secundaria de mobiliario, a través de escalonamientos o graderíos. Como punto óptimo, se estima que debería considerarse la inserción de un banco cada 100 metros.

En general, podría decirse que en una situación social, las personas que se conocen precisan una razón para no entablar un contacto cara a cara, mientras que las personas que no se conocen precisan de alguna razón para hacerlo.

Ervin Goffman²⁴⁹

Según afirma Antoine S. Bailly²⁵⁰, la noción de paisaje, que corresponde a la relación entre el sujeto (el hombre) y el objeto (el paisaje) ha sido analizada por dos corrientes de pensamiento. En primer lugar, encontramos la teoría estímulo-respuesta, que se basa en la hipótesis de una relación directa entre los estímulos del entorno y el comportamiento humano. Se trata pues de una teoría mecanicista que reduce las decisiones a la resolución adecuada de las necesidades fisiológicas primarias. En oposición a esta reflexión mecanicista, algunos psicólogos han propuesto integrar en el proceso cognitivo variables tales como la intuición, la experiencia común y la fisiología personal. La percepción de la ciudad se basa cada vez más en una acumulación de informaciones percibidas mediante nuestros desplazamientos. De no existir los movimientos intraurbanos, el mapa mental se reduciría al barrio donde residimos o trabajamos. La extensión de nuestras ciudades es tal que nuestro medio ambiente se organiza a través de diferentes sistemas lógicos, dependiendo del tipo de uso desarrollado en cada uno de los sectores. El urbanista, para explicar las imágenes de la ciudad, recurre a enfoques propuestos por los investigadores de las ciencias sociales, habituados a captar las significaciones del medio, a los llamados *sense of place*. Es importante considerar la complejidad del término paisaje, lo cual se refleja porque entre las diversas ciencias que lo consideran, ninguna lo abarca en su totalidad. Por ello, la percepción visual del paisaje la estudian la arquitectura y la

249. Goffmann, Ervin. *Behaviour in public Places*. NY, 1963.

250. Bailly, Antoine S. *La percepción del espacio urbano*. Madrid, 1978.

geografía, el ámbito interno lo tratan la geología y la ecología, mientras que la ordenación es competencia de urbanismo, la economía y la etnología.

Ninguna actividad de composición formal, ninguna ambición de composición urbana, se mantienen hoy frente a una aceleración tal de los fenómenos, mientras son tantos los cambios en un tiempo reducido. El verdadero trabajo urbanístico consiste en saber distinguir lo permanente de lo efímero, lo superficial de lo artificial.

Koolhaas²⁵¹

El análisis subjetivo del paisaje se inició a principios del siglo XX. En 1920, Benton Mc Kaye²⁵², desarrolló un sistema de trabajo que le permitió comprender las diferentes influencias que los medios rural, urbano, y natural ejercían sobre el comportamiento.

Esta es la razón por la cual, a mediados de los años 50, apareció lo que se denominó como “geografía psicosociológica” que se centraba en la comprensión del espacio subjetivo según determinados sectores o usos comunes, esto es, en la realización de unos mapas de relaciones personales establecidas dentro de las actividades realizadas²⁵³.

La percepción mental se impone sobre la percepción material, la imagen no está formada solamente por características espaciales, sino que incorpora una serie de referencias que la completan y deforman. La percepción se desarrolla a través de una retroalimentación que amplifica y sugiere nuevos filtros, lo cual le confiere una cualidad activa y en gran parte creativa.

Resulta útil, geográficamente hablando, distinguir dos categorías de decisiones, las primeras modelan el espacio, le confieren un sentido; las segundas tienen como objeto adaptarse a las estructuras ya existentes.

Claval²⁵⁴

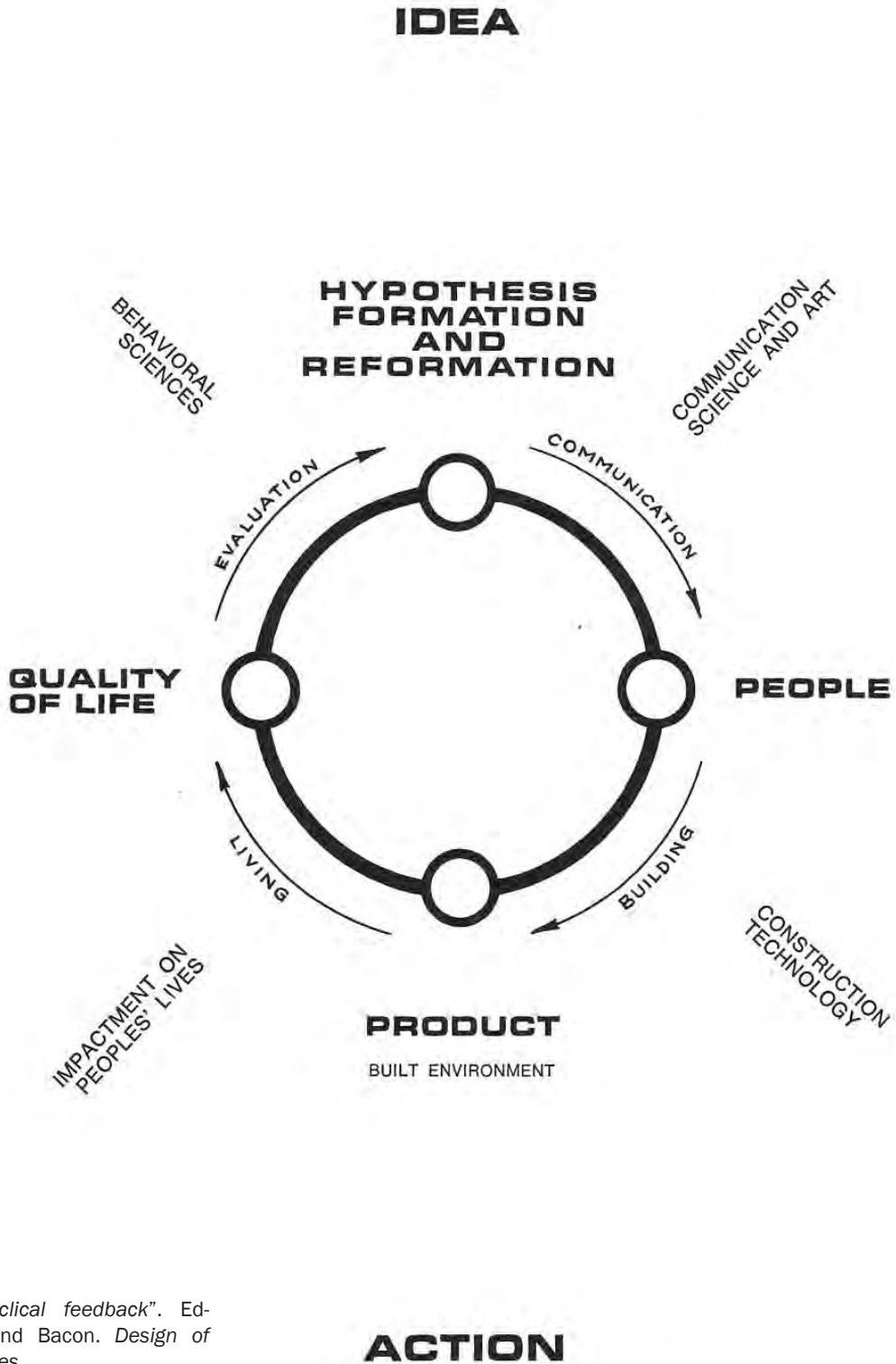
Si aceptamos que existen al menos dos tipos de relaciones complementarias hombre/paisaje, todo análisis deberá

251. Koolhaas, R. *La ciudad genérica*. Barcelona, 1994.

252. Mc Kaye, B. *The philosophy of regional planner*. NY, 1928.

253. Claval. *La nouvelle géographie*. Paris, 1977.

254. Claval. *La nouvelle géographie*. Paris, 1977.



"cyclical feedback". Edmund Bacon. *Design of cities*.

tenerlos en cuenta: entonces el criterio ya no es si el lugar en cuestión es bello o no lo es, sino si corresponde a mis necesidades y deseos. De esta forma, cada individuo, dada su condición o influencias sociales, desarrollará lo que se denominan una serie de filtros, dentro de parámetros psicológicos, culturales, sociales y económicos. La imagen deseada dependerá por lo tanto de nuestro lugar de residencia y sus arquetipos, nuestros códigos, nuestras normas y nuestro lenguaje de comunicación que podrían presumirse homogéneos, pero asimismo de factores heterogéneos, como nuestra psicología, nuestra experiencia o la información recibida.

El barrio debe convertirse en el principal factor de estudio, puesto que es capaz de desarrollar una serie de consideraciones grupales, dado que todo en él pertenece a las vivencias de sus residentes. Del mismo modo, podríamos realizar diferentes estudios de los lugares en los que desarrollamos mayoritariamente nuestras actividades, así como el tránsito desde nuestro lugar de residencia hacia nuestro lugar de trabajo. Sin embargo, fuera de estos ámbitos, necesitaríamos de mayor cantidad de tiempo para poder percibir el resto de la ciudad. Nuestra percepción se centra en los barrios conocidos y mantiene en un segundo plano el tránsito esporádico de otros sectores, que suelen reducirse al desplazamiento. Es por ello que debemos canalizar nuestros esfuerzos hacia el estudio de los sectores vinculados directamente a los individuos, puesto que seleccionar individuos que desarrollen actividades exclusivamente de tránsito resultaría negativo para la comprensión de un barrio, aumentando las posibilidades de obtener resultados erróneos. Berger²⁵⁵ demostró que es imposible prever sistemáticamente las reacciones de los residentes de un barrio nuevo. Sólo en el caso de una población homogénea podemos efectuar una previsión de la percepción, por lo tanto las investigaciones deben comenzar por la comprensión de los mecanismos individuales y por el análisis del comportamiento humano de los grupos. Por su parte las variables estéticas, vinculadas al trabajo de arquitectos y urbanistas, se nos aparecen vinculadas con las variables sociales, económicas y psicológicas²⁵⁶.

255. Berger, B. *Working class suburb*. California, 1960.

256. Studer y Stea. *Directory of behaviour and environmental design*. Providence, 1966.

La apropiación es una de las claves del acierto de un proyecto urbano. Un proyecto acertado es crear un barrio en el que la gente se sienta en su casa, y no solamente quienes residen en él, sino también los que trabajan allí.

Panerai / Mangin²⁵⁷

En el momento en el que nos consideramos parte de una comunidad, desarrollamos inequívocamente nuestra territorialidad. El rechazo de nuevas actividades que pueden entrar en conflicto con las realizadas y sentidas como propias por parte de un grupo, suele extenderse rápidamente en el momento en el que el grupo se siente amenazado²⁵⁸. Debemos por lo tanto detectar todas las expectativas planteadas por el grupo, integrando las diferentes actividades que se realizan en el entorno propio de los individuos objeto de estudio. Y convendrá centrarse no sólo en el estudio de las características físicas, a través de sus condiciones, su escala o los esquemas lógicos de sus habitantes, y plantear estudios sociales, facilitando datos de las diferentes etnias y otras cuestiones que expresen cualidades o valores identificativos del grupo. Toda sociedad trata de dominar su espacio o territorio, con arreglo a sus preferencias en referencia a sus propios intereses sociales. Es decir, trata de poner en marcha modalidades óptimas de ordenación urbana que contribuyan a maximizar el bienestar²⁵⁹. En el contexto de la ordenación urbana, hay que identificar y delimitar dimensiones espaciales en las cuales el individuo pueda encontrar condiciones favorables para su desarrollo personal. Se plantean diferentes niveles de proximidad: la fija, centrada en nuestro ámbito residencial y la semifija o semivariable, inserta en nuestros espacios urbanos, pero hemos de incluir asimismo un nivel informal, que es la distancia que el individuo guarda con respecto a los demás

257. Panerai, Mangin. *Proyectar la ciudad*. Madrid, 1999.

258. Norcliffe. *Territorial influences in urban-political space*. York, 1974.

259. Besson. *L'intégration urbaine*. Paris, 1970.

260. Rowe, Koetter. *Collage City*. Massachusetts, 1978.

En apoyo a la dicotomía fascinación-repulsión que nos embarga, ante la inflación y la rapidez de las imágenes tanto de la pantalla como en la ciudad, el zapping y el collage se convertirán en defensas provisionales y en nuevas legitimidades del caos urbano, de la ciudad collage.

Rowe y Koetter²⁶⁰

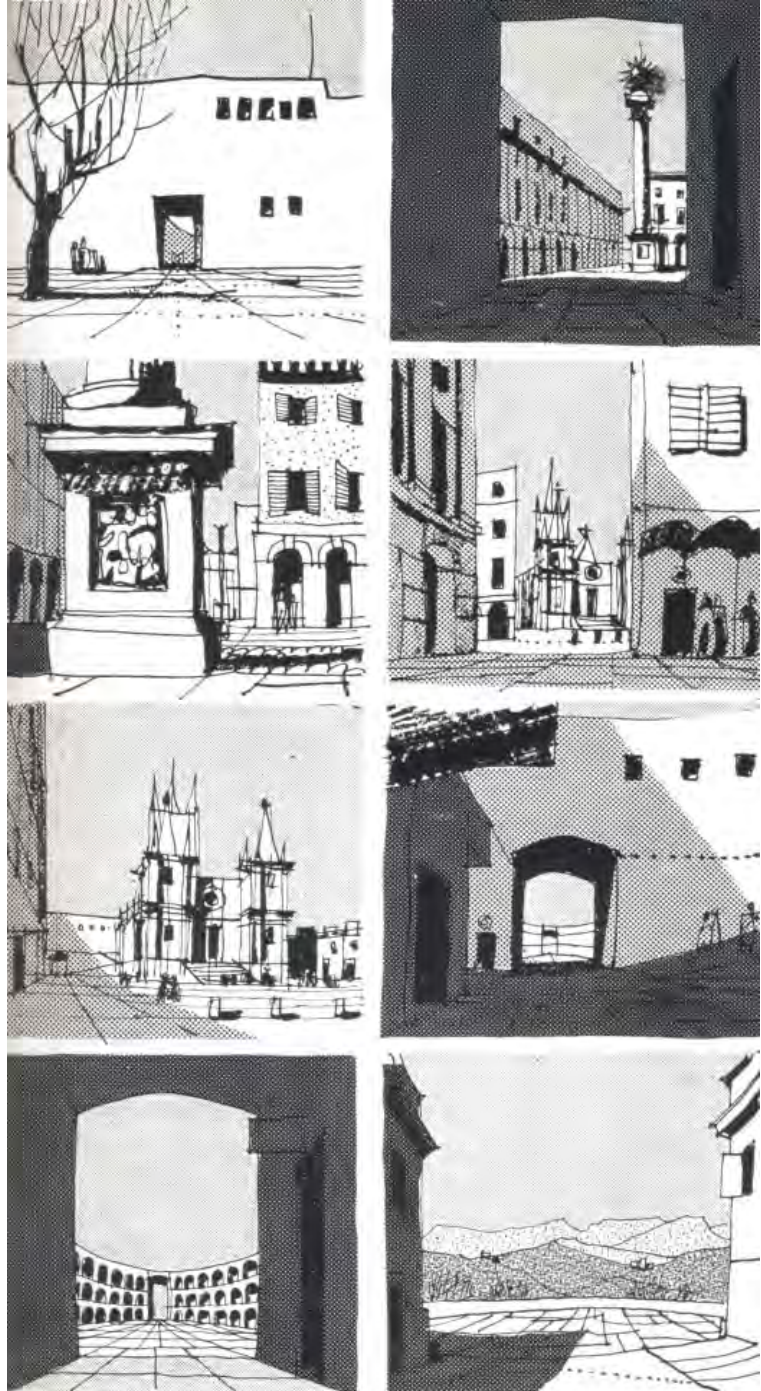
Según desarrolla Gordon Cullen²⁶¹ en su conocido libro *El paisaje Urbano*, la visión de un enclave urbano tiene la virtud de evocar nuestros recuerdos y experiencias, y en general todas aquellas emociones íntimas que tienen el poder de conturbar la mente en cuanto se manifiestan.

Dicha visión puede manifestarse mediante tres vías: la primera es la óptica, ya que la mente humana reacciona ante los contrastes produciendo una visión real, existente y emergente. La segunda es el lugar, el aquí y el allí, y la tercera es el contenido: color, escala, carácter, personalidad y unicidad. El paisaje urbano no debe consistir en un simple despliegue personalizado de obras arquitectónicas, sino en un ambiente total destinado a ser disfrutado por el ser humano. Por ejemplo, si existe un cambio de nivel, hay que asociar el acto de descender como una acción de bajar hacia lo conocido, mientras que ascender supone subir hacia lo desconocido, ya que el lugar al que nos dirigimos no podemos visualizarlo desde donde nos encontramos. Podemos captar la mirada para que no se escape hacia la lejanía, atrapándola mediante un elemento particular, como por ejemplo una escultura, o bien despertando la curiosidad del peatón con la situación de determinados elementos interesantes que se desvelan paulatinamente. Por otra parte, uno de los más poderosos y eficaces agentes con que se cuenta para lograr unificar y amalgamar adecuadamente los elementos que componen una ciudad, es el tratamiento del pavimento de sus calles y espacios públicos. Los espacios medievales son excepcionalmente adecuados por sus cualidades exteriores y sus dimensiones, contrariamente a los espacios urbanos de épocas posteriores, que son demasiado grandes, anchos y rectos, y que superan la escala del hombre.

Los seres vivos en la naturaleza tienden a reducir al mínimo necesario sus desplazamientos y el gasto energético, mientras el ser humano ha tendido al movimiento horizontal y masivo.

261. Gordon Cullen. *Townscape*. Londres, 1961.

262. Naredo. *Revista Ar-chipiélago*.



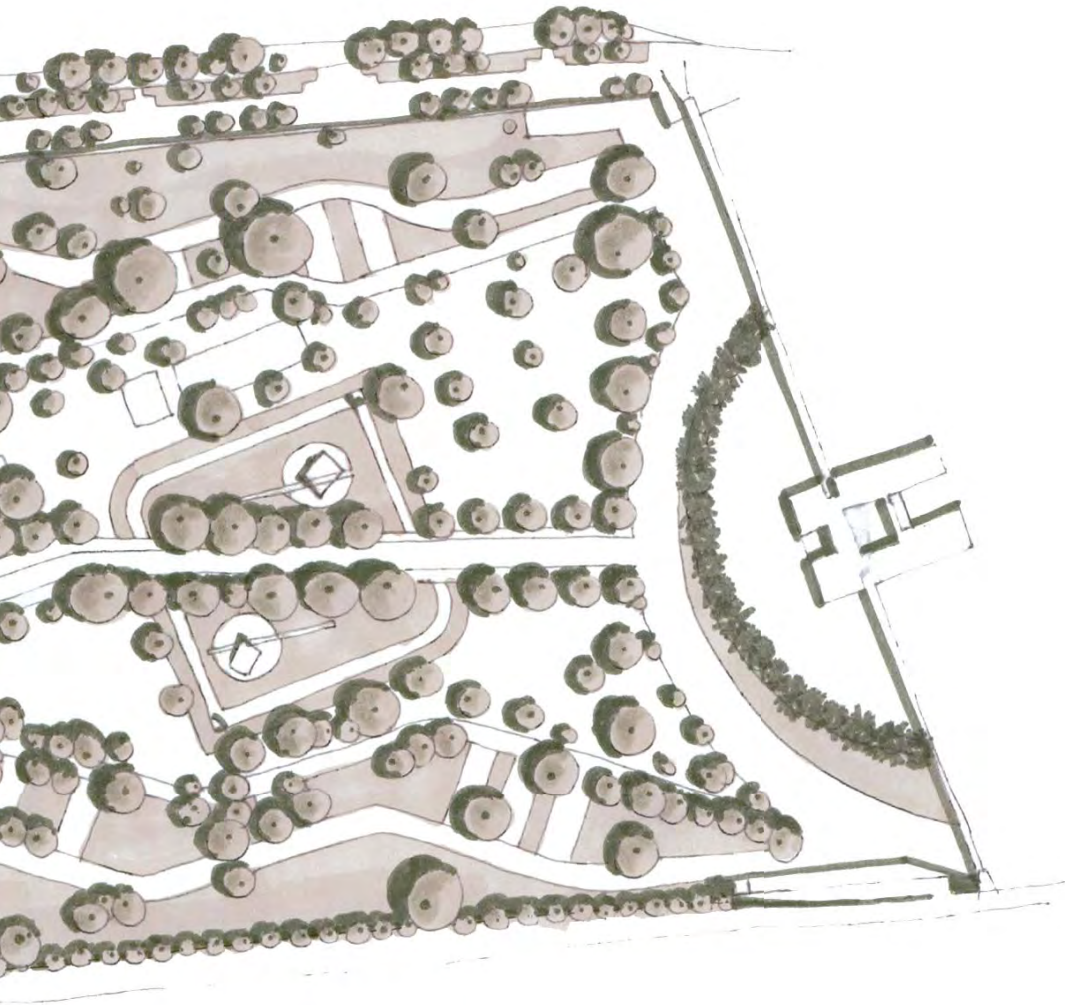
“serial vision”. Un paseo a lo largo de una ciudad nos sugiere una secuencia de revelaciones a través de contrastes. Dibujos de Gordon Cullen.





Este capítulo se centra en el estudio directo de cada uno de los tramos a través de una serie de factores propios. Para completar este análisis directo, se ha estudiado una serie de condicionantes externos, como es la confluencia de las calles y la situación de los edificios representativos próximos, y su posible relación con los accesos planteados en el jardín, así como la relación de los diferentes itinerarios entre Tramos contiguos. Asimismo se ha realizado un análisis de las diferentes superficies, a modo de tapizantes y pavimentación, que definen cada Tramo y un estudio de los usos, en mayor medida los deportivos, y de las edificaciones inscritas en el cauce. El estudio proporciona una serie de parámetros que definen cada Tramo, esto es, las características propias que se convierten en su seña de identidad, entendiendo cada Tramo como partícipe de una secuencia dentro de un recorrido único a lo largo del jardín. A su vez, se ha realizado una muestra fotográfica centrada en la observación secuencial de los pretiles, tanto en sentido este-oeste en el margen derecho, como en sentido oeste-este en el margen izquierdo.





Tramo I.

Autor: Oficina del Turia. Ángel Zurilla.
Ayuntamiento de Valencia. 1990.
Proyecto de ajardinamiento provisional.



1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes.
 ■ Edificaciones relevantes.
 ■ Uso comercial.
 → Flujos peatonales.
 ▶ Accesos.



2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

■ Itinerarios principales.
 ■ Itinerarios secundarios.
 ■ Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.



Hito.



Carril bici.



Doble alineación arbustivas.



Discontinuidad del itinerario principal.



Visión longitudinal completa.



Zigzag.



Falta de sombra.



Transición.



Cambio de nivel con el tramo II.



Superficie continua de patinaje.



Maquinaria deportiva.



Bancos en torno a una fuente.



Área infantil base del proyecto,



Árbol y bancos.

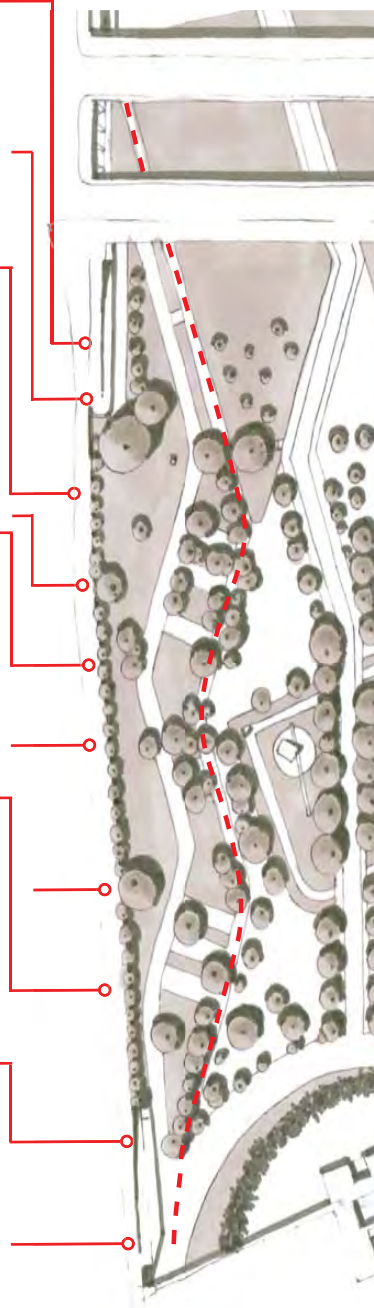


Banda ondulante.

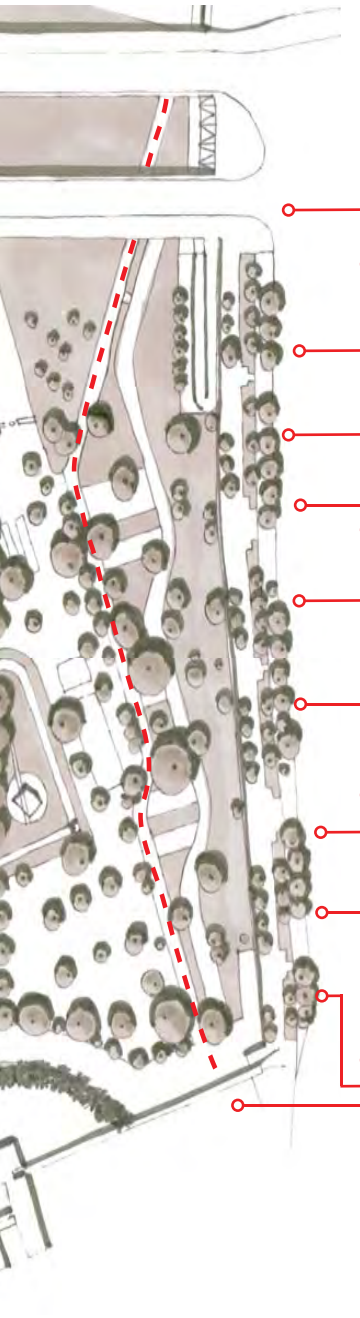


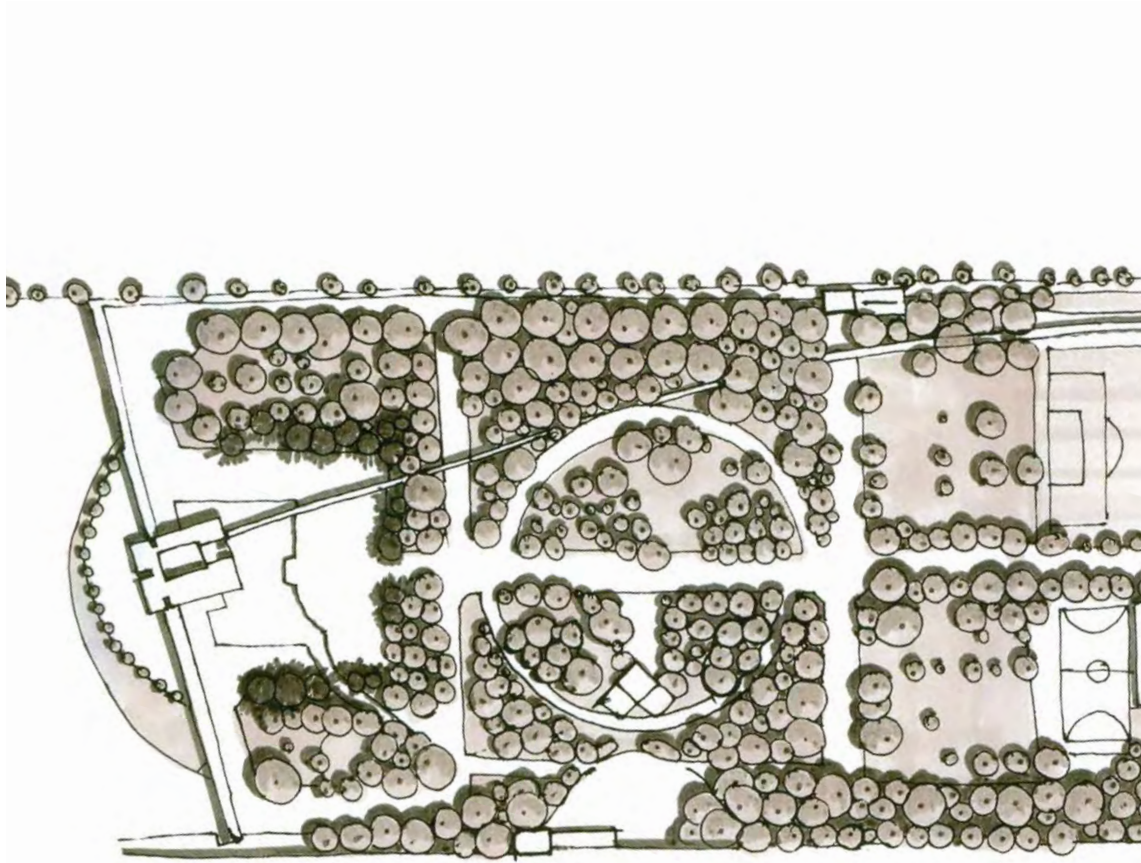
Juego.

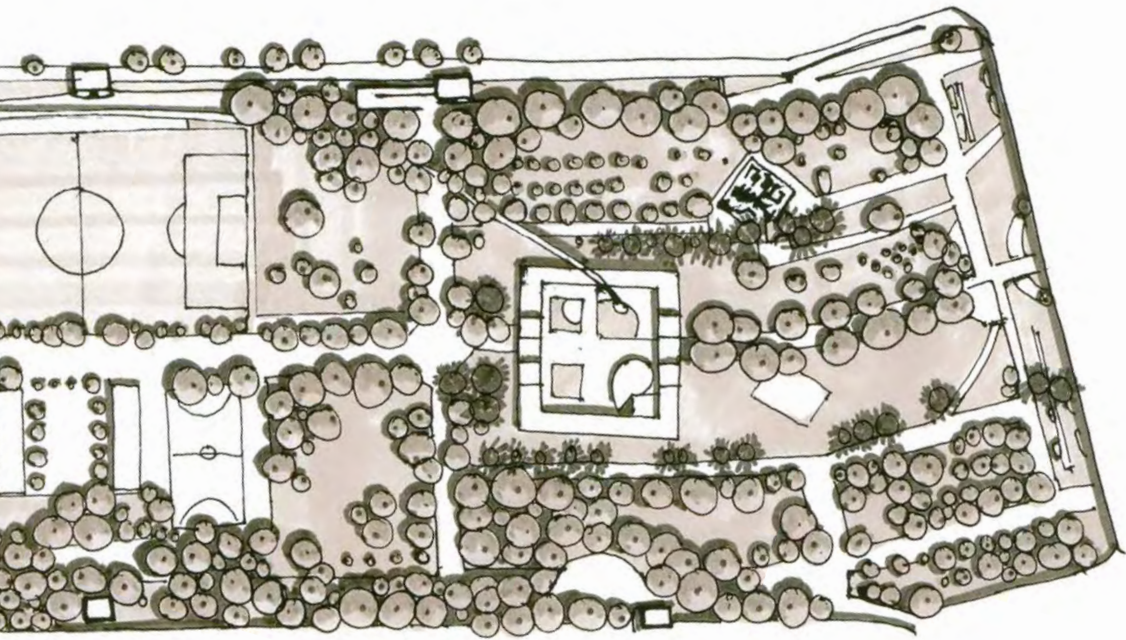
Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.



Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.

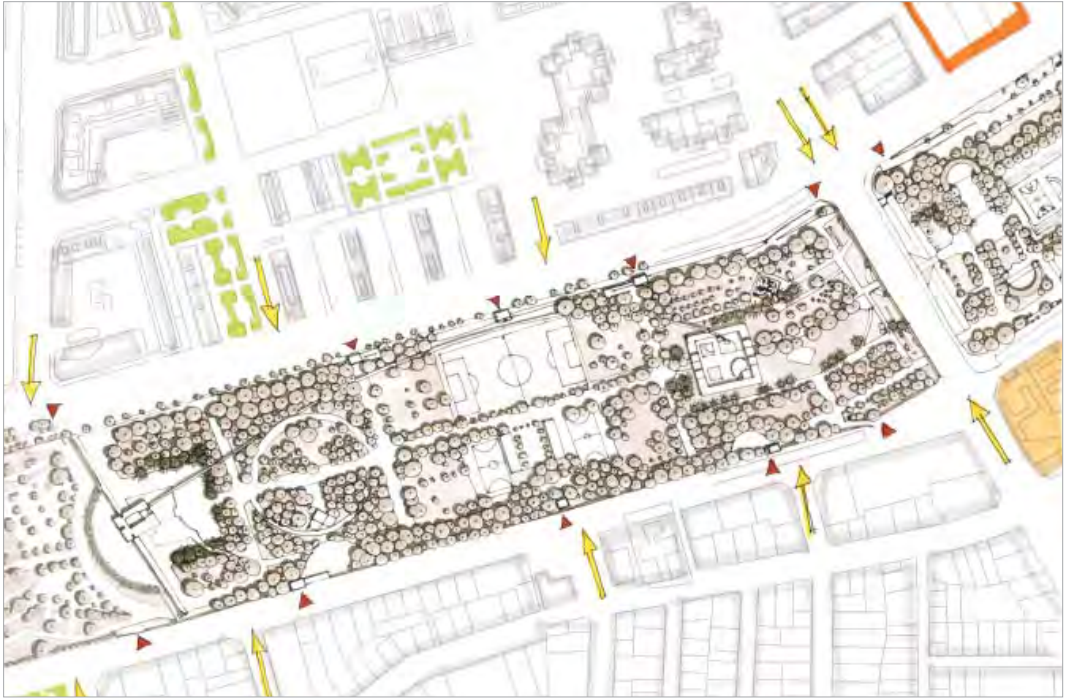






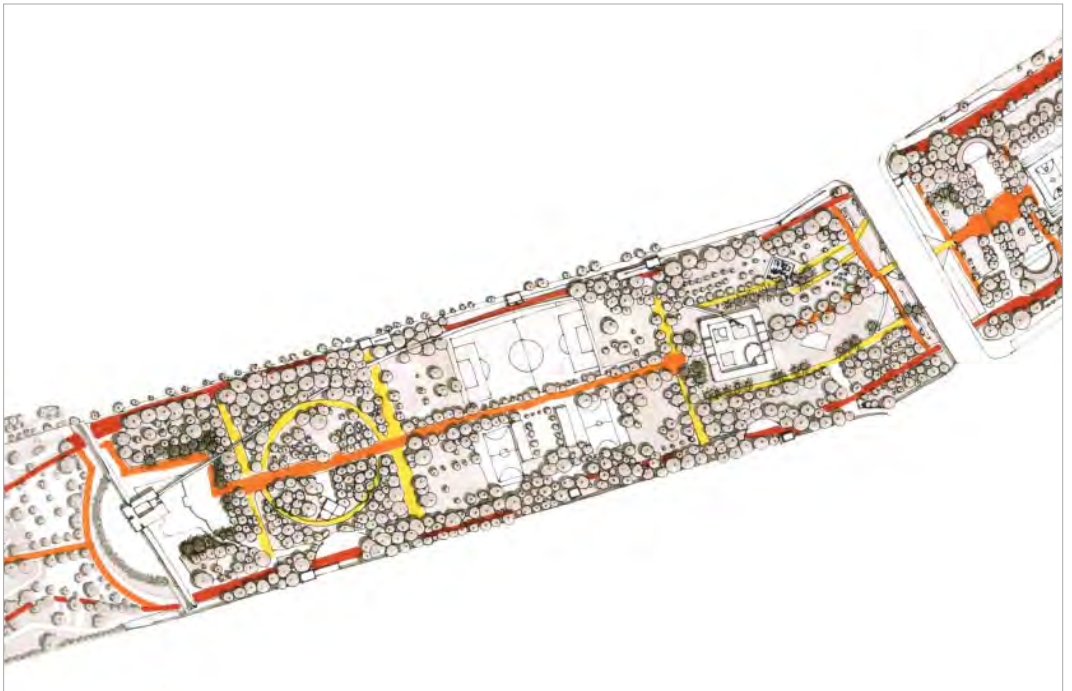
Tramo II.

Autores: Vetges-Tu i Mediterrània et al.
Ayuntamiento de Valencia. 1985.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.



1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes.
 ■ Edificaciones relevantes.
 ■ Uso comercial.
 → Flujos peatonales.
 ▶ Accesos.



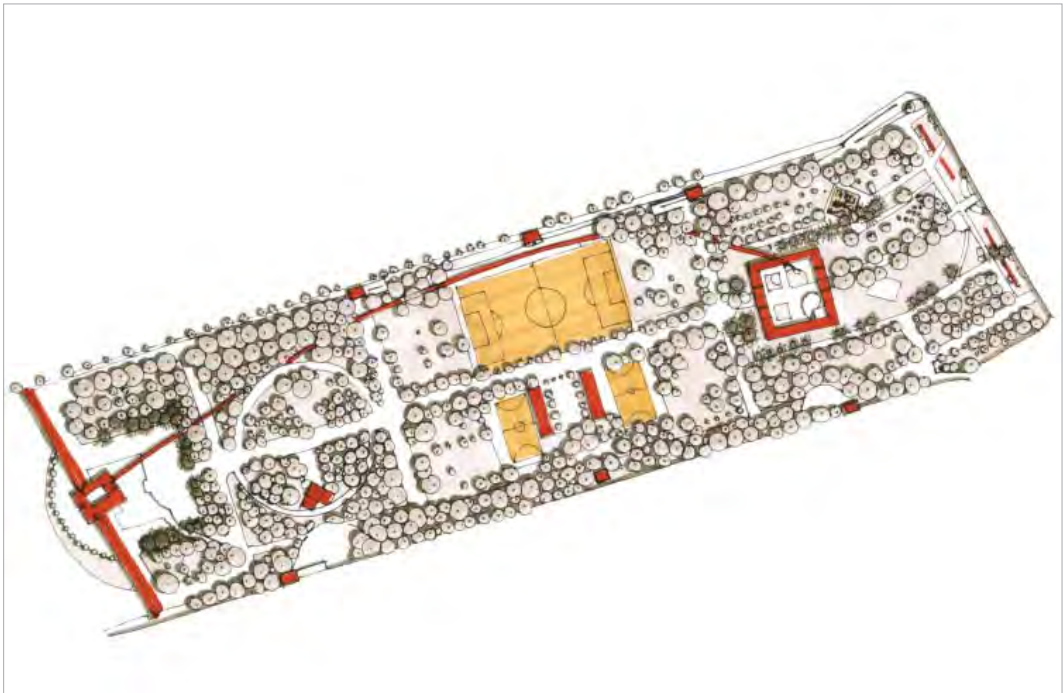
2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

■ Itinerarios principales.
 ■ Itinerarios secundarios.
 ■ Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.



Alineación.



Mirador.



Edificaciones.



Ágora.



Acueducto.



Muro edificado.



Color.



Ondulaciones.



Negación.



Geometría.



Ligereza.



Inicio.



Opacidad innecesaria.



Doble alineación.



Trepadoras.



Cruce.



Transiciones.



Pasarela peatonal.



Materiales.



Aproximación.



Curva.



Accesos.



Acequia.



Escultura.



Gradas.



Incidente.



Puerta.



Fin.



Interferencias.



Ocupación.

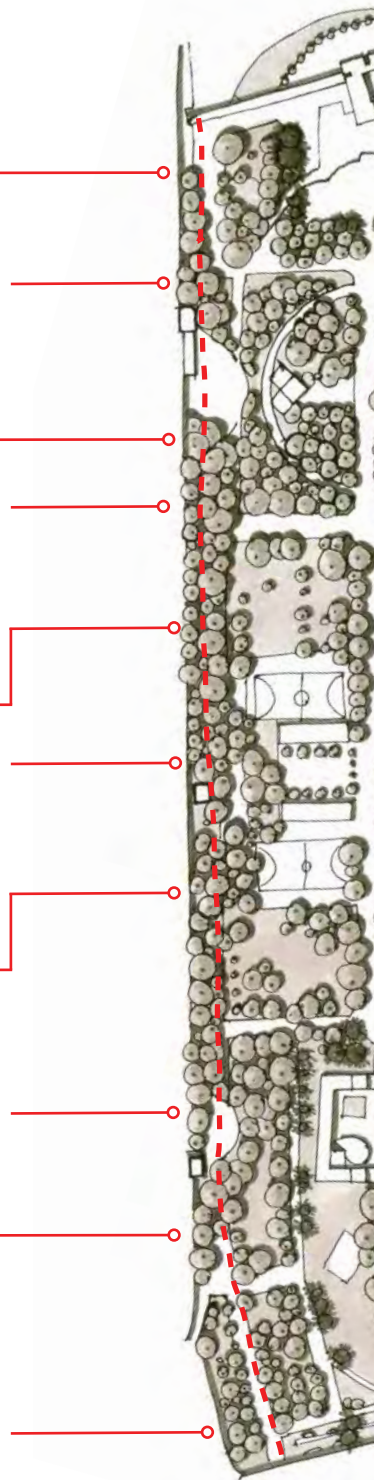


Anclaje.

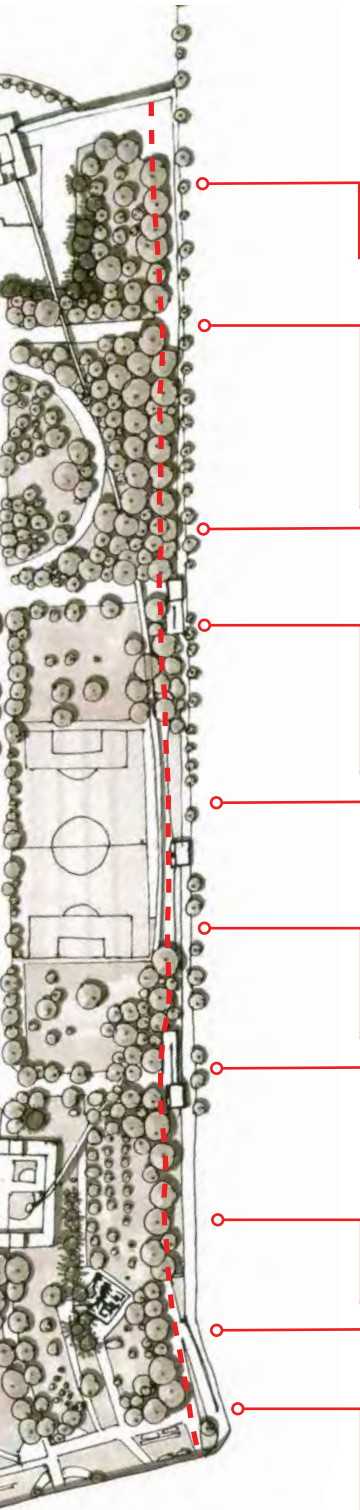


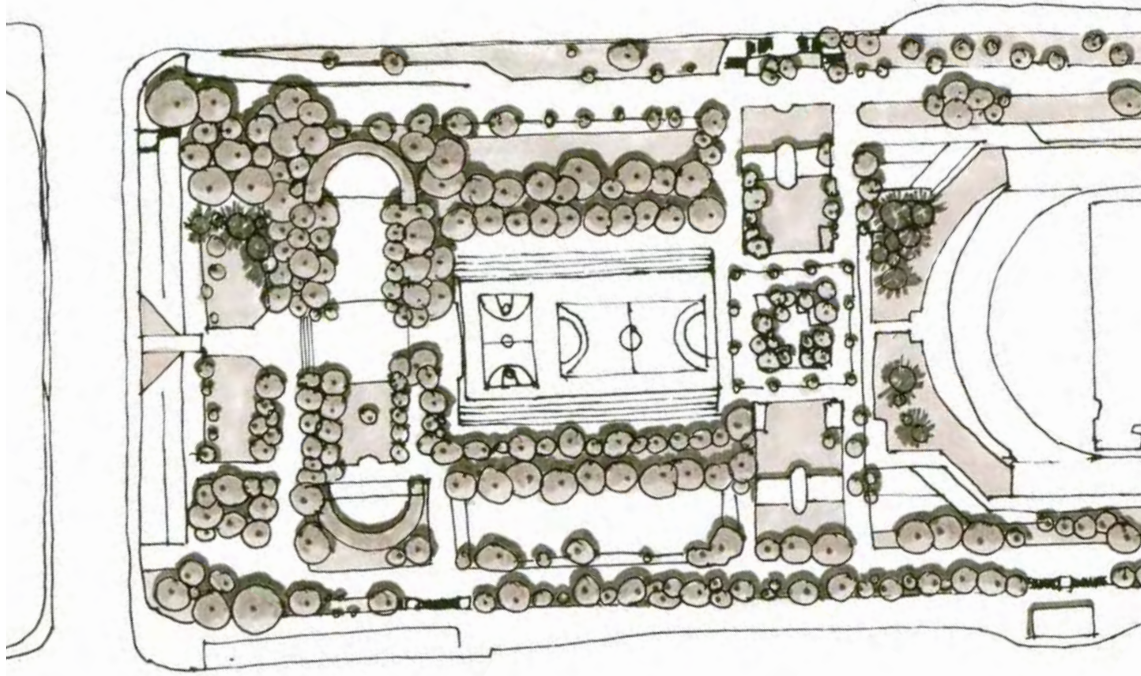
Contraste.

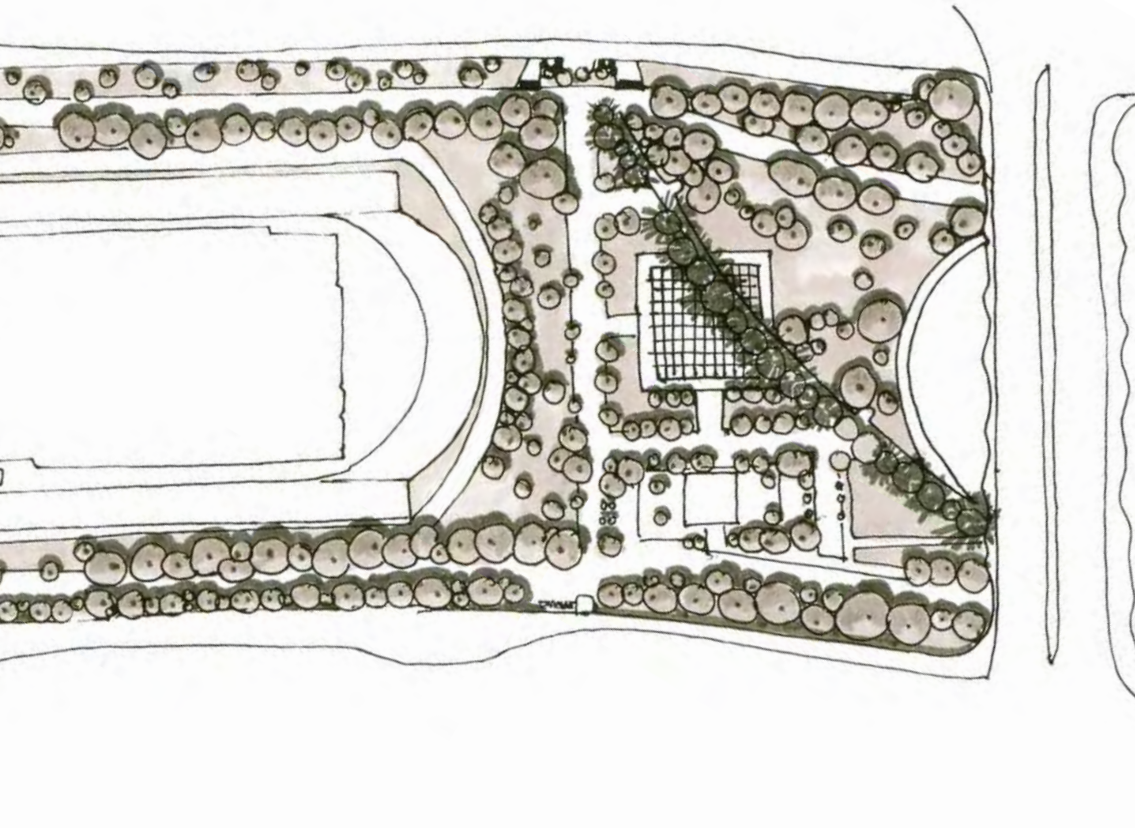
Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.



Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.

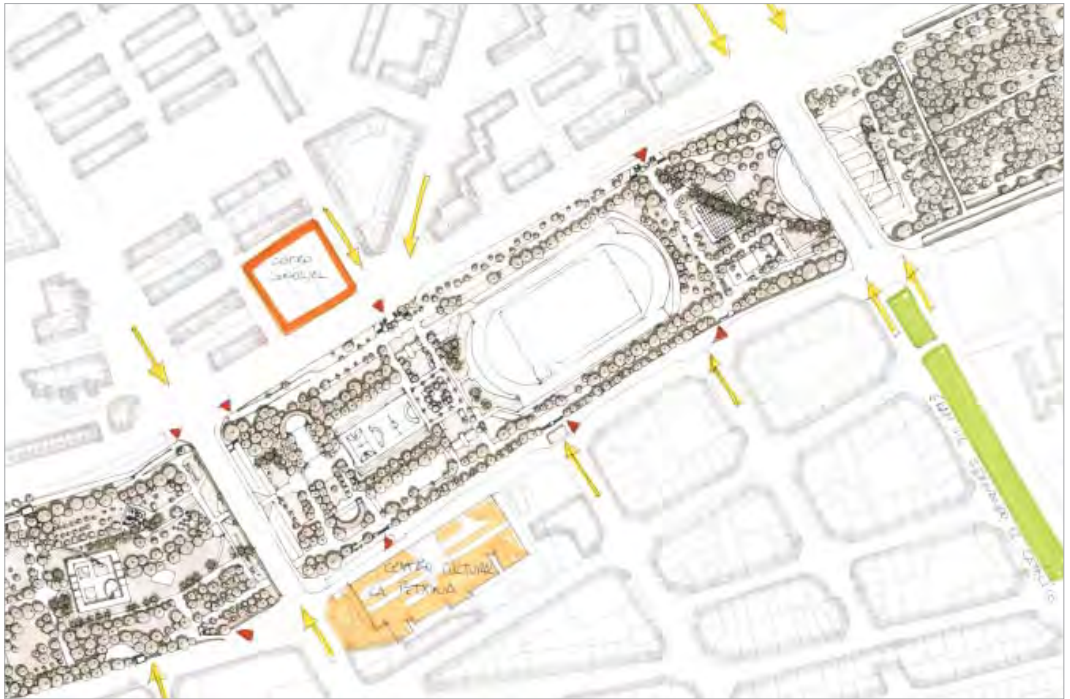






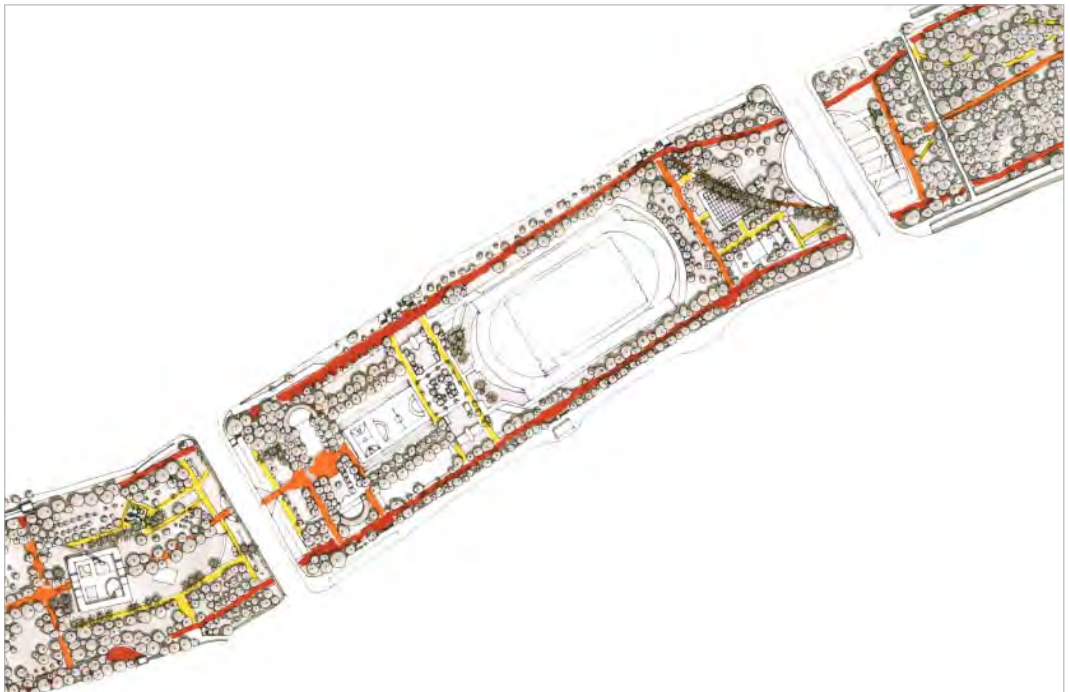
Tramo III.

Autores: Otegui et al.
Ayuntamiento de Valencia. 1985 - 1989.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.



1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes.
 ■ Edificaciones relevantes.
 ■ Uso comercial.
 → Flujos peatonales.
 ▶ Accesos.



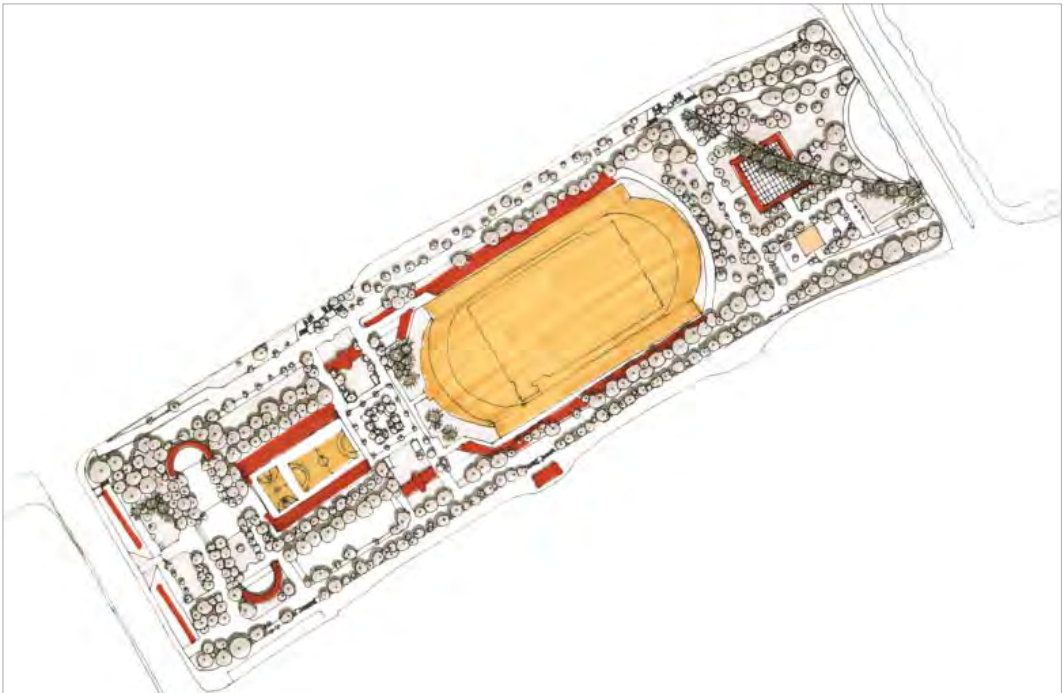
2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

— Itinerarios principales.
 — Itinerarios secundarios.
 — Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.



Ágora.



Peristilo.



Deporte de élite.



Doble vallado.



Desproporción.



Geometría.



Emparrado.



Obstáculo.



Diseño.



Estrechamiento.



Abandono.



Publicidad.



Falta de lugares de apropiación.



Pérgola.

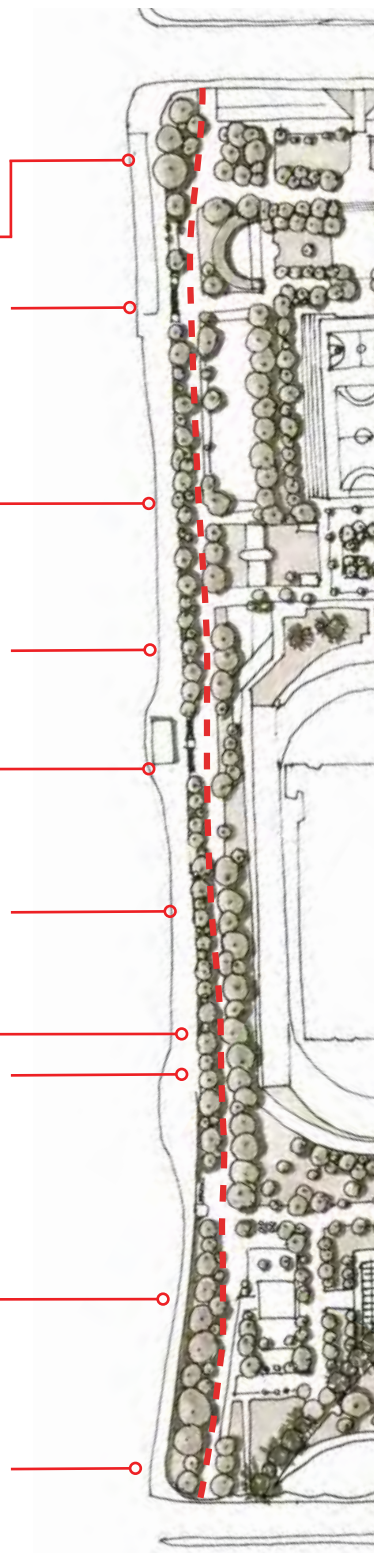


Muros.

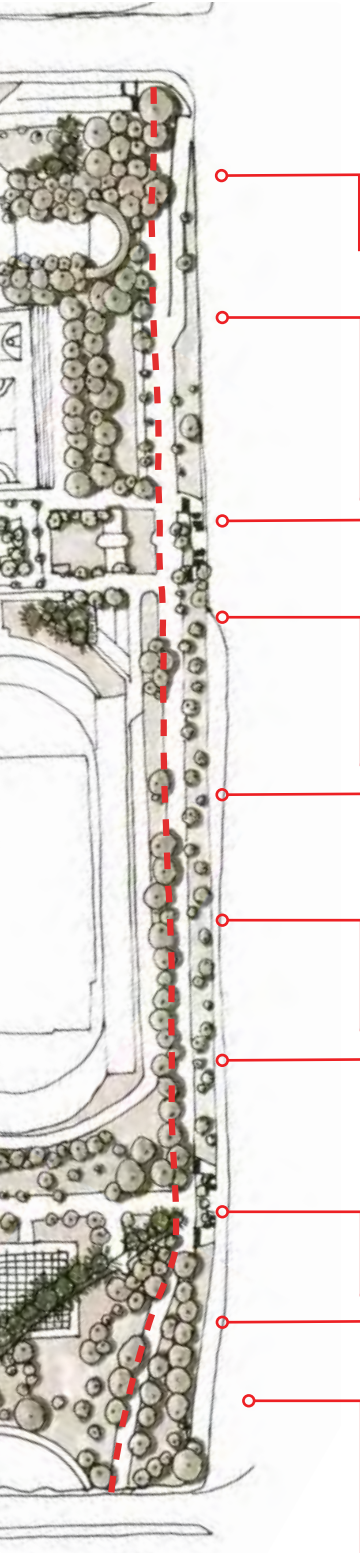


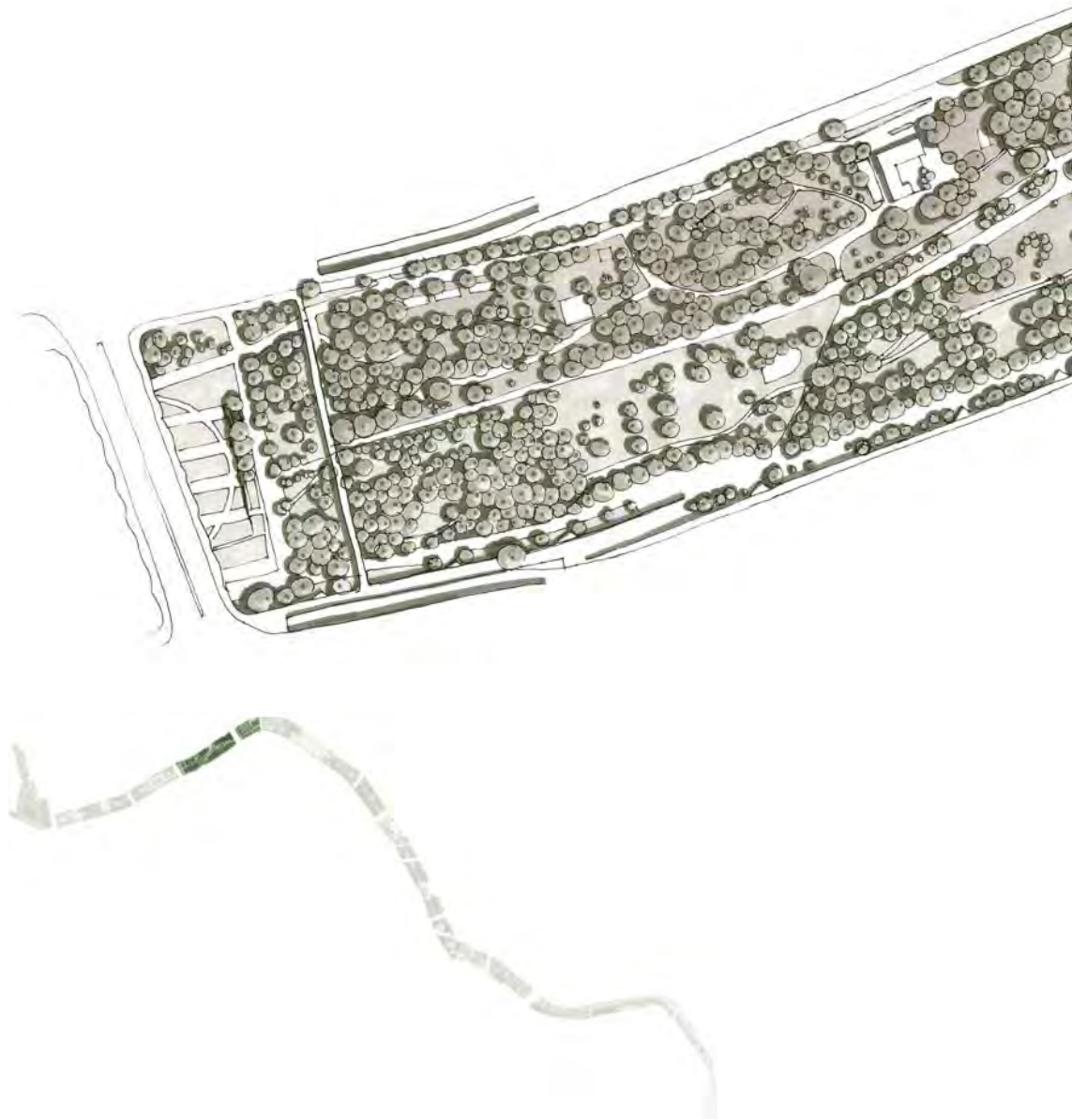
Verde ornamental.

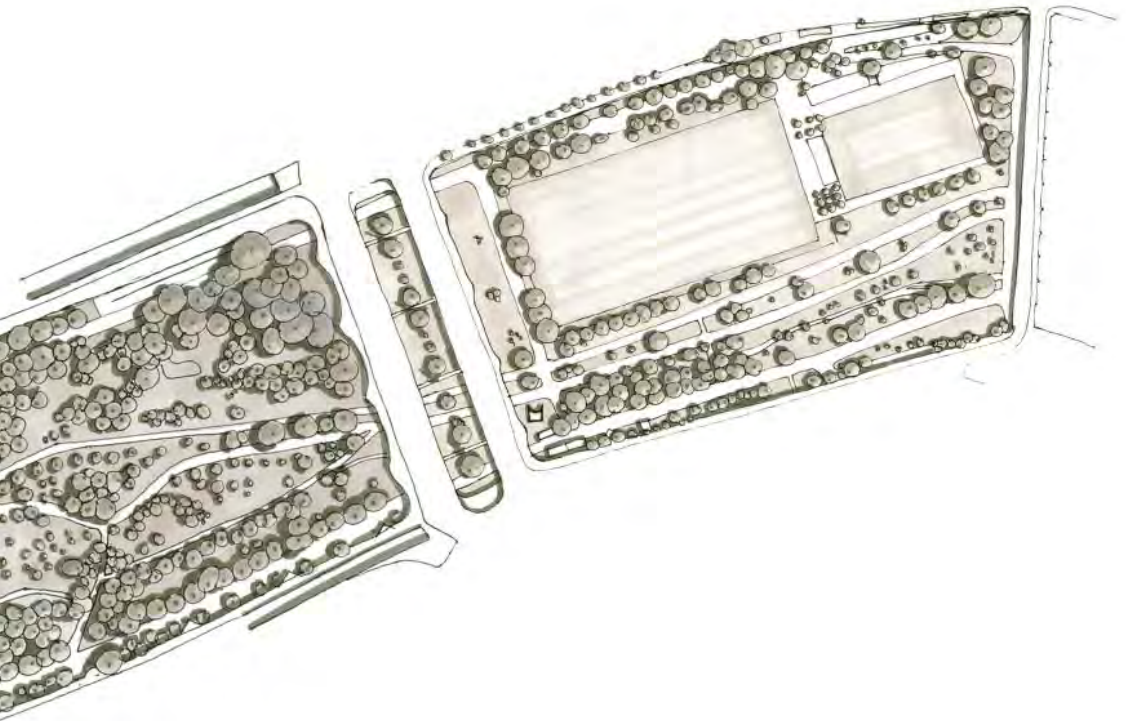
Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.



Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.







Tramo IV.

Autor: Consellería de Agricultura.
Ayuntamiento de Valencia. 1989-90.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.



1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes.
 ■ Edificaciones relevantes.
 ■ Uso comercial.
 → Flujos peatonales.
 ▶ Accesos.



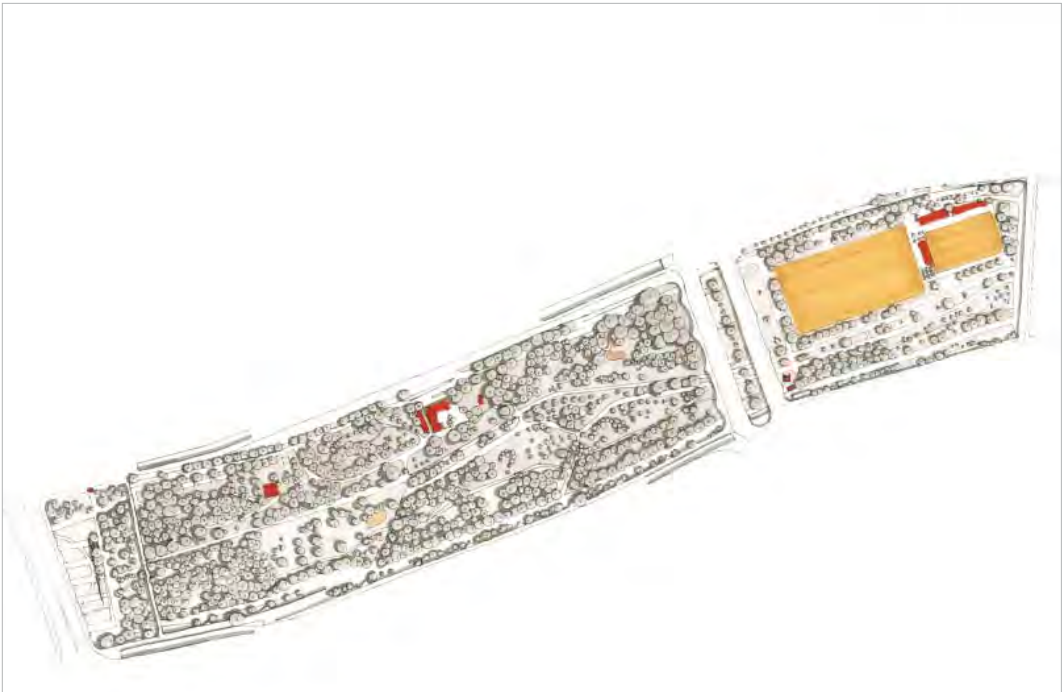
2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

■ Itinerarios principales.
 ■ Itinerarios secundarios.
 ■ Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.



Giro.



Ondulación.



Heterogeneidad.



Deporte en grupo.



Mimetizaje del puente.



Repetición.



Zigzag.



Sol y sombra.



Muros de piedra.



Pantallas.



Perspectiva.



Pasarela peatonal.



Desconexión con el tramo siguiente.



Centros comerciales.

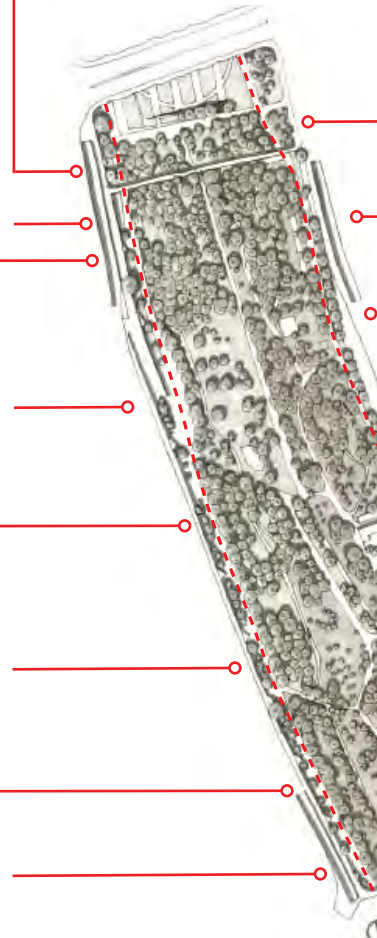


Vallado.



Niveles.

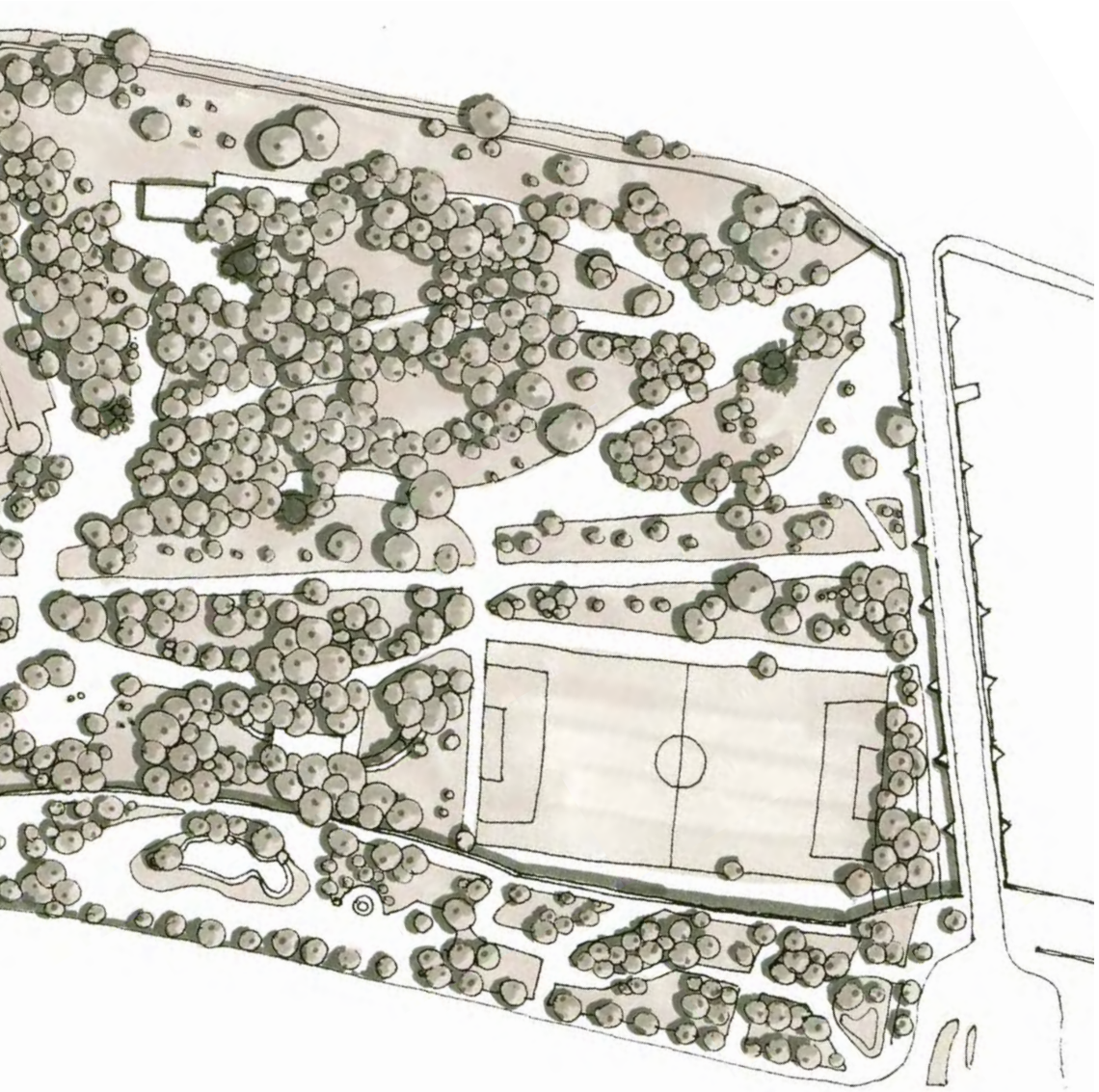
Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.



Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.







Tramo V.

Autor: Oficina del Turia. Ángel Zurrilla.
Ayuntamiento de Valencia. 1988-90.
Proyecto de Mejora y Mantenimiento.



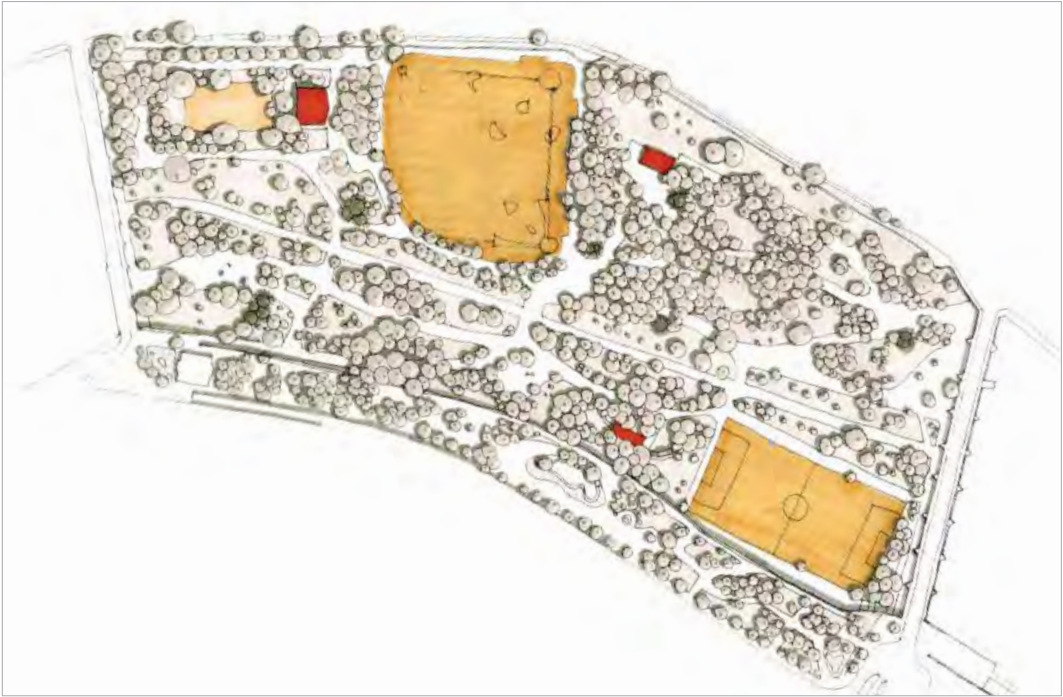
1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes.
 ■ Edificaciones relevantes.
 ■ Uso comercial.
 → Flujos peatonales.
 ▶ Accesos.



2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

■ Itinerarios principales.
 ■ Itinerarios secundarios.
 ■ Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.



Hito.



Historia.



Punto focal.



Fachada histórica.



Exceso de circulación.



Doble alineación.



Transversalidad.



Vallado.



Deporte de élite.



Bandas longitudinales.



Variedad vegetativa.



Tendencias.



Vandalismo.



Bifurcación.

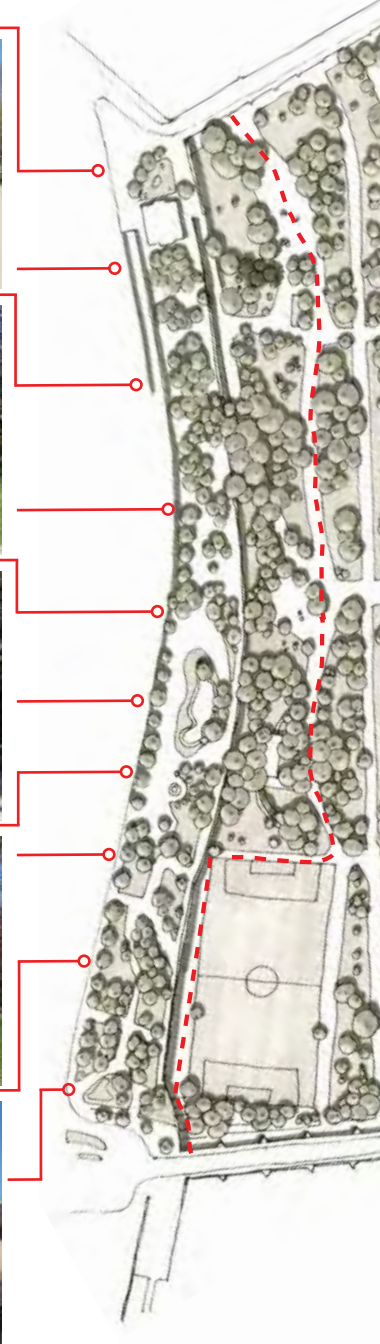
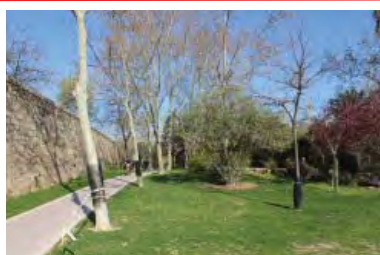


Caminos espontáneos.



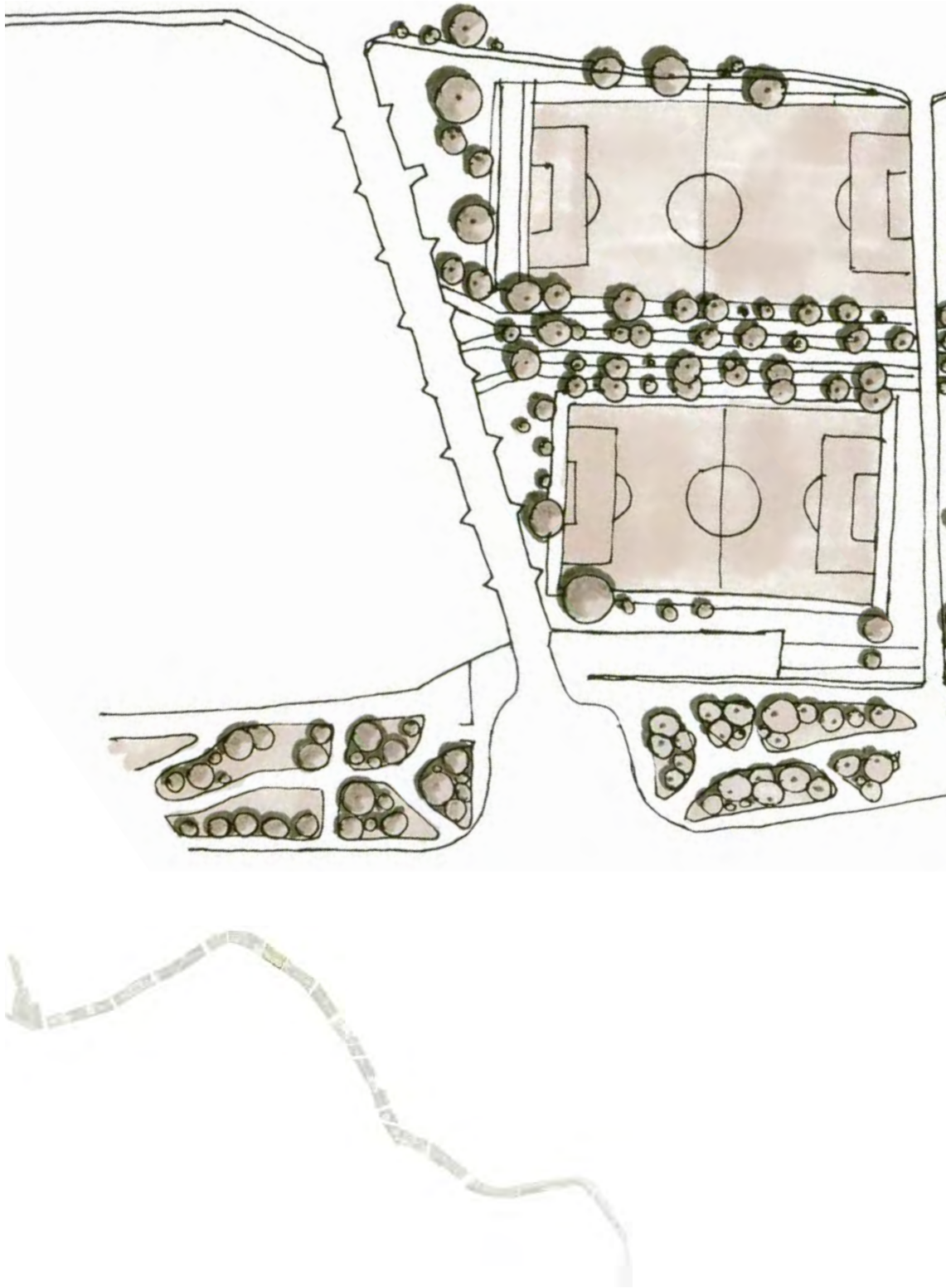
Transición.

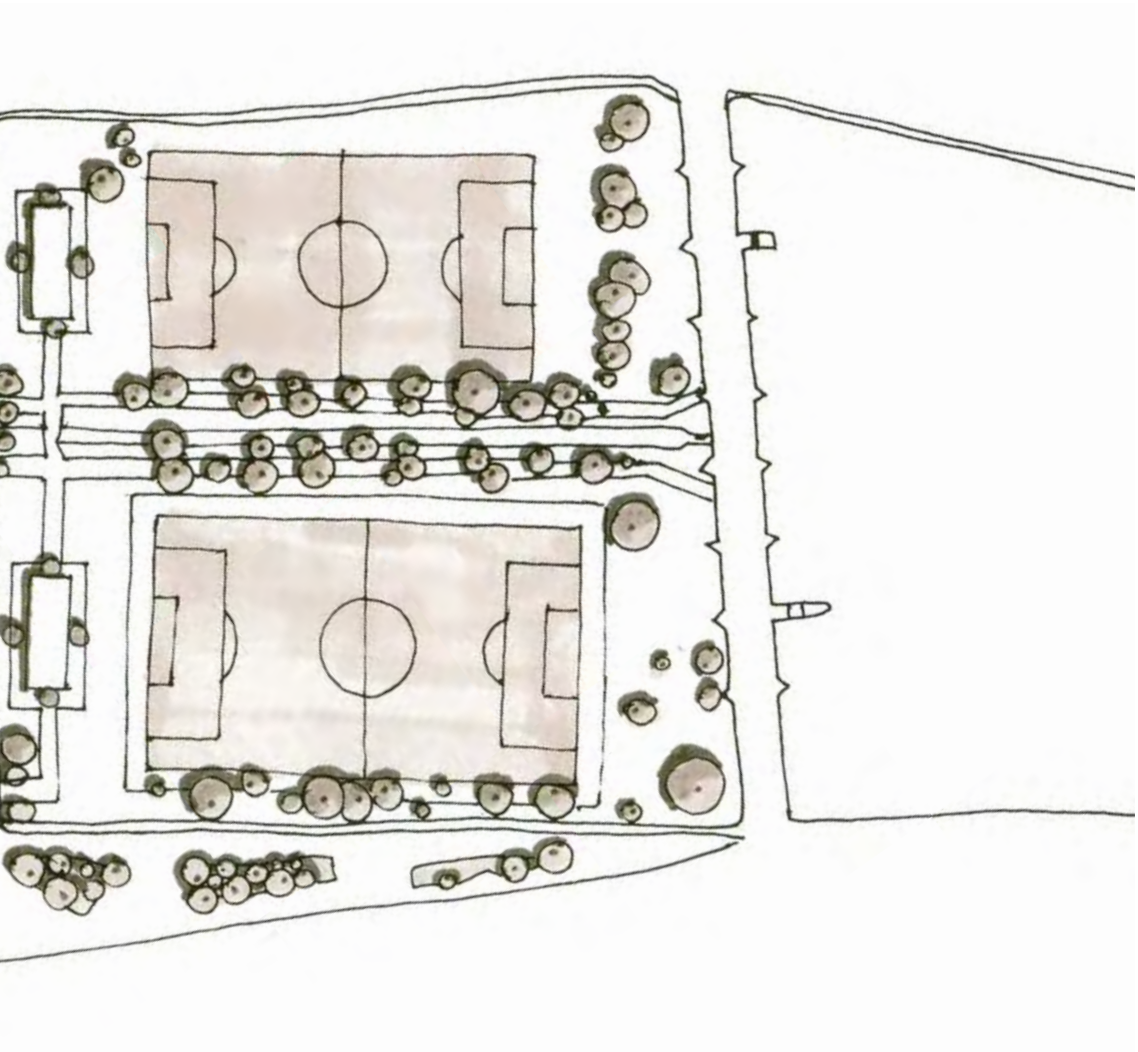
Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.



Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.







Tramo VI.

Autor: Oficina del Turia. Ángel Zurrilla.
Ayuntamiento de Valencia. 1988-90.
Proyecto de Mejora y Mantenimiento.



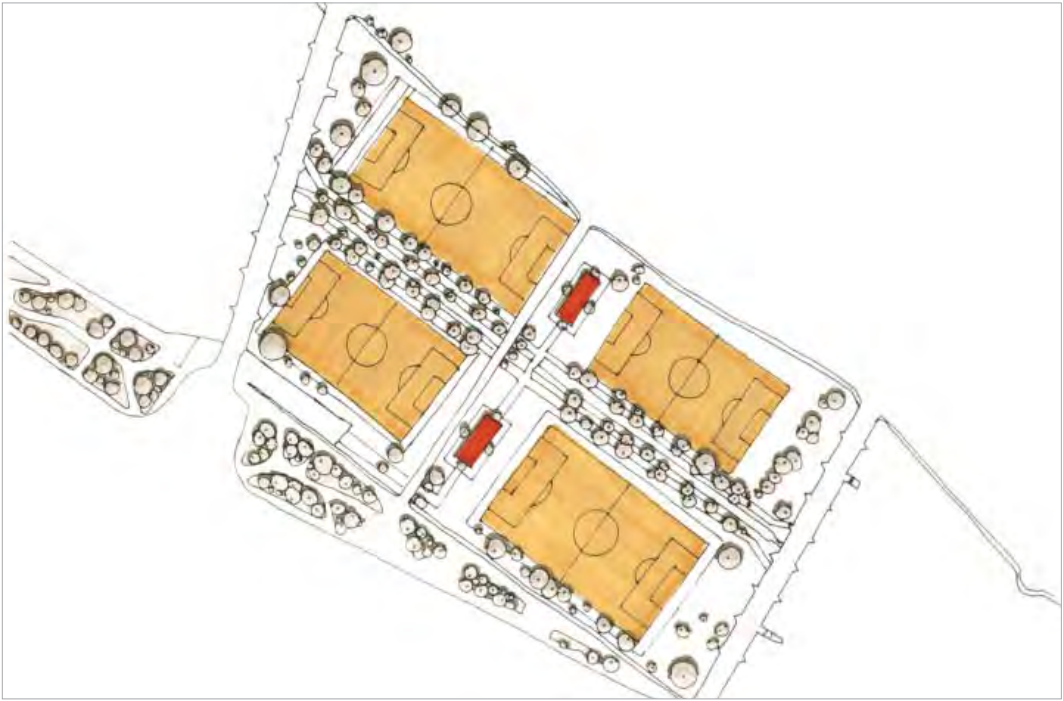
1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes.
 ■ Edificaciones relevantes.
 ■ Uso comercial.
 → Flujos peatonales.
 ▶ Accesos.



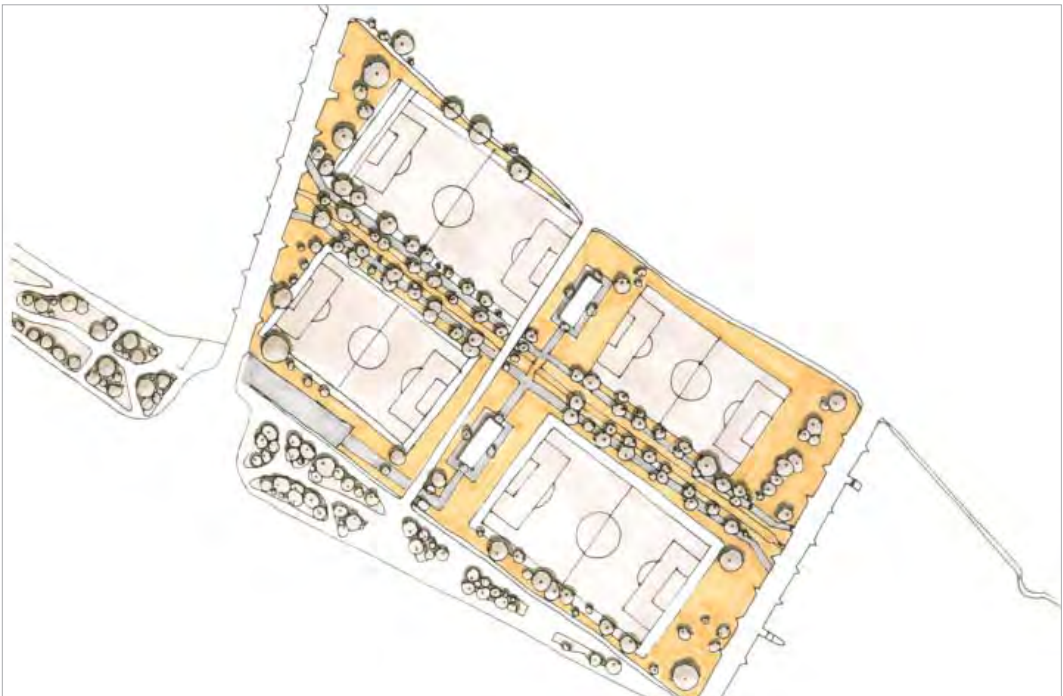
2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

■ Itinerarios principales.
 ■ Itinerarios secundarios.
 ■ Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

Zonas verdes. Tierra. Pavimentos. Agua. Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

Construcciones. Uso Deportivo.



Punto focal.



Historia.



Edificación singular.



Espectadores.



Falta de verde.



Vestuarios.



Arriba y abajo



Degradación.



Superposición.



Monumentalidad.



Falta de mobiliario.



Transición.



Deporte en grupo.



Alameditas de Serranos.

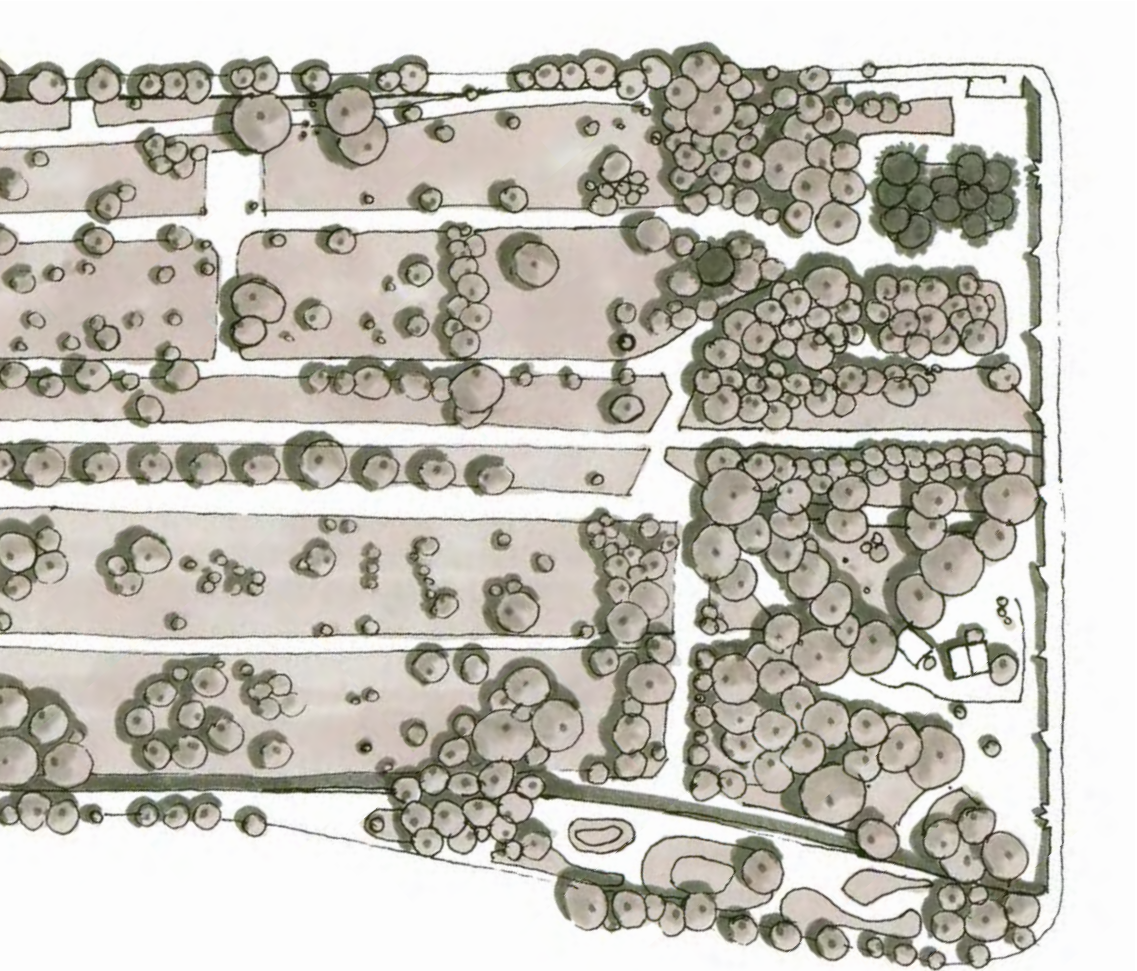


Acceso histórico.



Modernidad.





Tramo VII.

Autor: Oficina del Turia. Ángel Zurrilla.
Ayuntamiento de Valencia. 1988-90.
Proyecto de Mejora y Mantenimiento.



3. Estudio de superficies y texturas.

Zonas verdes. Tierra. Pavimentos. Agua. Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

Construcciones. Uso Deportivo.



Longitudinalidad de tránsitos.



Historia.



Punto focal.



Modulación provocada por la iluminación.



Solidez.



Esculturas.



Tresbolillo.



Museo.



Alteraciones en la continuidad.



Apropiación.



Visión transversal.



Presencia.



Manto verde.



Accesos desde el puente.

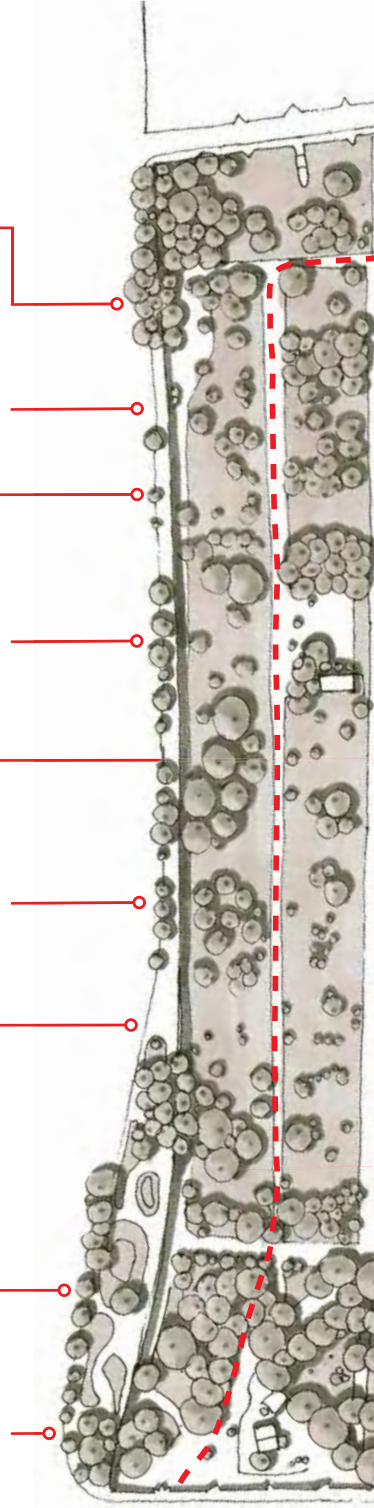


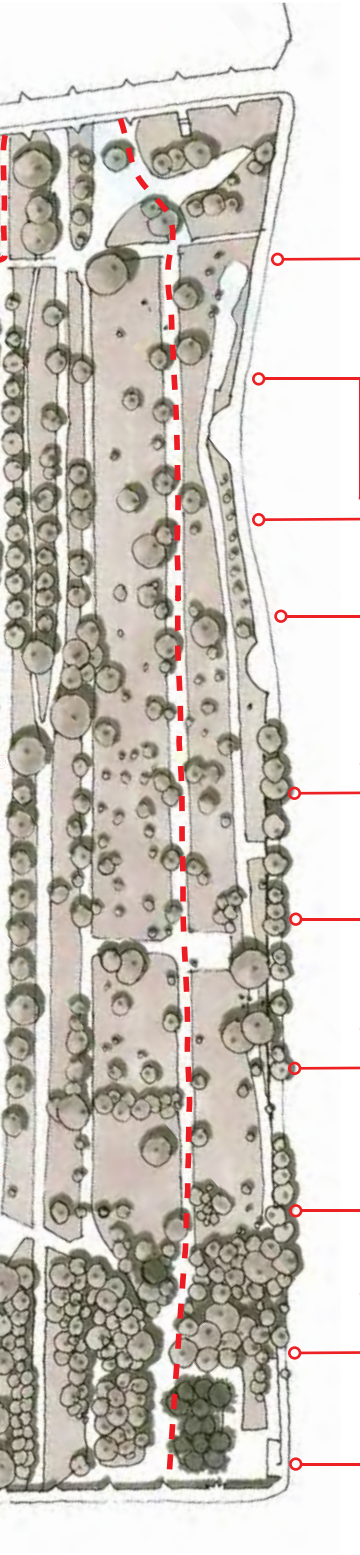
Contraste.



Transición.

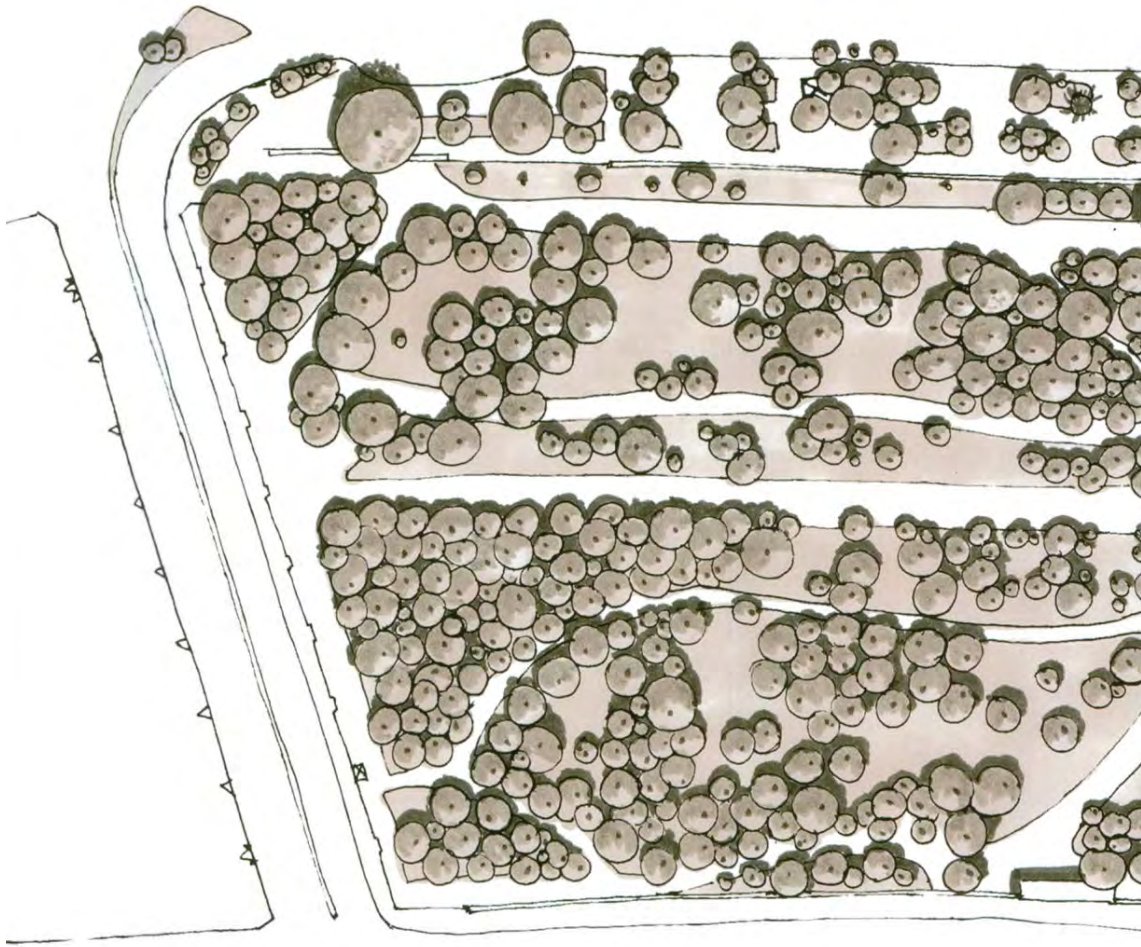
Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.

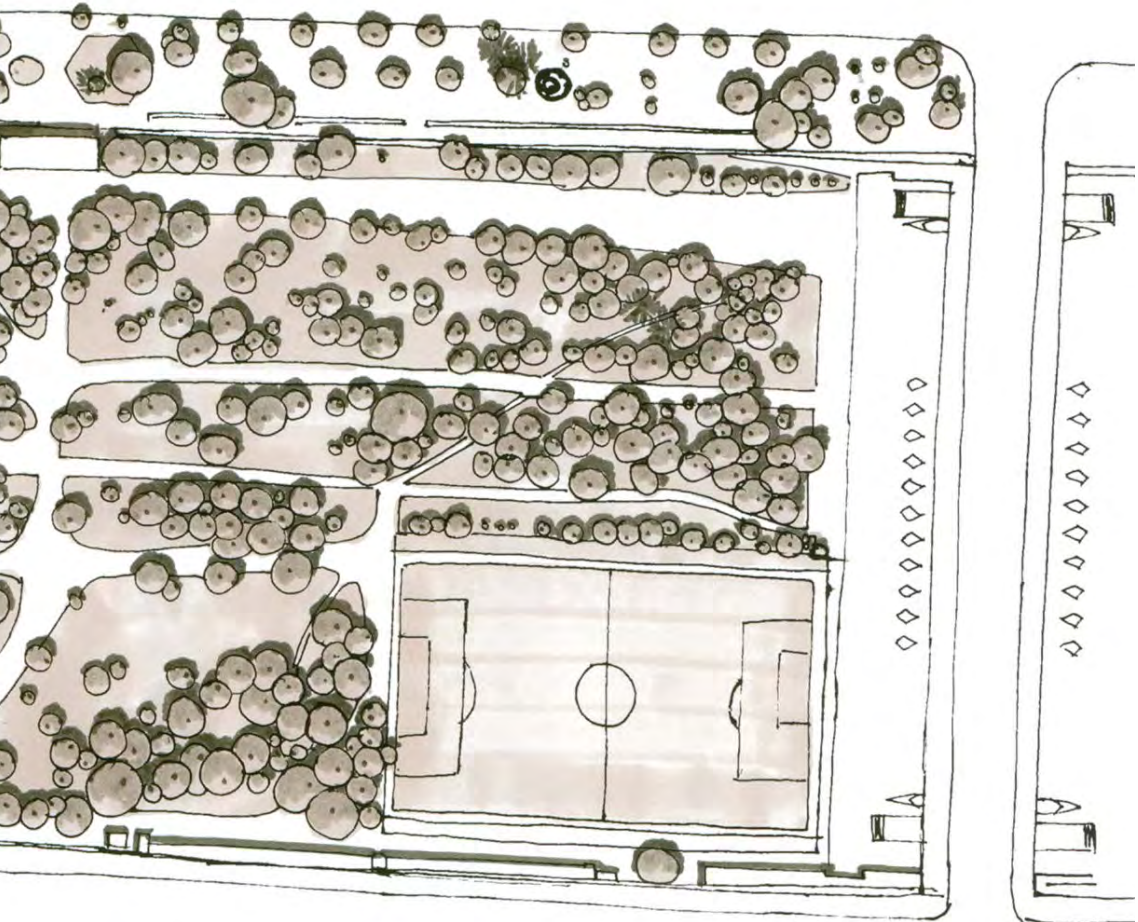




Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.







Tramo VIII.

Autor: Oficina del Turia. Ángel Zurrilla.
Ayuntamiento de Valencia. 1988-90.
Proyecto de Mejora y Mantenimiento.



1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes.
 ■ Edificaciones relevantes.
 ■ Uso comercial.
 → Flujos peatonales.
 ▶ Accesos.



2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

■ Itinerarios principales.
 ■ Itinerarios secundarios.
 ■ Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.



Naturalidad.



Sol y sombra.



Apropiación.



Perspectiva focal.



Hito. *La pasarela de la Exposición.*



Historia.



Variedad de usos.



Vegetación escultórica.



Negación. *La Alameda*.



Riqueza vegetativa.



Tránsito.



Aleatoriedad de la vegetación.



Vallado de las instalaciones deportivas.



Interferencias entre el peatón y el ciclista.

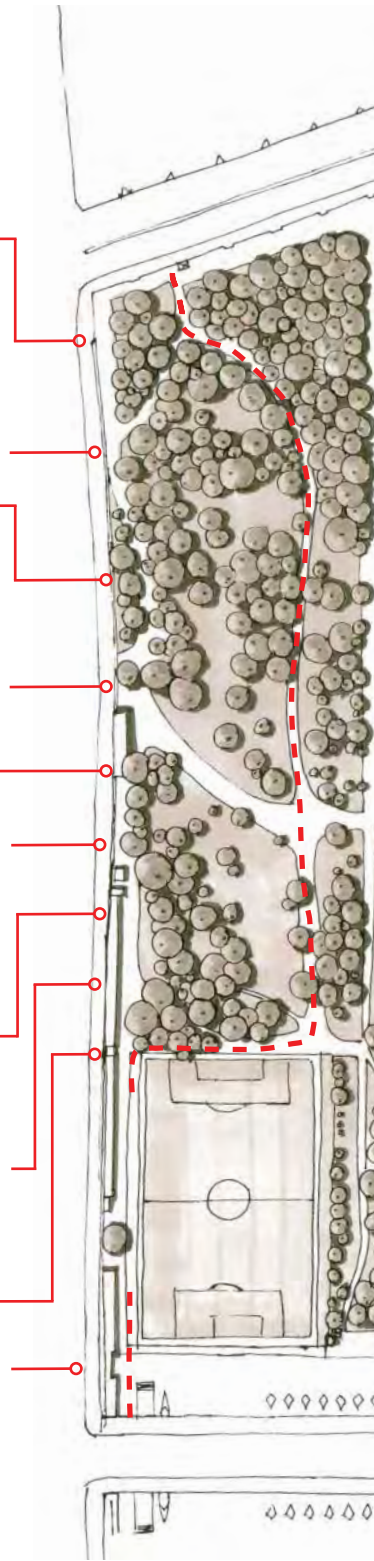


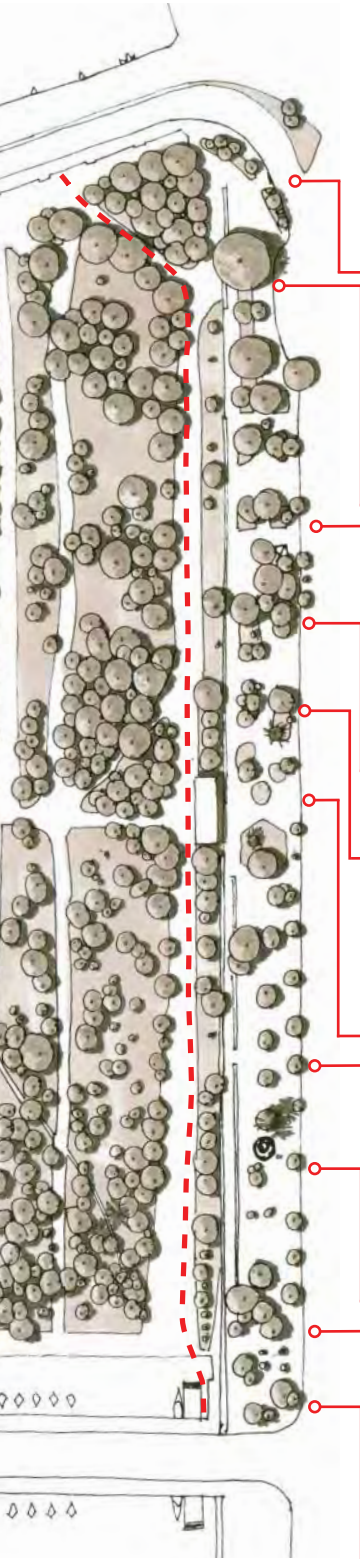
Transición.



Escala desproporcionada de la edificación.

Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.

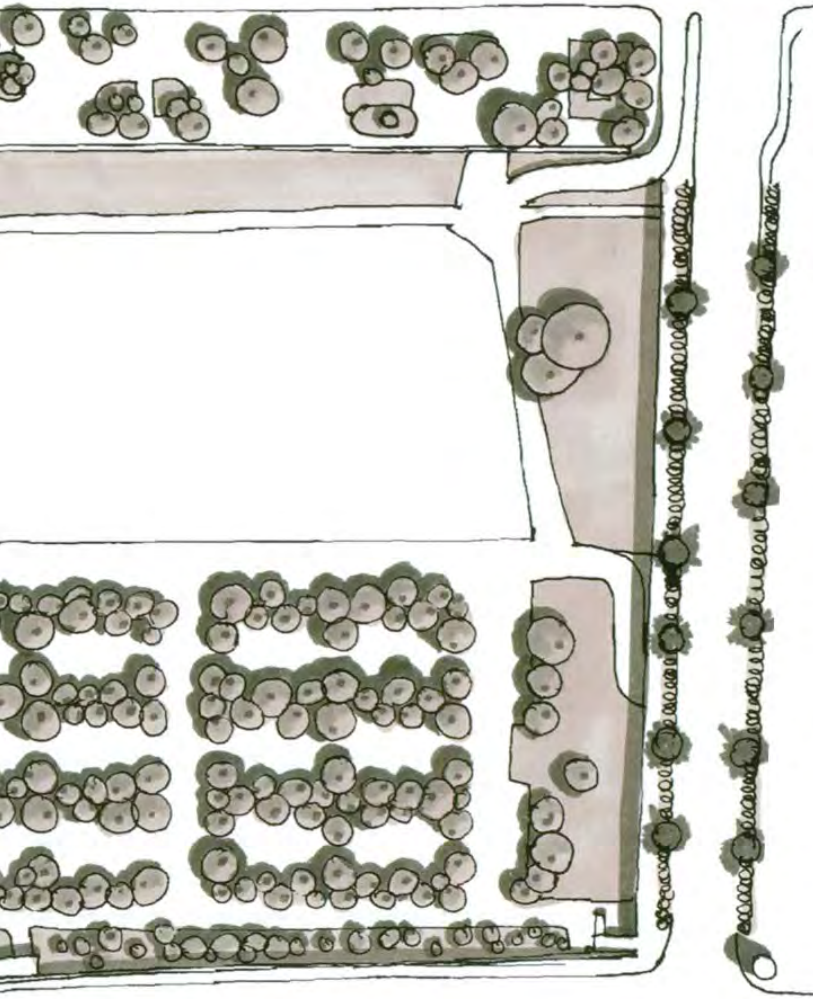




Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.

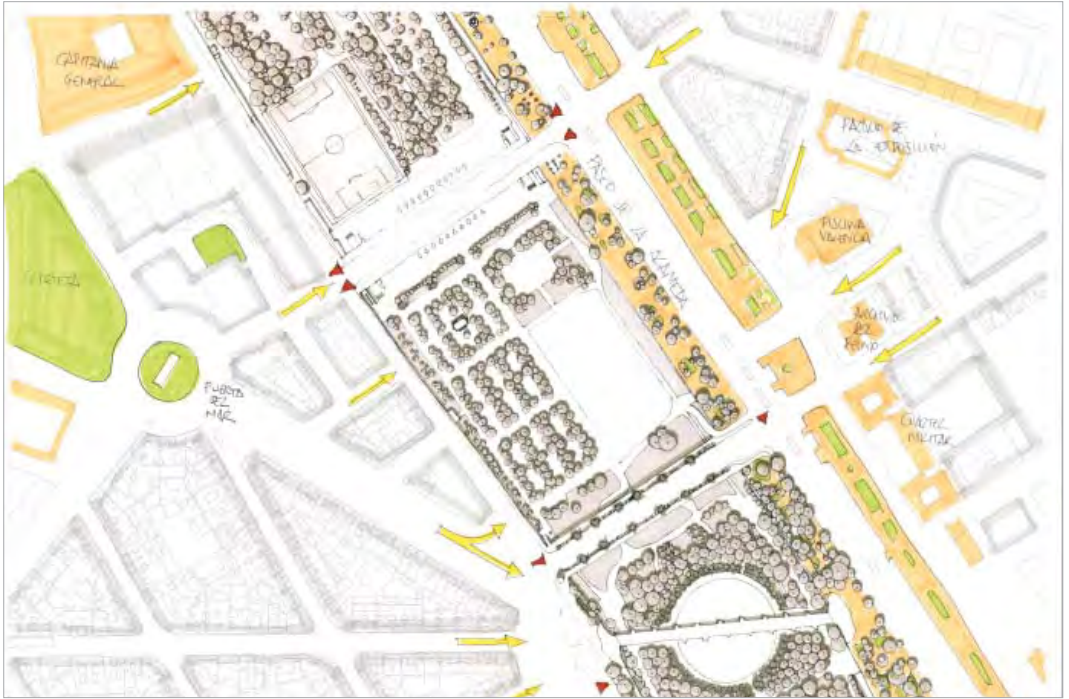






Tramo IX.

Autor: Oficina del Turia. Ángel Zurrilla.
Ayuntamiento de Valencia. 1988-90.
Proyecto de Mejora y Mantenimiento.



1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes.
 ■ Edificaciones relevantes.
 ■ Uso comercial.
 → Flujos peatonales.
 ▶ Accesos.



2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

■ Itinerarios principales.
 ■ Itinerarios secundarios.
 ■ Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.



Redundancia.



Monotonía.



Alegoría de castillos medievales.



Congregación en áreas de restauración.



No lugar.



Interferencias entre los peatones y los ciclistas.



Desproporción.



Vacío.



Falta de previsión de nuevas actuaciones.



Transición.



Falta de vínculo entre la Alameda y el tramo.



Unicidad de recorridos en la zona central.



Descompensación de la escala humana.



Falta de verde activo.

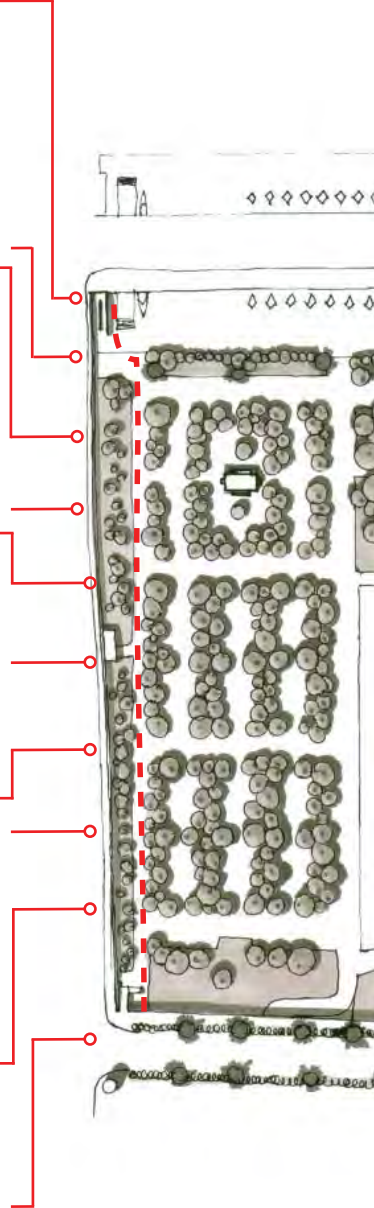


Modulación. Ritmo.



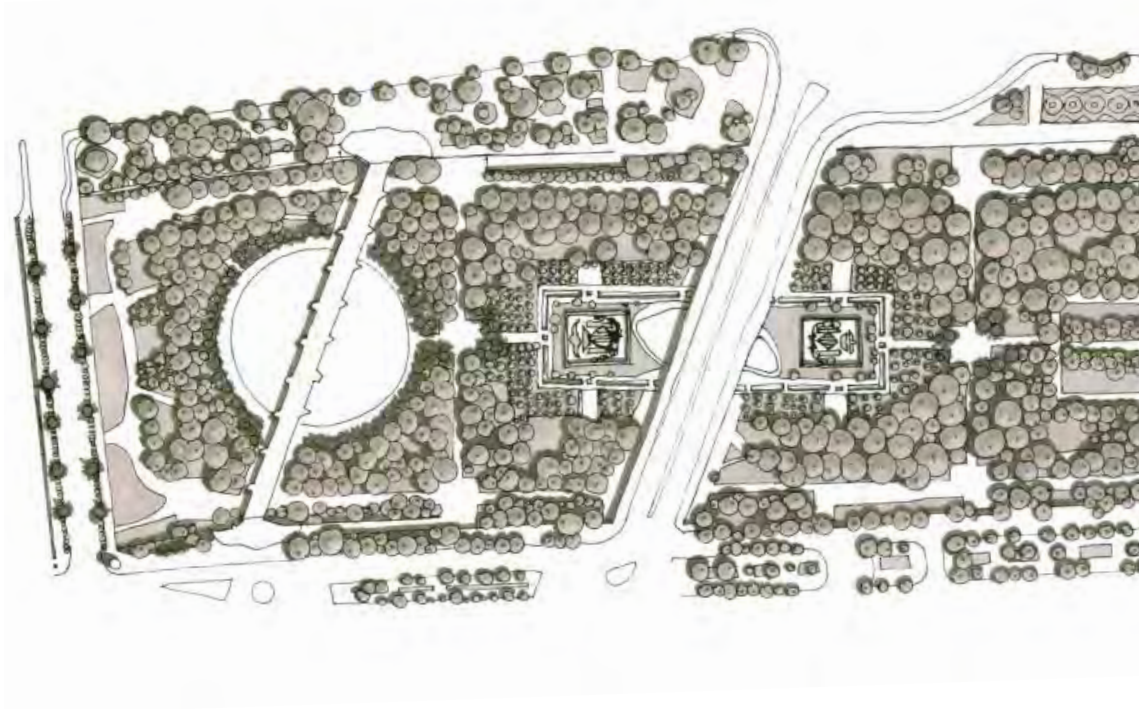
Interrupción de los itinerarios principales.

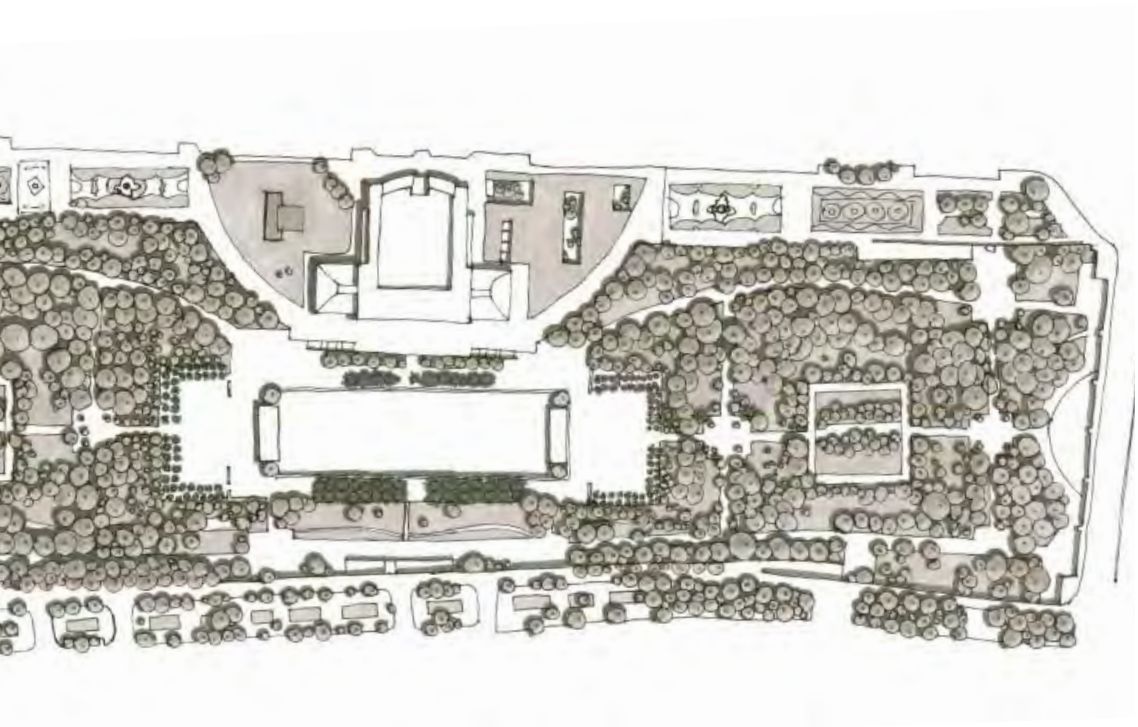
Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.



Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.

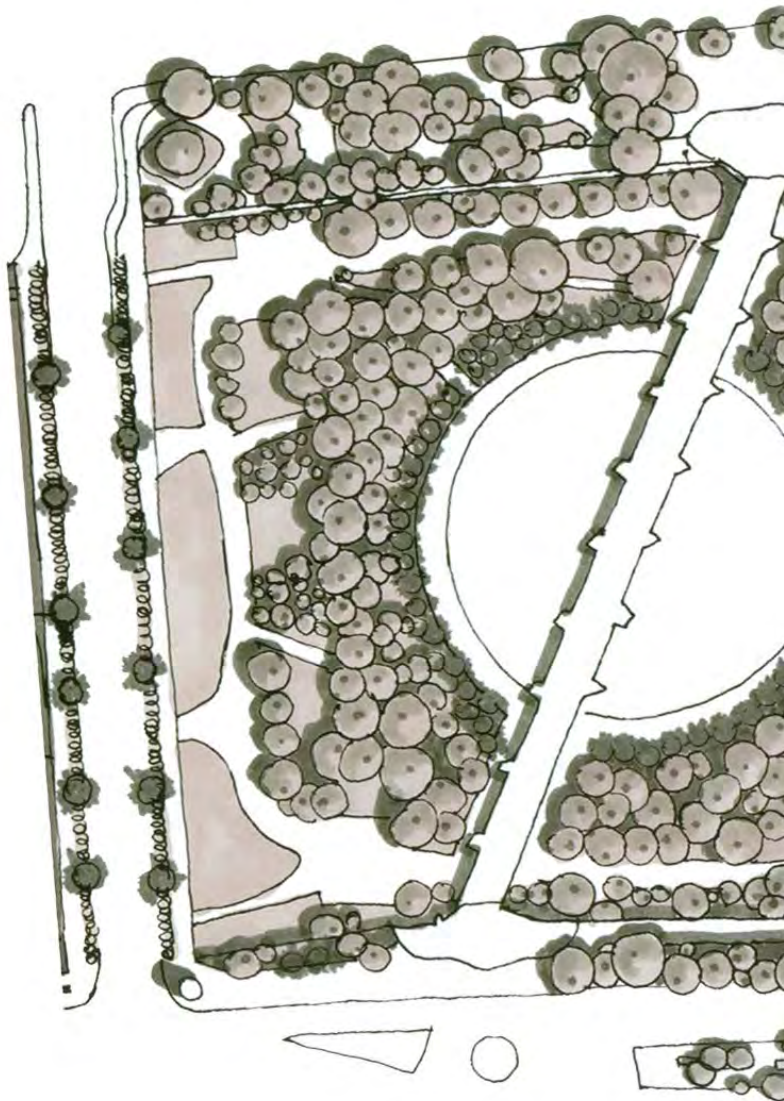






Tramos X-XI.

Autor: Taller de Arquitectura. Ricardo Bofill.
Ayuntamiento de Valencia. 1985.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.







1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes.
 ■ Edificaciones relevantes.
 ■ Uso comercial.
 ➔ Flujos peatonales.
 ▶ Accesos.



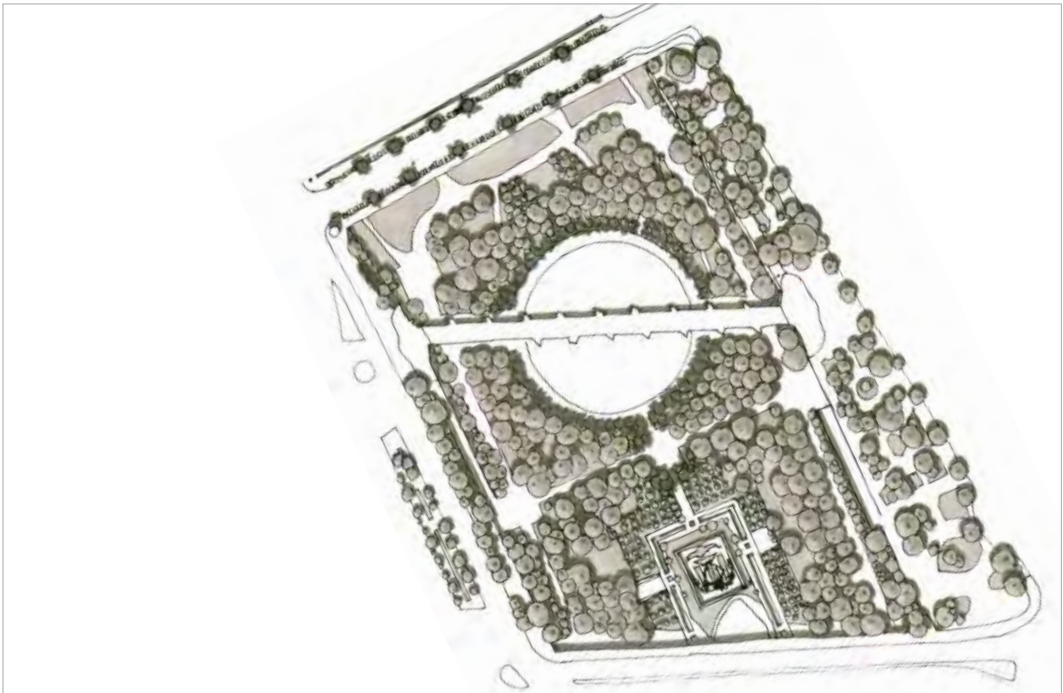
2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

■ Itinerarios principales.
 ■ Itinerarios secundarios.
 ■ Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

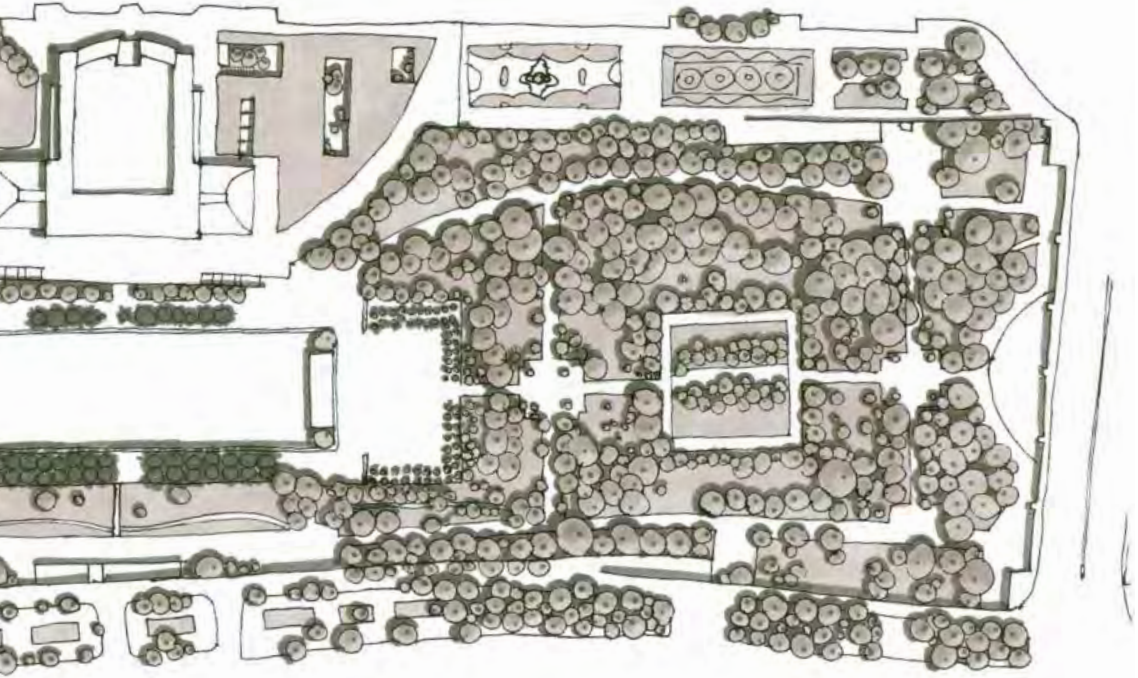
■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.

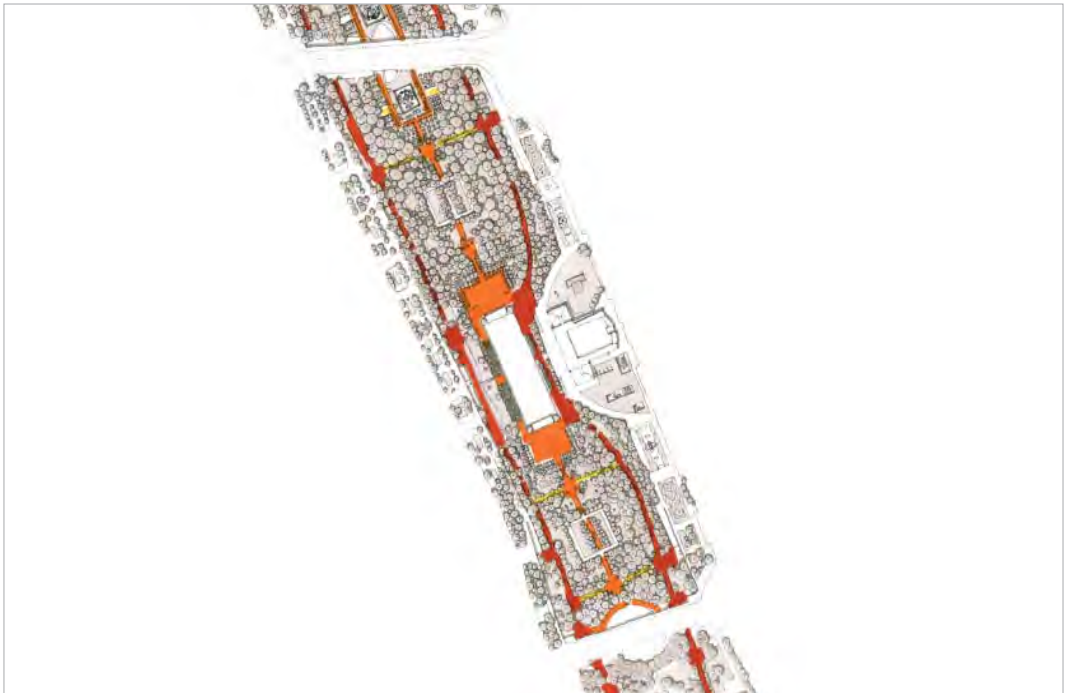






1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes.
 ■ Edificaciones relevantes.
 ■ Uso comercial.
 ➔ Flujos peatonales.
 ▶ Accesos.



2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

■ Itinerarios principales.
 ■ Itinerarios secundarios.
 ■ Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.



Sombra continua.



Alineación de la vegetación.



Acompañamiento del agua.



Doble cierre.



Tradicón.



Ágora.



Contrastes y relaciones arquitectónicas.



Pavimento.



Niveles.



Agua infinita.



Fachada continua.



Publicidad



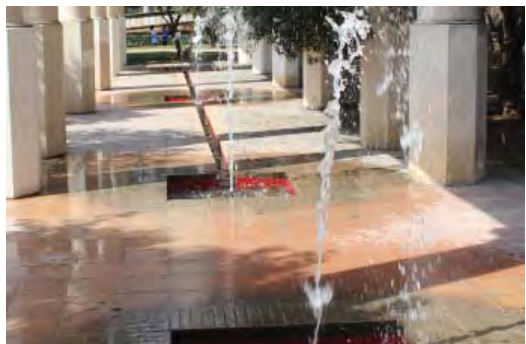
Puerta.



Vegetación geometrizada.



Apropiación.



Fuentes.



Simbolismo.



Transición.



Incidente.



Prolongación.



Continuidad.



Fachada representativa.



Descubrimiento.



Puente histórico.



Pantalla verde.



Blanco y negro.



Contraste calidez piedra y otros materiales.



Juegos de agua.



Perspectiva focal.



Mobiliario.

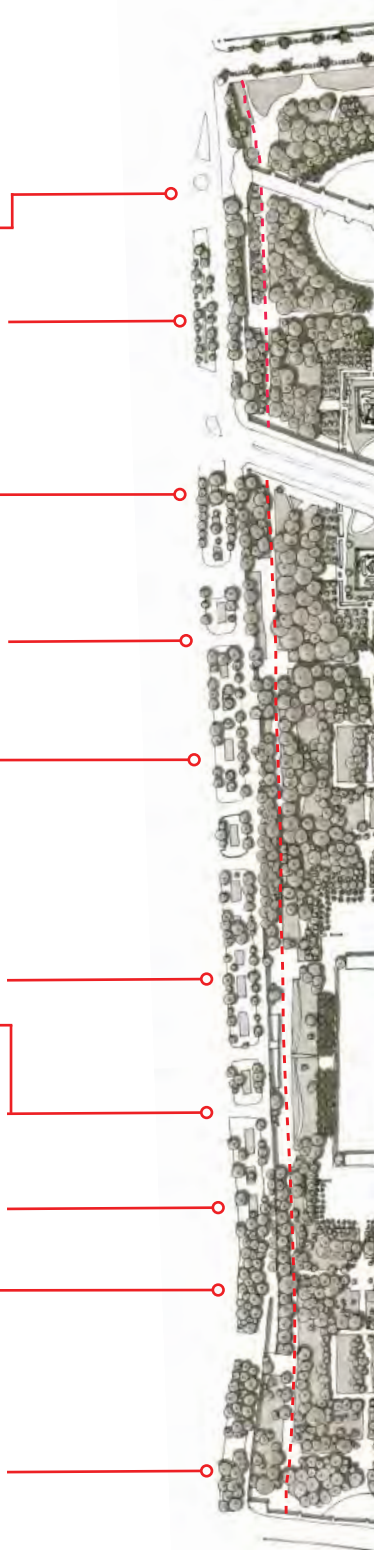


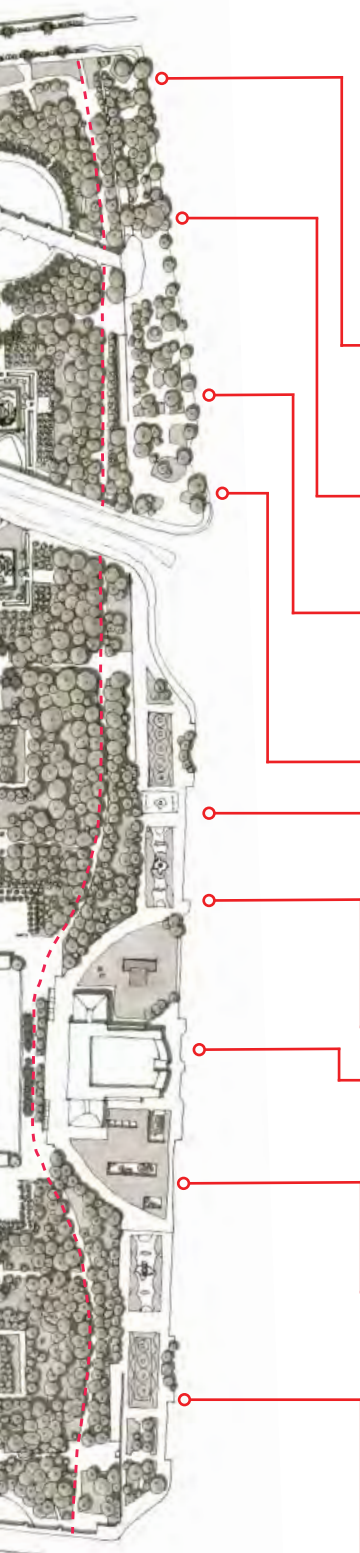
Romanticismo.



Fin de trayecto.

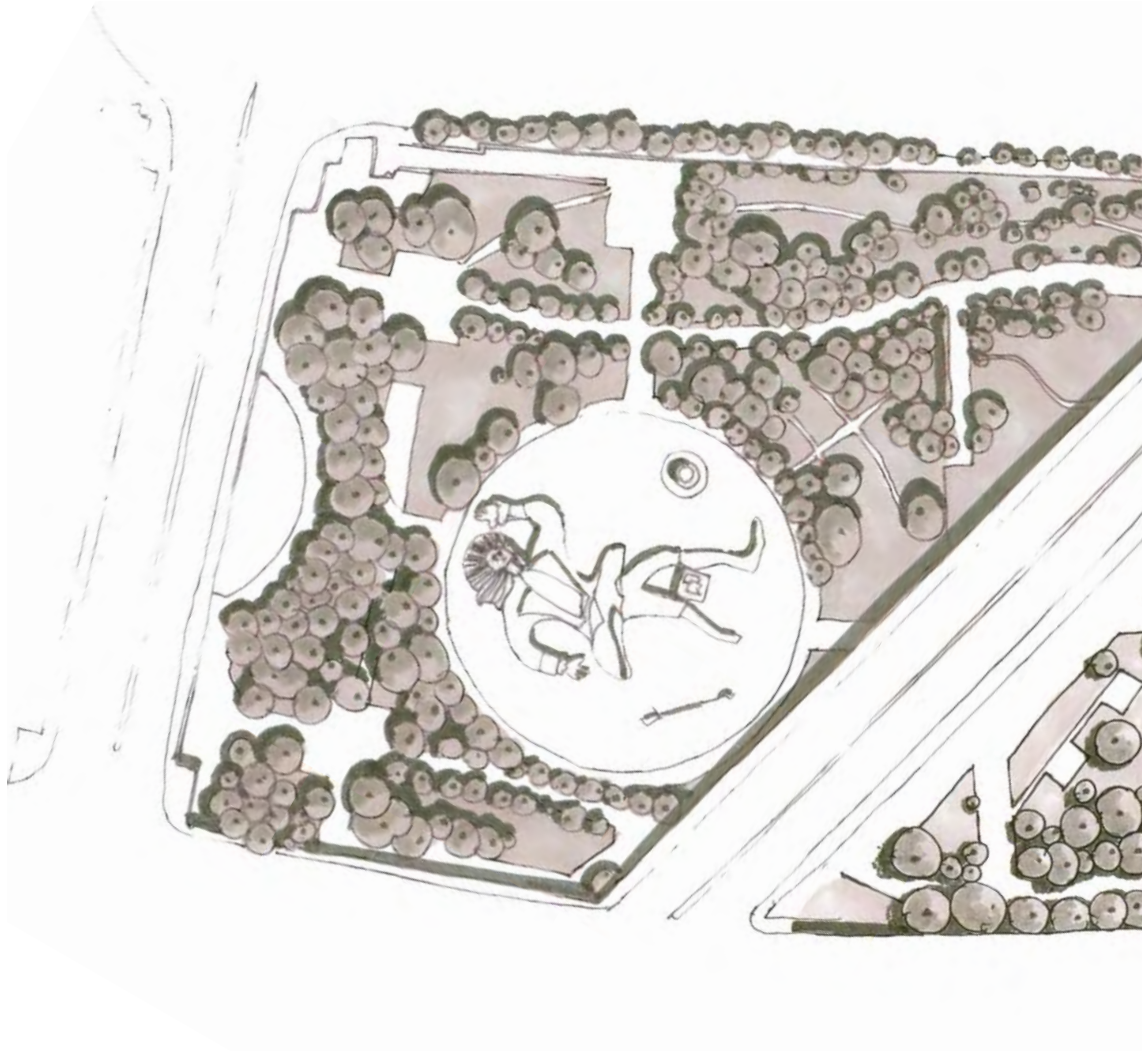
Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.

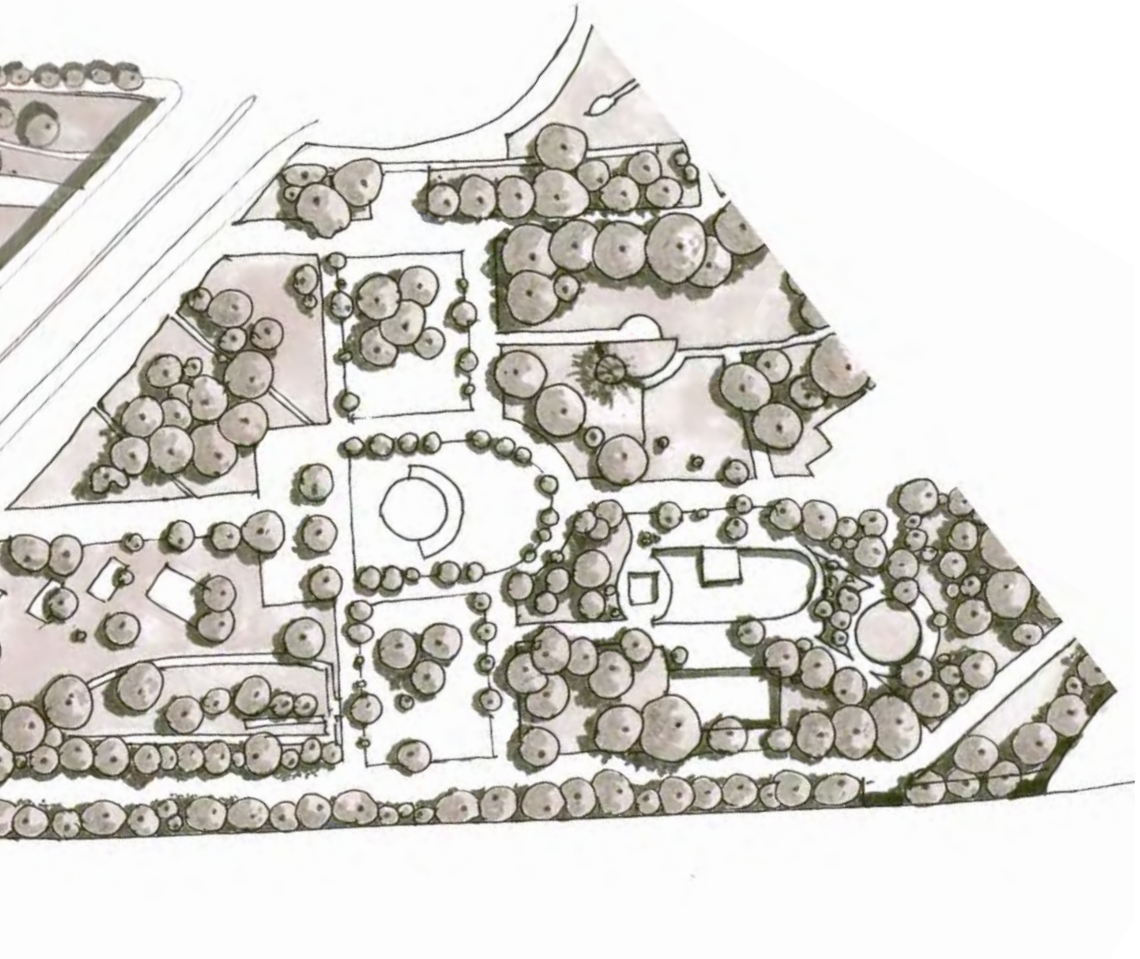




Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.

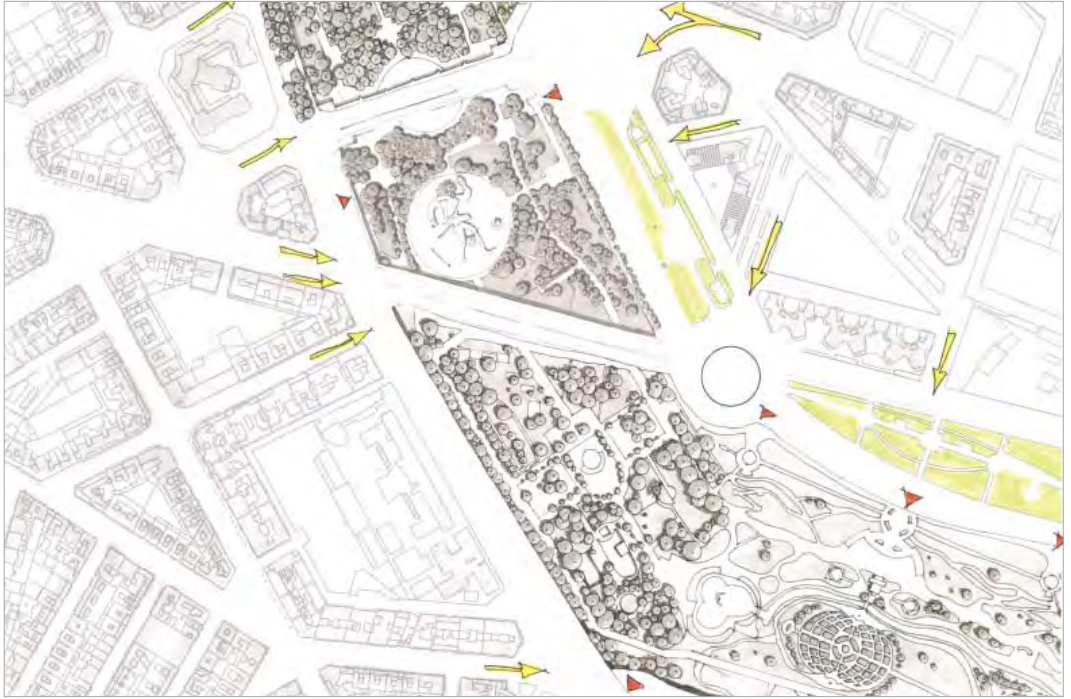






Tramo XII.

Autor: Rafael Rivera et al.
Consellería de Industria, Comercio y Turismo. 1989.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.



1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

Zonas verdes. Edificaciones relevantes. Uso comercial. Flujos peatonales. Accesos.



2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

Itinerarios principales. Itinerarios secundarios. Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

Zonas verdes. Tierra. Pavimentos. Agua. Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

Construcciones. Uso Deportivo.



Escala.



Juego tradicional.



Apropiación.



Cierre.



Bordes residuales.



Geometría.



Transición.



Instalaciones.



Estanque.



Mobiliario.



Caligrafía urbana.



Falta de final.



Densidad.



Continuidad.

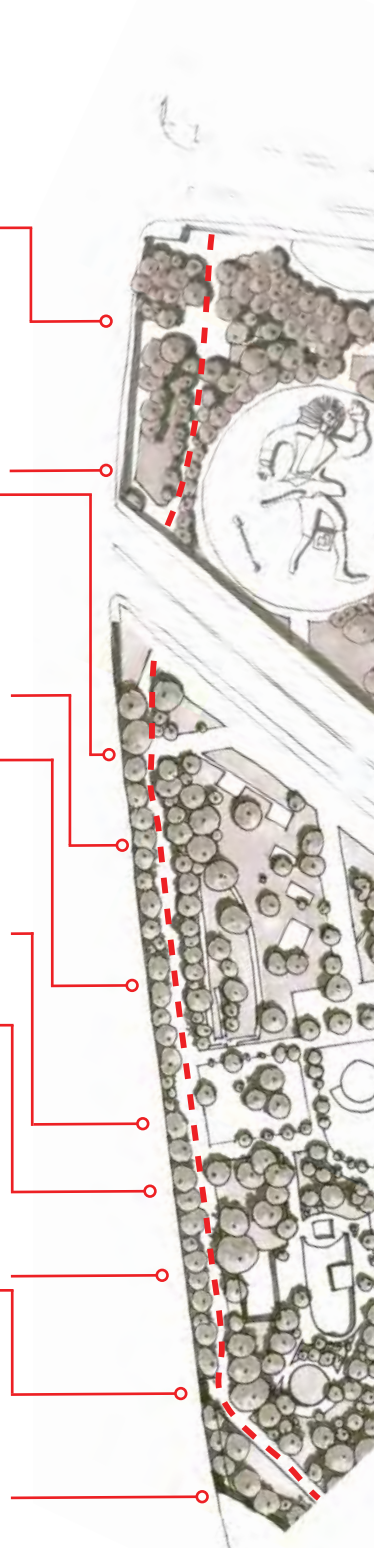


Nuevas tendencias.

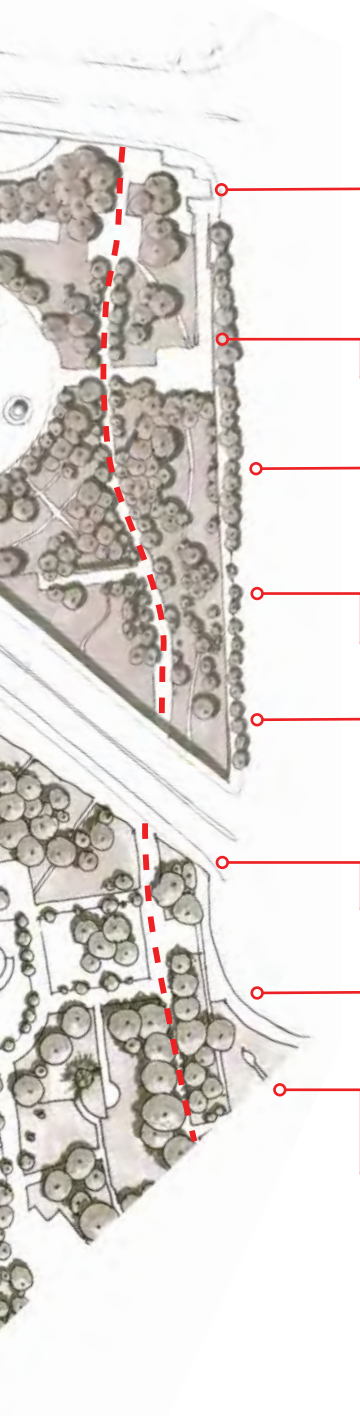


Heterogeneidad edificatoria.

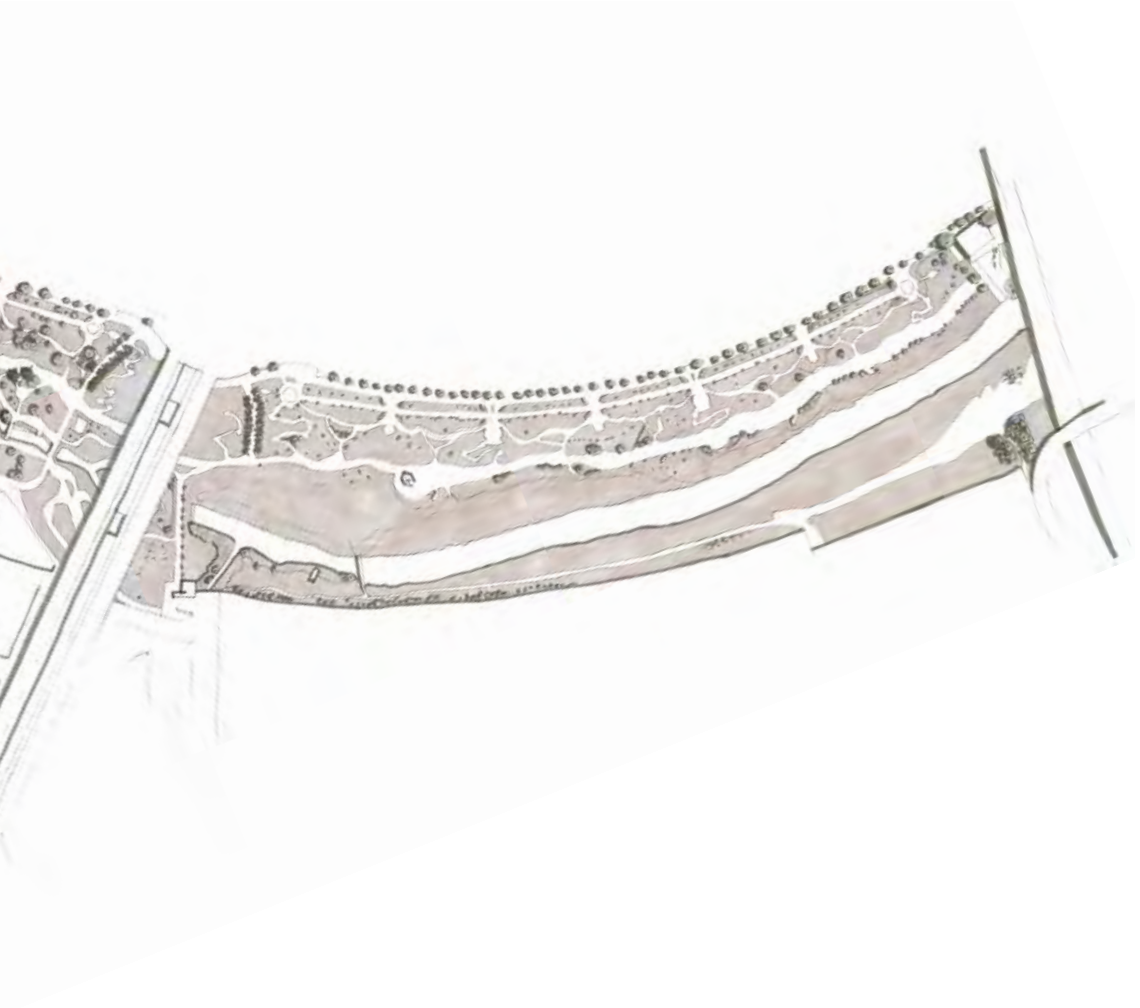
Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.



Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.

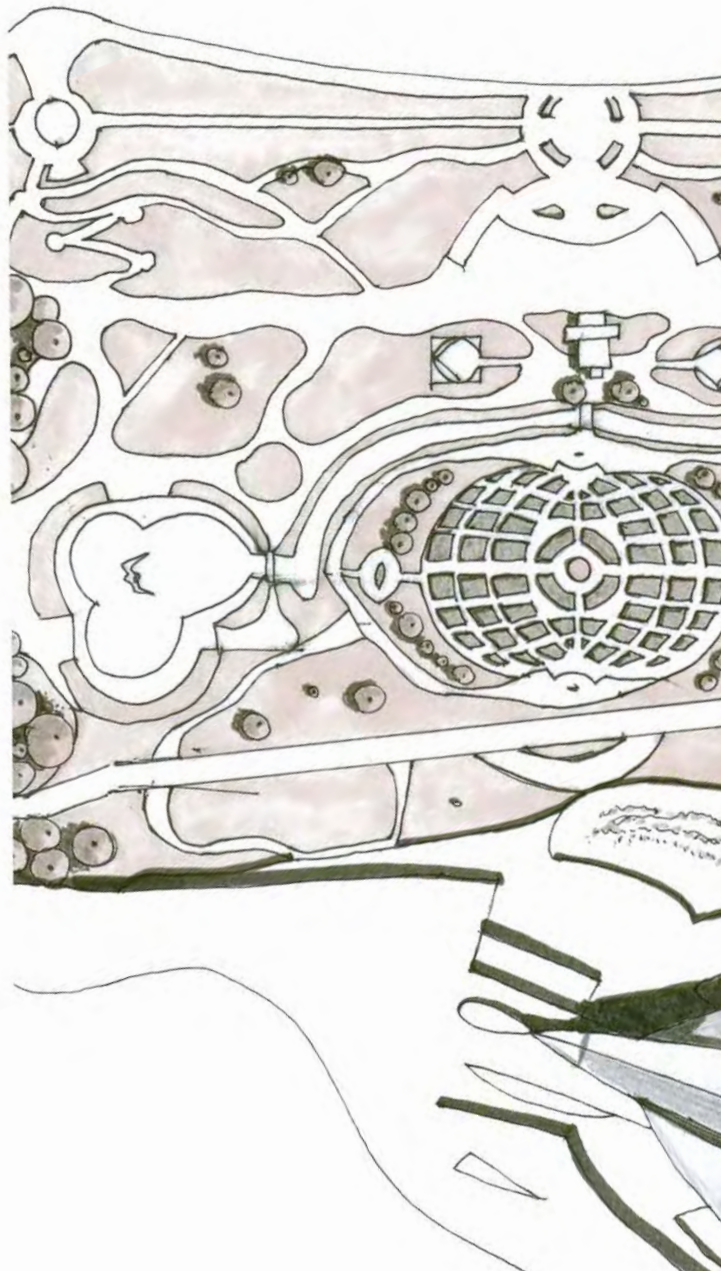


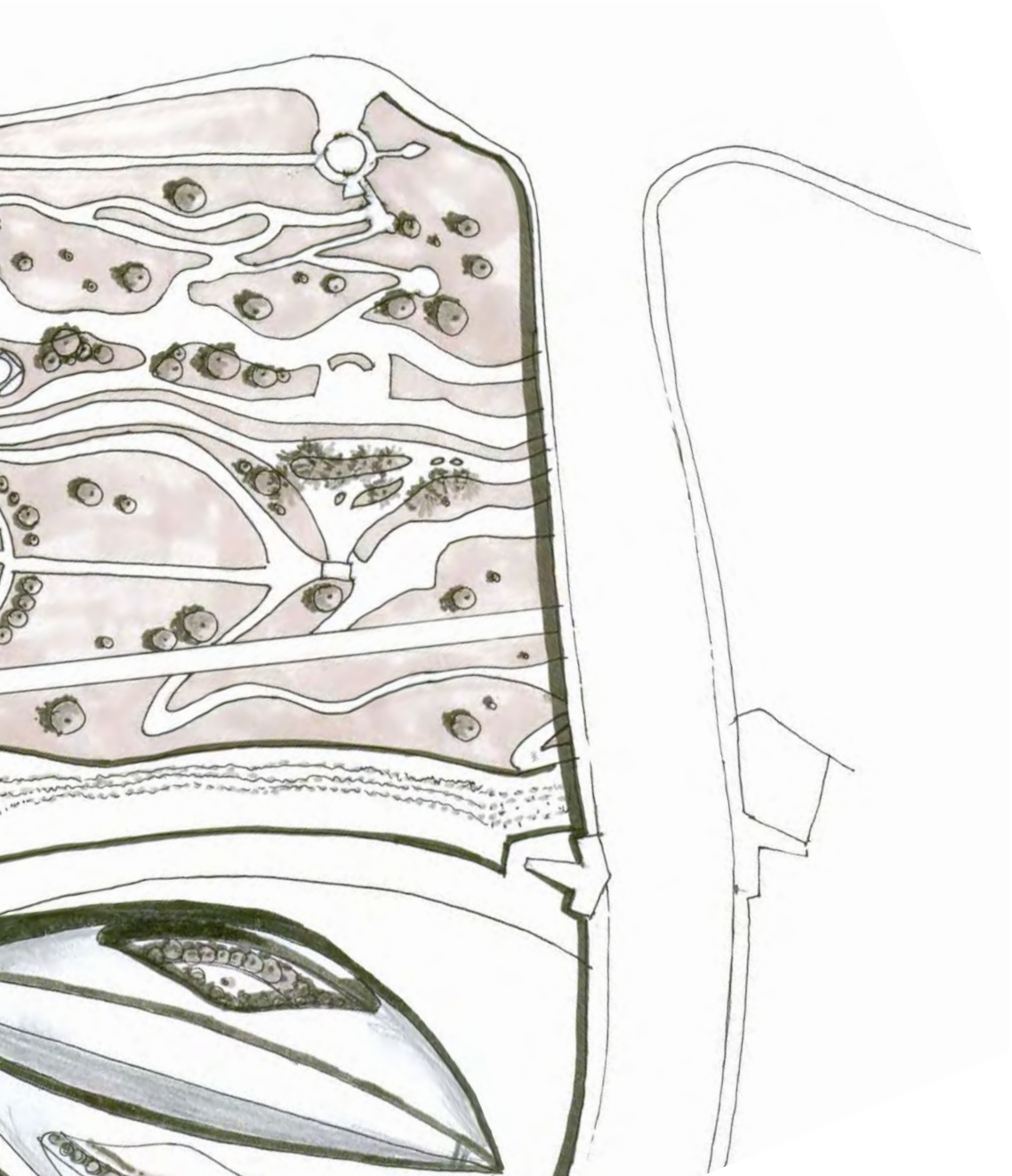




Tramos XIII-XIV-XV.

Autores: Jacobo Ríos Capapé et al.
Ayuntamiento de Valencia. 1996.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.

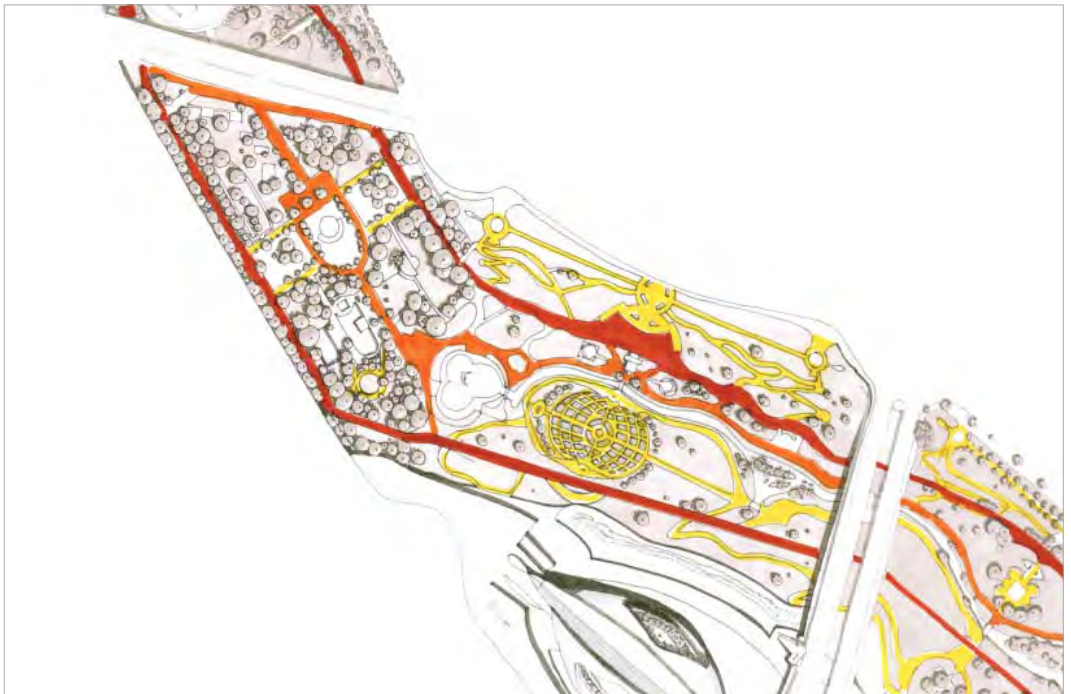






1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes. ■ Edificaciones relevantes. ■ Uso comercial. ➔ Flujos peatonales. ▲ Accesos.



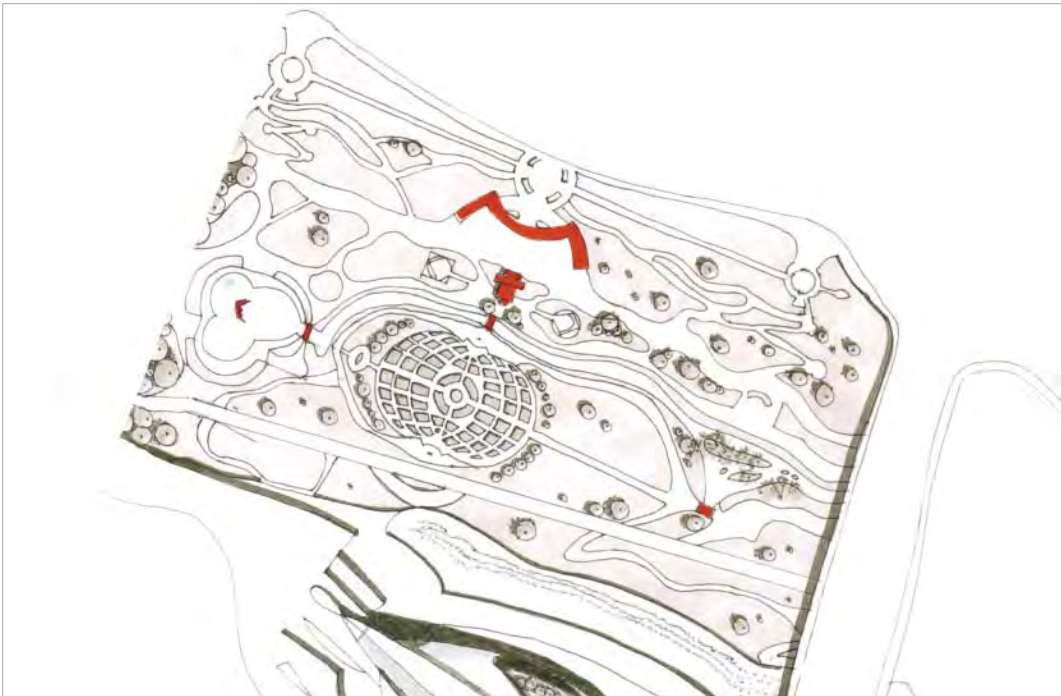
2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

■ Itinerarios principales. ■ Itinerarios secundarios. ■ Itinerarios terciarios.



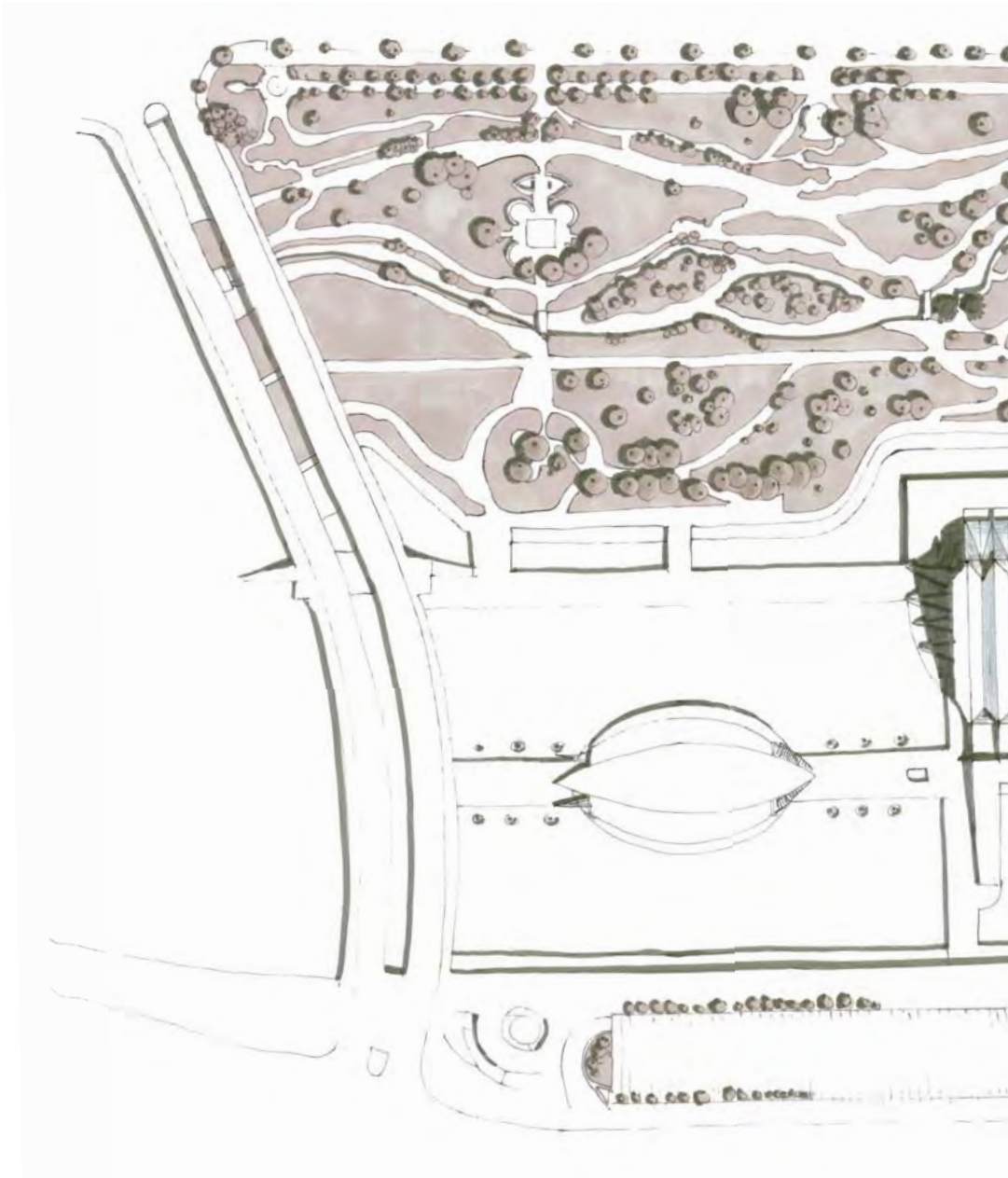
3. Estudio de superficies y texturas.

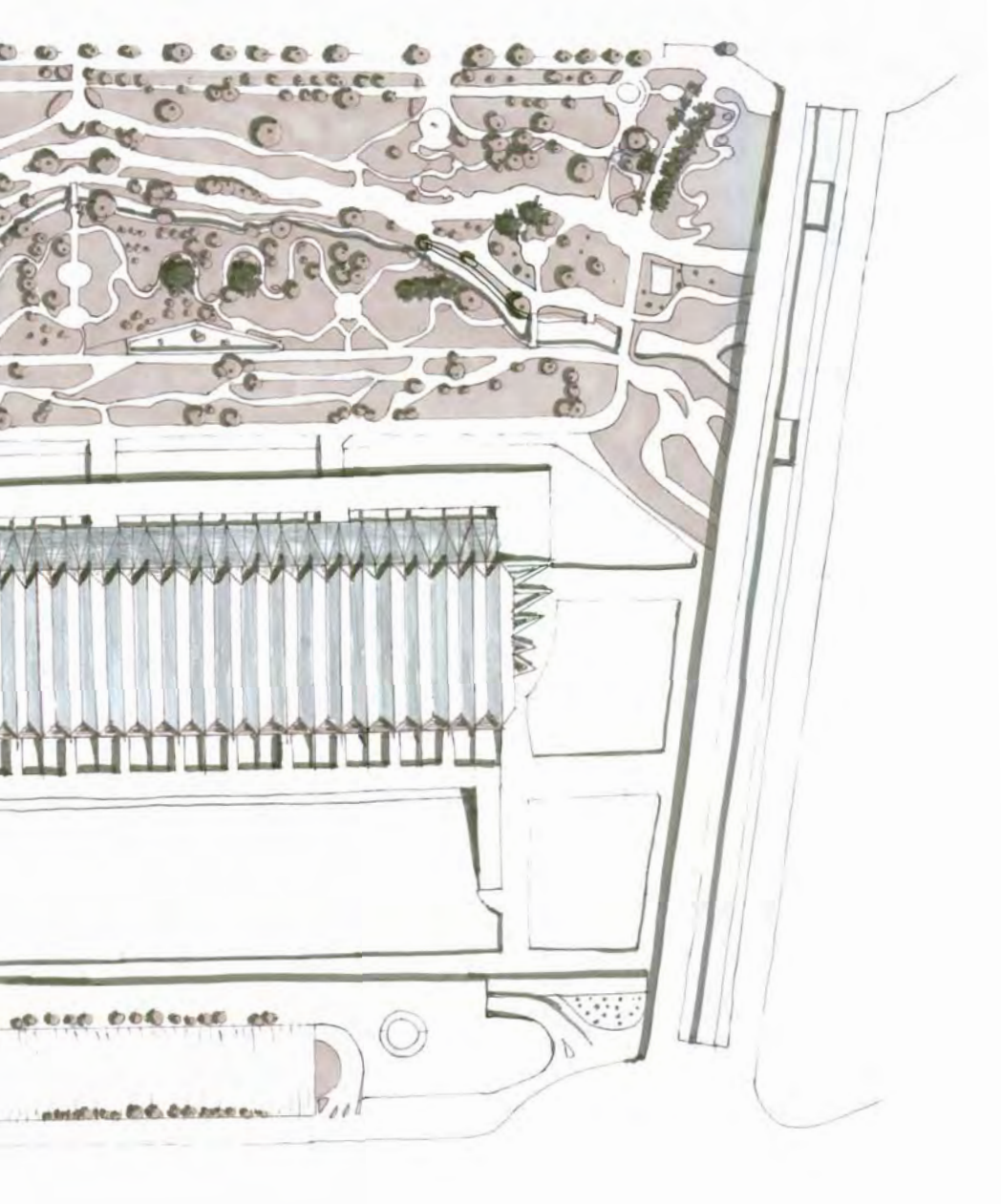
■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



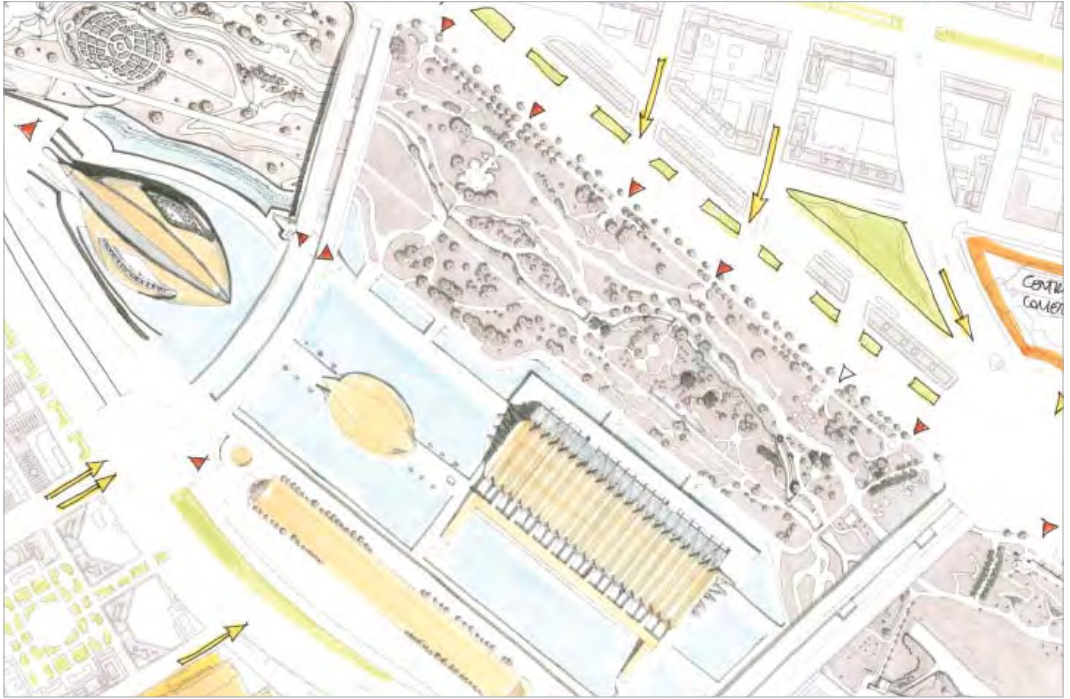
4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.





Tramo XIV



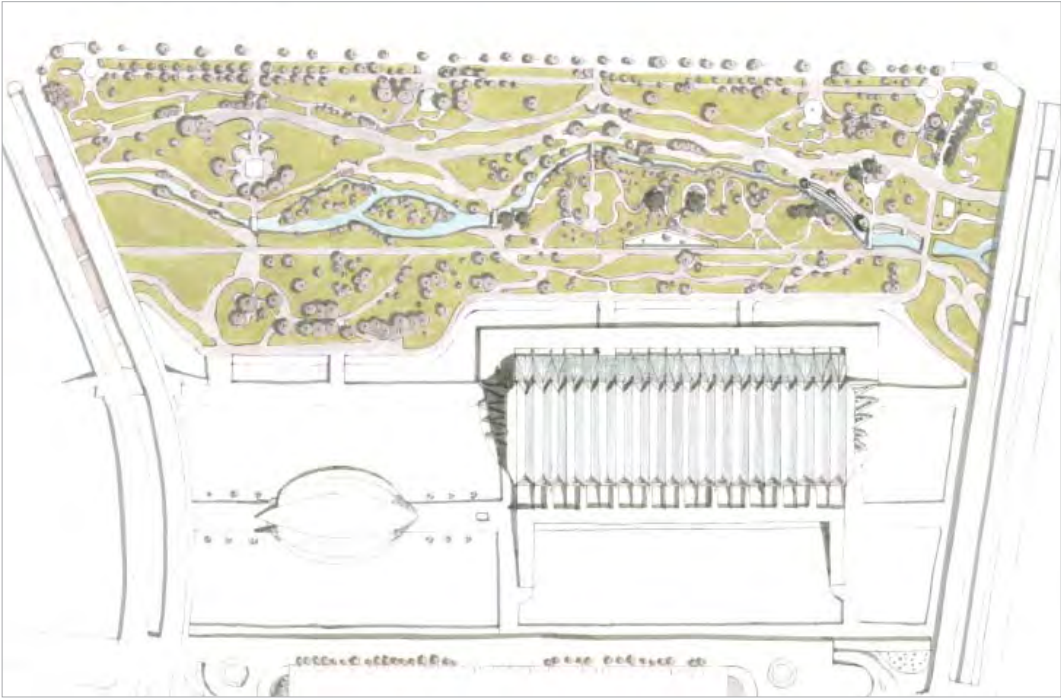
1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

■ Zonas verdes. ■ Edificaciones relevantes. ■ Uso comercial. → Flujos peatonales. ▲ Accesos.



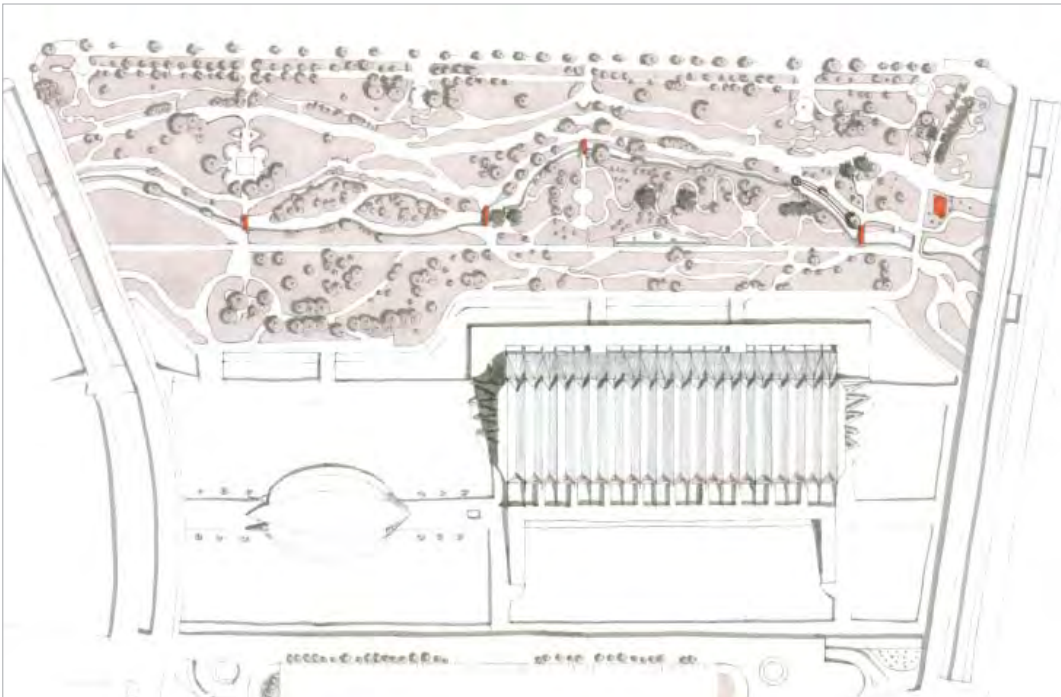
2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

■ Itinerarios principales. ■ Itinerarios secundarios. ■ Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

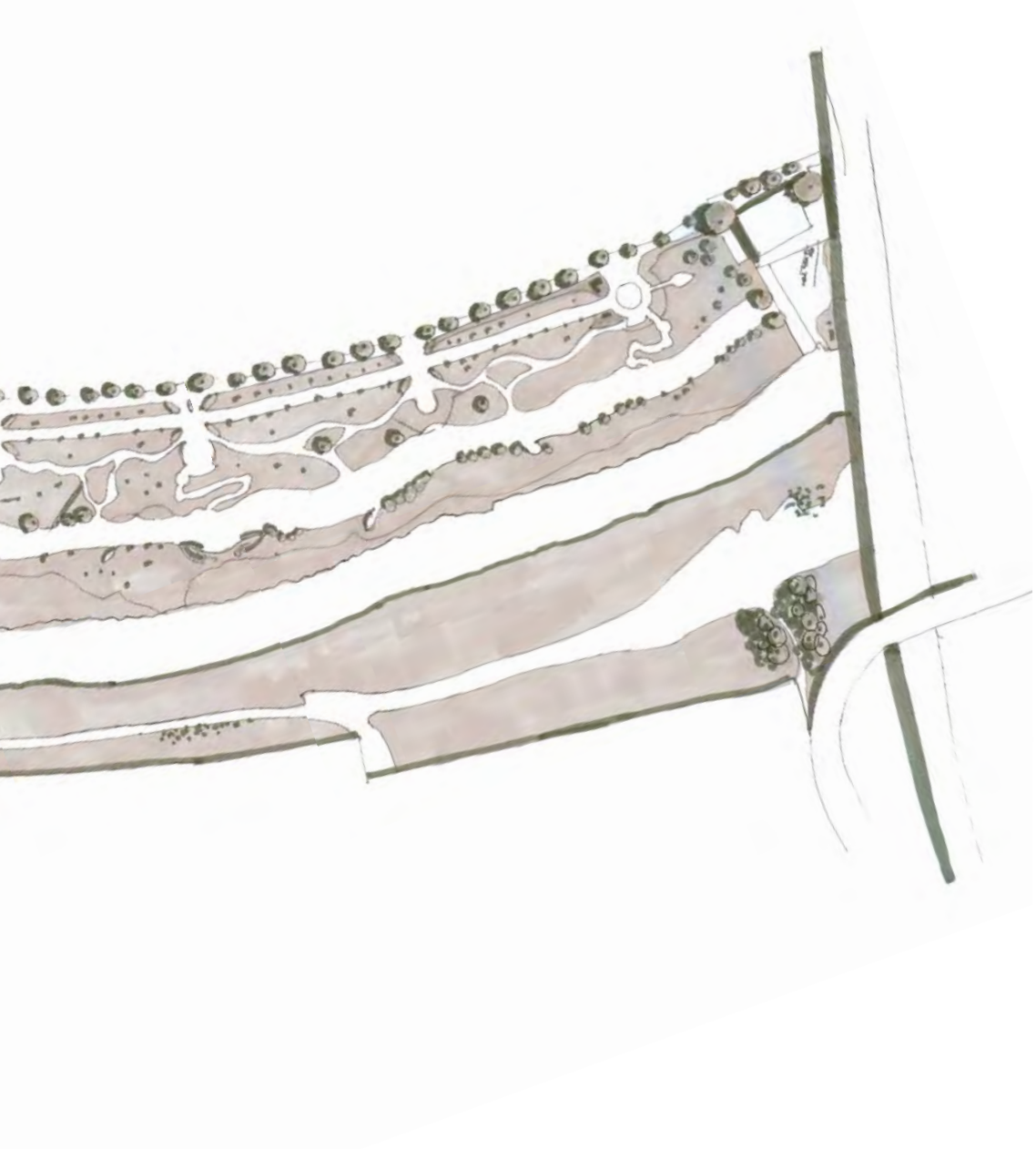
■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.





Tramo XV



Cierre.



Teatralidad.



Edificación escultórica.



Hito.



Desproporción.



Heterogeneidad edificatoria.



Ondulaciones



Agua dinámica.



Esculturas.



Cromatismo.



Contrasentido visual.



Descubrimiento.



Verde residual.



Muros urbanos.



Caos monumental.



Reflejo.



Vegetación escultórica.



Aquí y allí.



Punto focal.



Densidad puntual.



Estrechamiento.



Exposiciones.



Interferencias entre el peatón y el ciclista.



Blanco y negro.



Caos.



Transiciones.



Naturalidad. Sector *no ejecutado*.



Organicidad.



Taludes suaves. Accesibilidad máxima.



Fauna urbana.

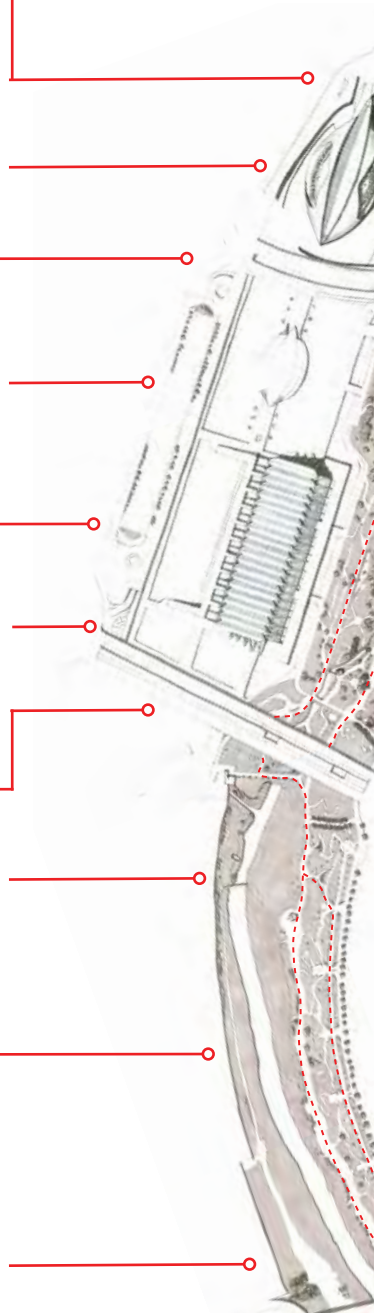


Mobiliario.



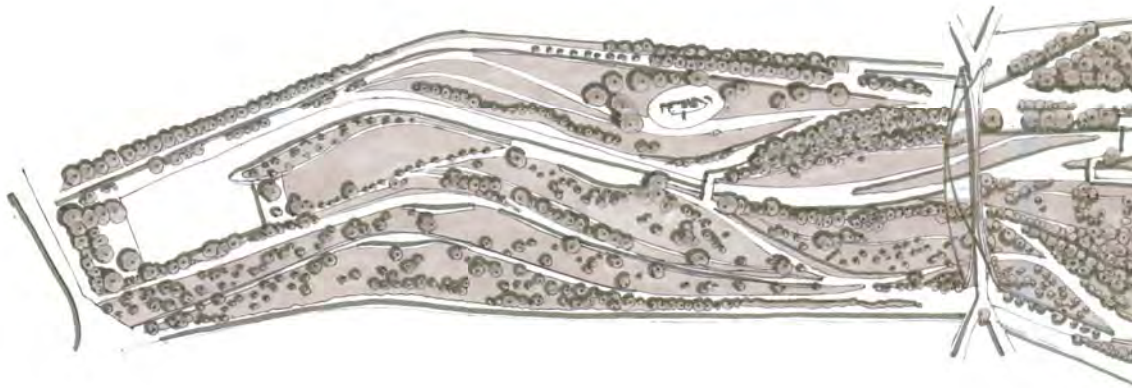
Incomprensión del diseño. *Mundo de rosas*.

Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.



Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.

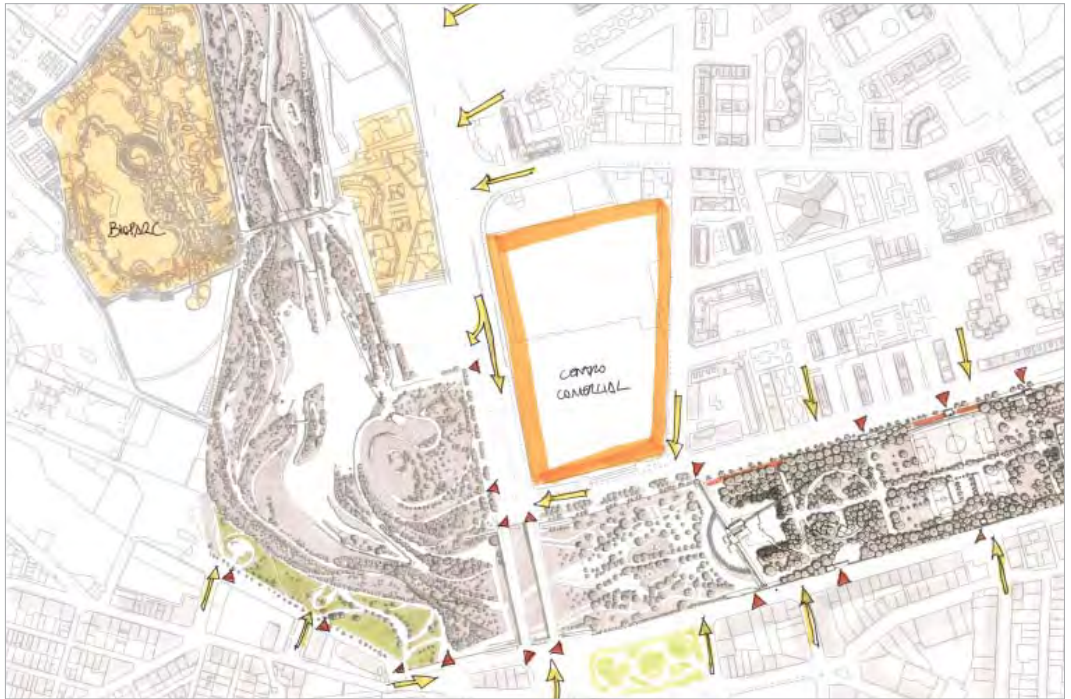






Parque de Cabecera.

Autores: Arantxa Muñoz et al.
Ayuntamiento de Valencia. 1998.
Proyecto definitivo de ajardinamiento.



1. Inserción del tramo en el entorno urbano.

Zonas verdes. Edificaciones relevantes. Uso comercial. Flujos peatonales. Accesos.



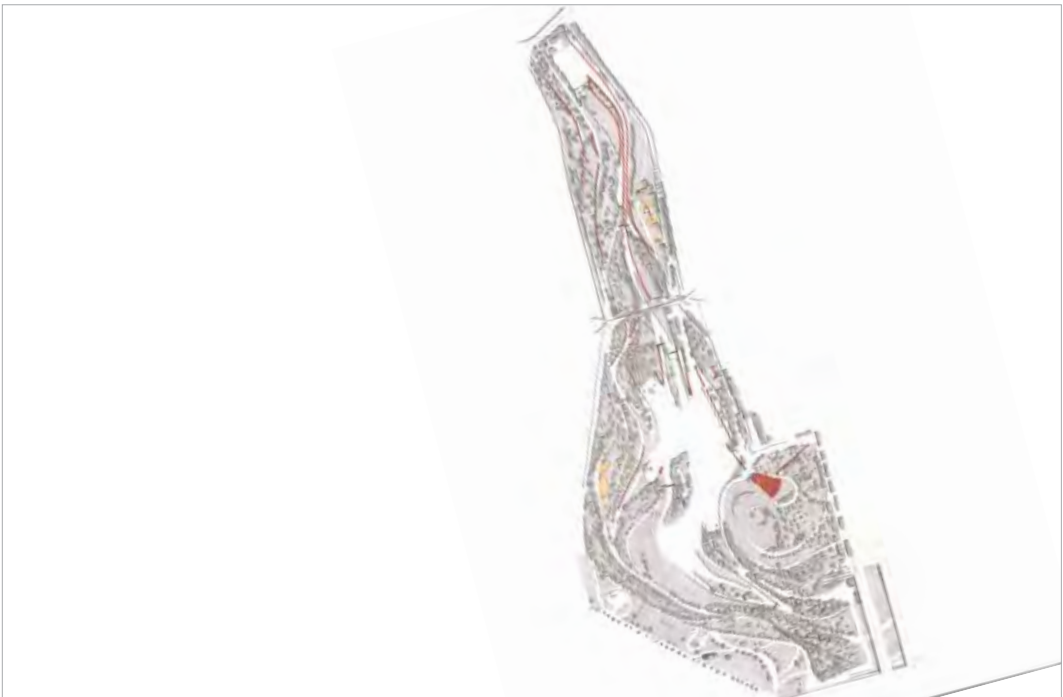
2. Estudio de continuidad entre los itinerarios de tramos contiguos.

Itinerarios principales. Itinerarios secundarios. Itinerarios terciarios.



3. Estudio de superficies y texturas.

■ Zonas verdes. ■ Tierra. ■ Pavimentos. ■ Agua. ■ Arena.



4. Relación de construcciones y uso deportivo en el tramo.

■ Construcciones. ■ Uso Deportivo.



Muros ondulantes.



Lago.



Hito.



Contraste.



Bifurcación.



Superposición de muros.



Mobiliario integrado.



Final del ajardinamiento.



Arriba y abajo.



Nacimiento del agua.



Mirador.



Encauzamiento.



Aquí y allá.



Bar integrado.



Anfiteatro.



Apropiación.



Gran explanada verde en conexión con el lago.



Gradas.



Fauna.



Ponderación del elemento curvilíneo.



Transición.



Tapizantes.



Espiral.



Vegetación de ribera.



Panorama.



Navegación.



Materialidad múltiple.



Cascada.



Playa.



Omnipresencia del hito edificatorio.



Puente.



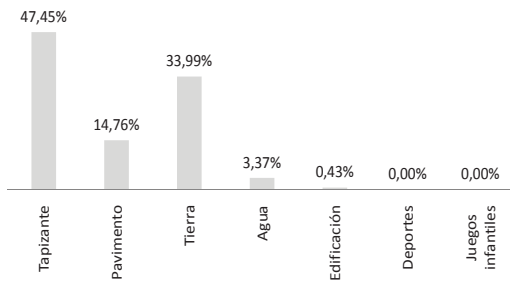
Pasarela peatonal.

Recorrido Este-Oeste. Pretil derecho.

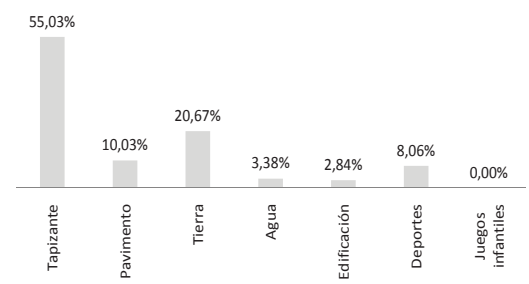


Recorrido Oeste-Este. Pretil izquierdo.

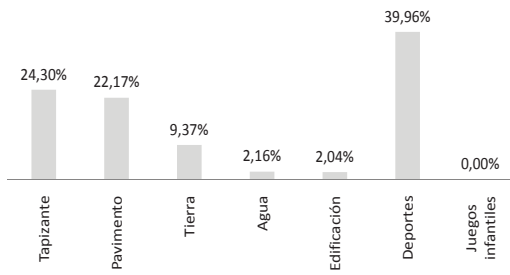




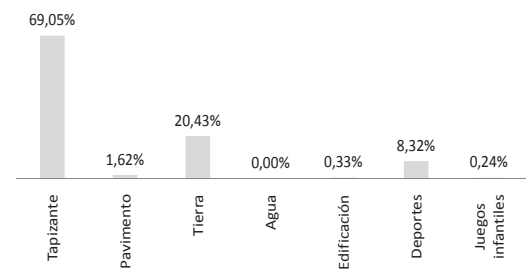
Tramo I.



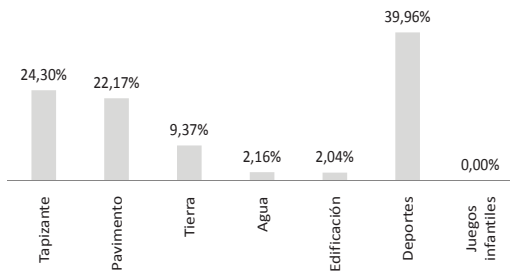
Tramo II.



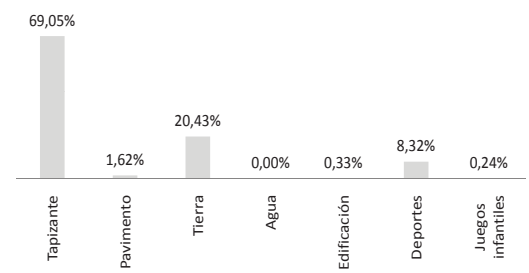
Tramo III.



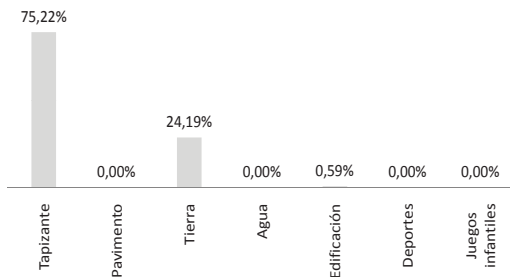
Tramo IV.



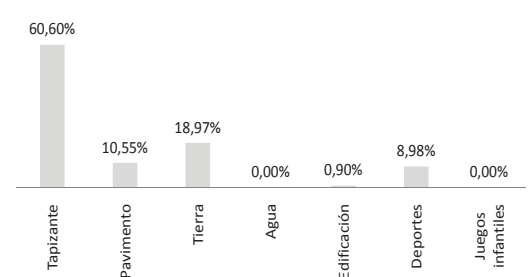
Tramo V.



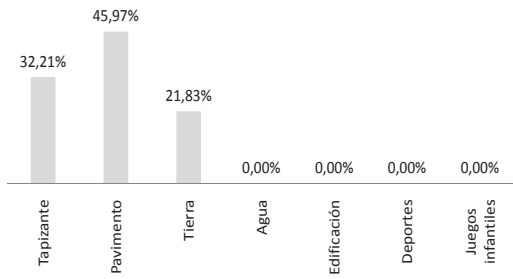
Tramo VI.



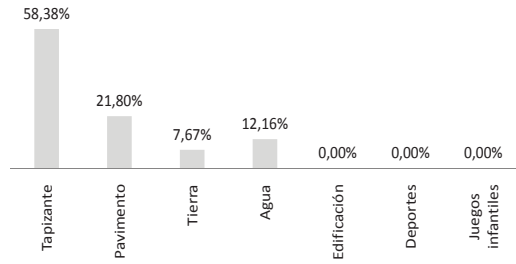
Tramo VII.



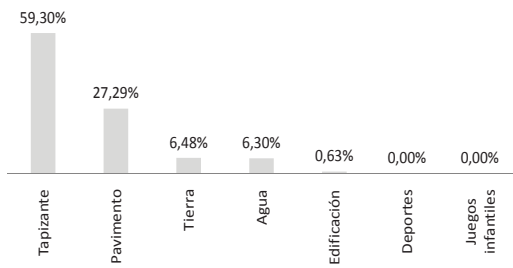
Tramo VIII.



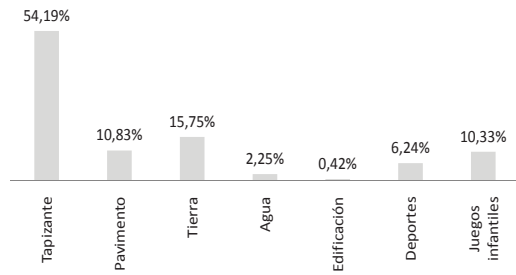
Tramo IX.



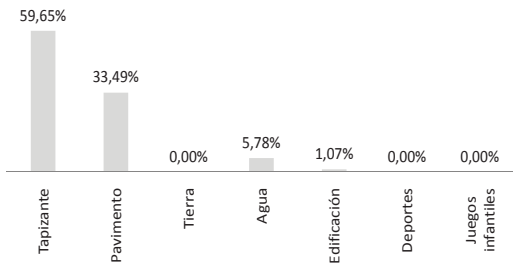
Tramo X.



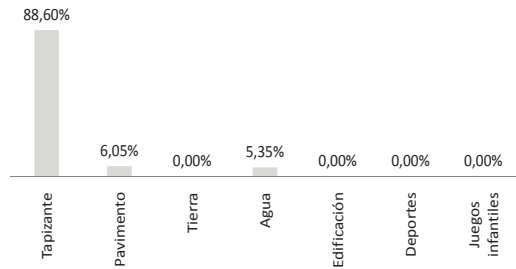
Tramo XI.



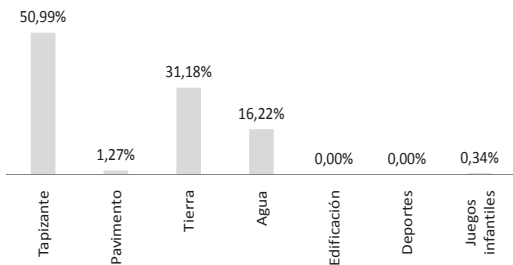
Tramo XII.



Tramo XIII.

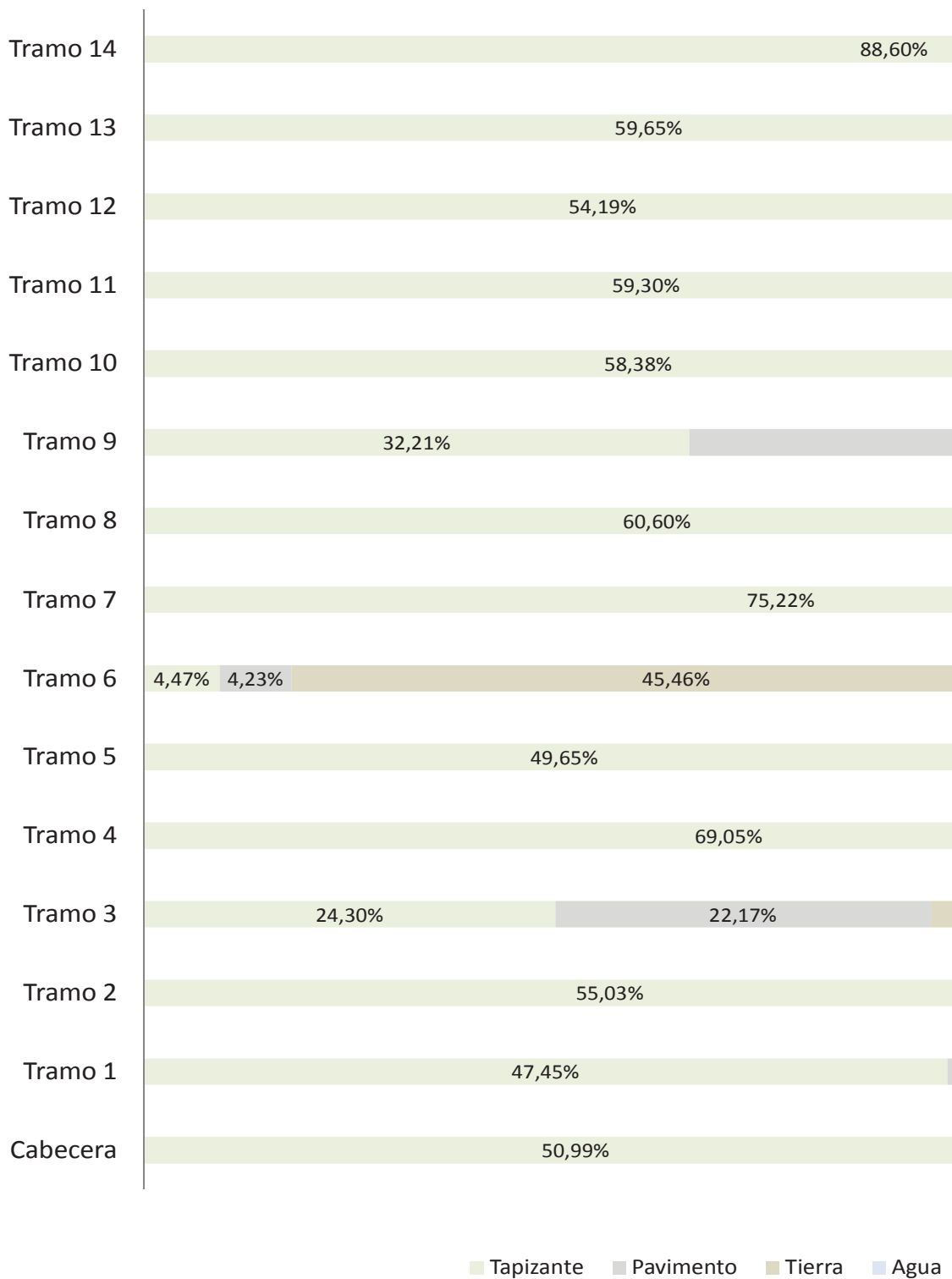


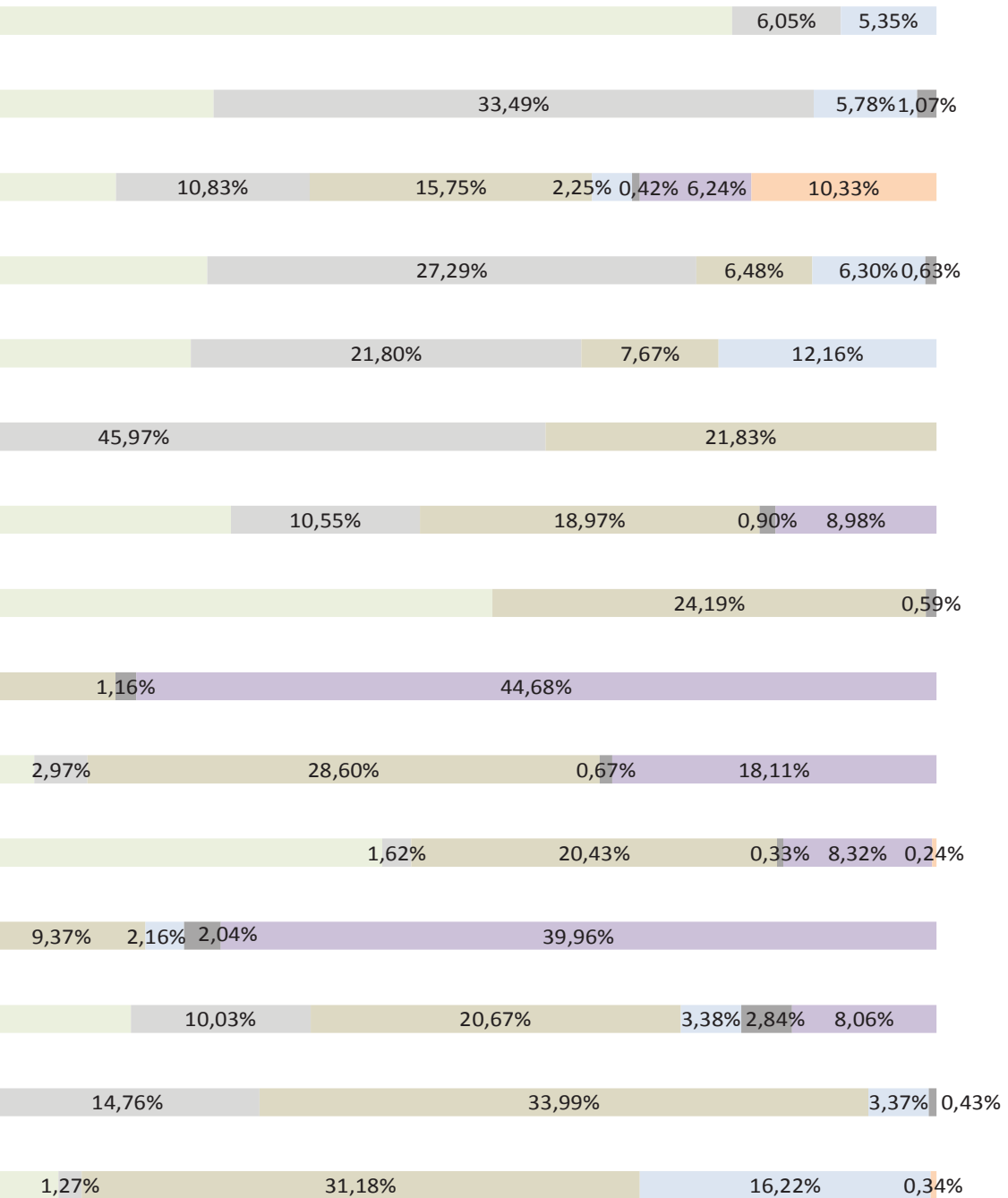
Tramo XIV.



Tramo XV.

Datos obtenidos que relacionan los tipos de superficies y los usos principales que se realizan en cada uno de los Tramos del Jardín del Turia.





■ Edificación ■ Deportes ■ Juegos infantiles





De manera conjunta a la realización de la *observación directa* de cada uno de los Tramos, se ha desarrollado un estudio estadístico, que permitirá conocer y valorar las opiniones de los diversos usuarios. Puesto que se desea conocer las opiniones con respecto al jardín del Turia, de manera prioritaria, de los residentes de la ciudad de Valencia, la encuesta se ha dirigido a usuarios potenciales con edades superiores a los 16 años. Se han realizado 643 encuestas a usuarios del jardín, de las cuales se han utilizado 423, tomadas de forma aleatoria, dado que para la formulación de un muestreo aleatorio simple, con una confianza del 95%, (tomando como valor de indeterminación el valor máximo $p=q=0,5$ y un error muestral del 4%), resultan suficientes 400 encuestas.

Las encuestas se han ido realizado a lo largo del año 2011 y principios del 2012.

1. Perfil socio-económico de los usuarios del Jardín.

Los usuarios del jardín son mayoritariamente habitantes de la ciudad de Valencia, superando los 5 años de residencia como mínimo en el 65% de los casos. Se caracterizan por haber realizado estudios desde primaria a titulaciones universitarias en una amplia mayoría, con una incidencia del 96%, frente al valor del 90,22% publicado por el INE en el año 2007,

El número de usuarios con titulación universitaria supone el 24% del total, y se aproxima en gran medida al valor, tomado en el año 2001, del 16% de titulados universitarios con respecto a la población total²⁶³.

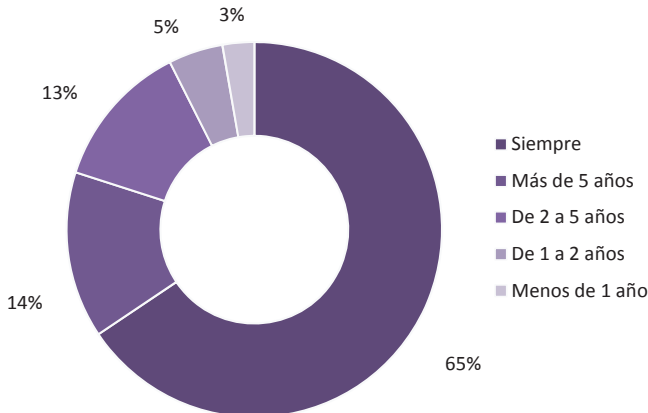
El modelo familiar se caracteriza por una mayor presencia de parejas con hijos, representado por el 37% de los encuestados, seguido por usuarios que habitan con sus padres, con un 25% del total. El valor de los ingresos está distribuido a lo largo de 4 grandes grupos, siendo el que representa unos ingresos de 1.200 a 1.800€ el mayoritario.

La mayor parte de los encuestados se encuentran contratados, con un porcentaje del 49%, o son estudiantes, con un valor del 23%. La cifra de paro obtenida, el 12% de los encuestados, se distancia de la tasa de paro anunciada en el mes de febrero de 2012, que supera ampliamente el 20%, alcanzando el 23,6% de la población activa²⁶⁴.

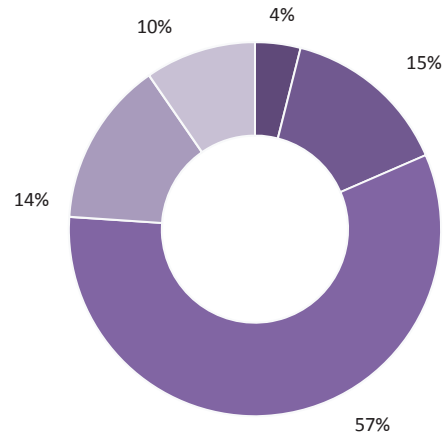
263. García Montalvo, J. Formación y empleo de los graduados de enseñanza superior en España y en Europa. Universitat Pompeu Fabra e Ivie. Barcelona, 2001.

264. Servicio Público de Empleo Estatal. Febrero 2012.

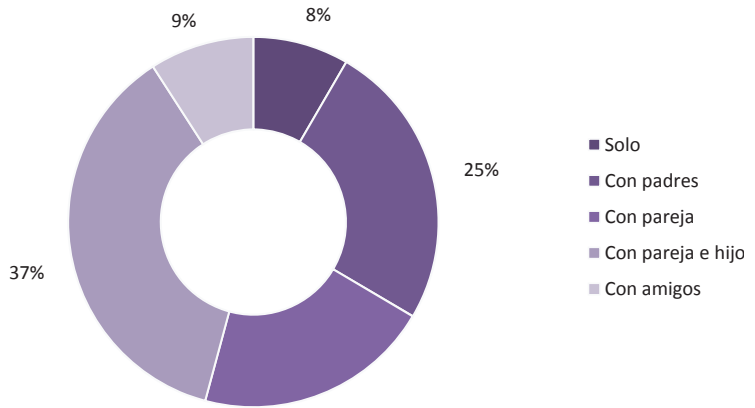
Duración de la residencia en la ciudad.



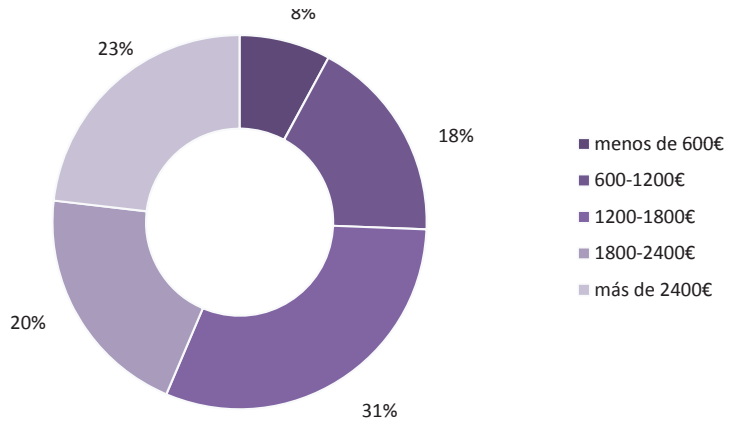
Estudios realizados.



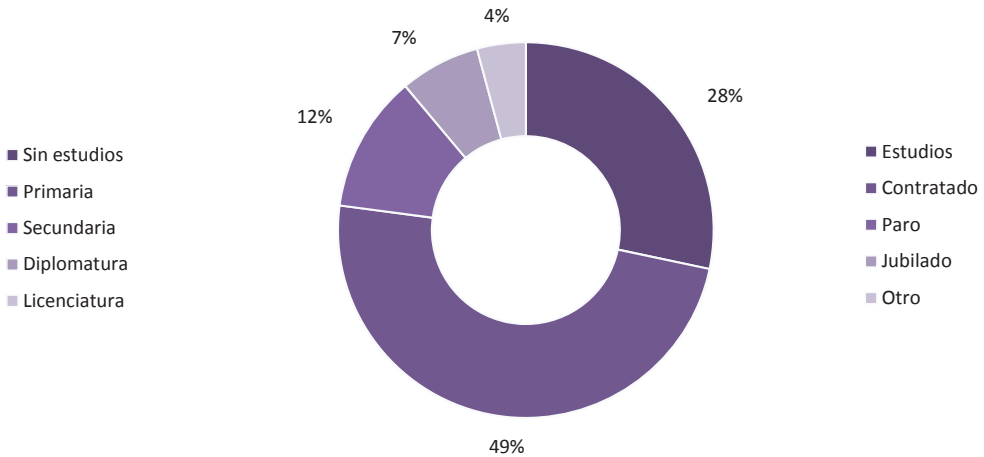
Modelo familiar.



Ingresos familiares.



Estado laboral.

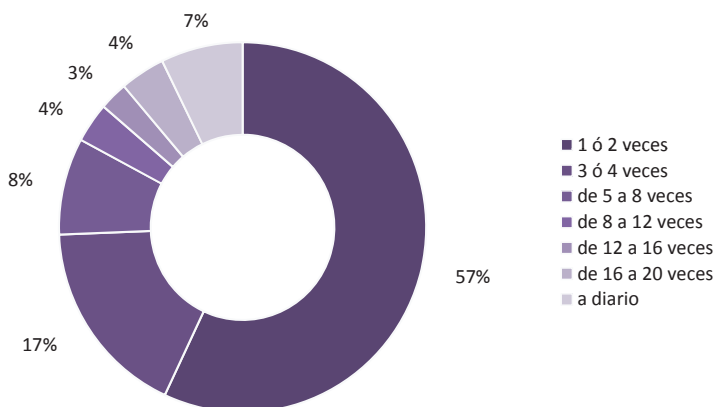


2. Características estacionales de las visitas al Jardín.

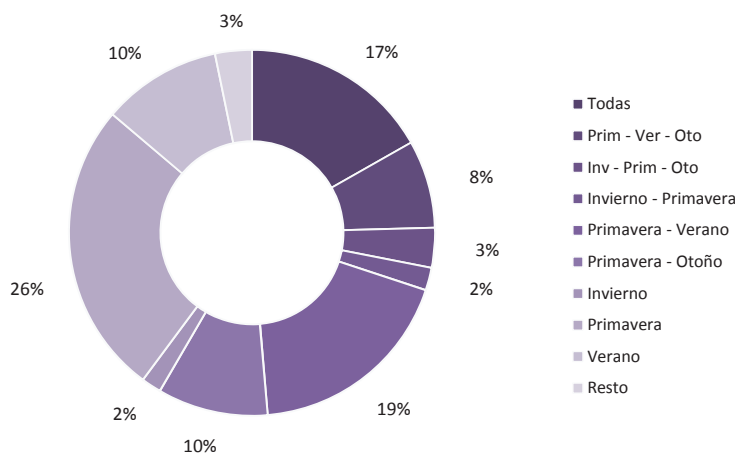
El número de visitas mensuales al jardín se establece mayoritariamente en un número de 1 a 2 visitas siendo los grupos de usuarios que acuden al mismo a diario, un valor minoritario, puesto que se establece en un 7% del total.

Los porcentajes en relación con las estaciones en las que se realiza la visita, confirman el uso constante del jardín. Los grupos mayoritarios lo visitan en primavera, seguido de grupos que lo visitan en la totalidad de las estaciones. Como era de prever, el invierno es la estación con menor afluencia de usuarios.

Visitas mensuales al jardín.

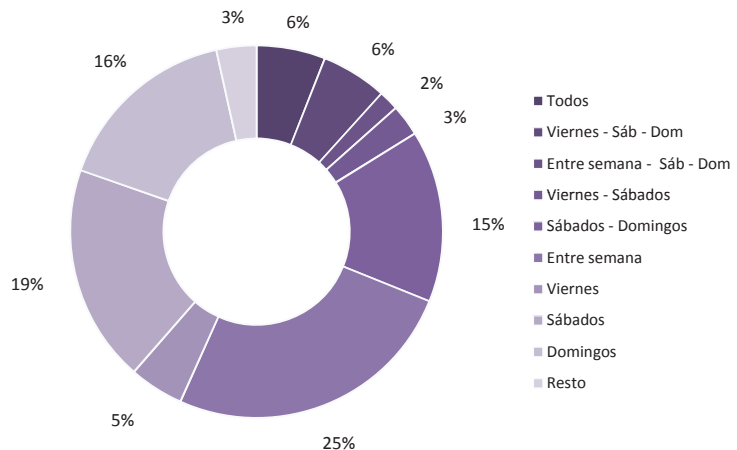


Estaciones.

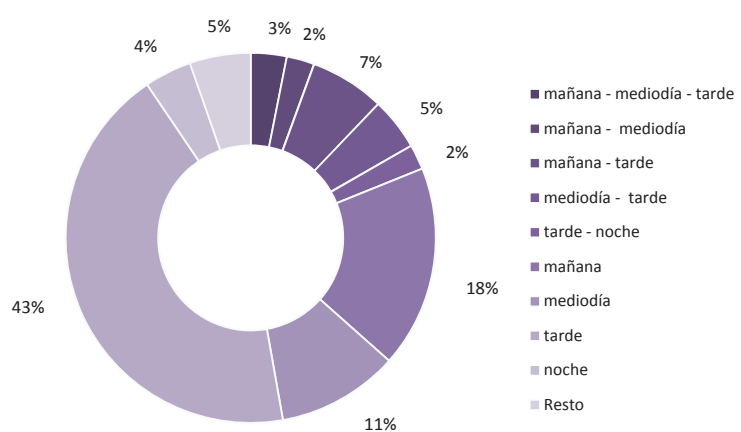


Con respecto a los días de la semana, era previsible que los fines de semana tuviesen un peso considerable en la distribución de las visitas al jardín con un porcentaje que, sumando las visitas tanto de sábados, domingos y ambos días supera el 50%. A pesar de ello, existe un 25% de usuarios que visitan el jardín entre semana, siendo exclusivamente un 6% el que lo visita en cualquier momento y día. En relación a los horarios de visita, las tardes son las preferidas para acudir al mismo, con un rotundo 43%, al que habría que sumar las derivadas de las combinaciones de los horarios. Las visitas por las mañanas se aproximan al 18% del total.

Días de la semana.



Horario de la visita.



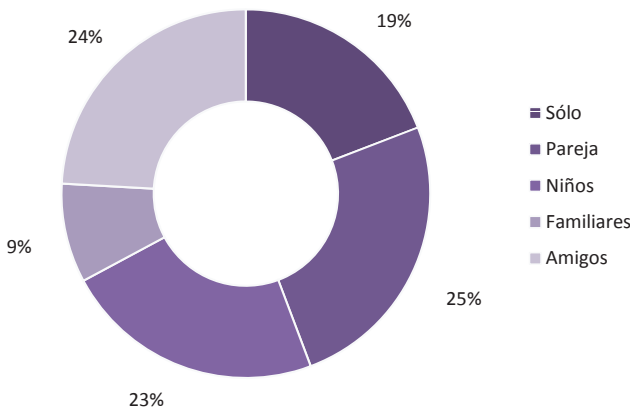
3. Características estacionales de las visitas al Jardín.

Los tipos de visita se realizan en mayor parte en pareja así como la dualidad amigos - pareja, con cerca del 25% cada uno, seguido de cerca por visitas en solitario representando el 19% del total.

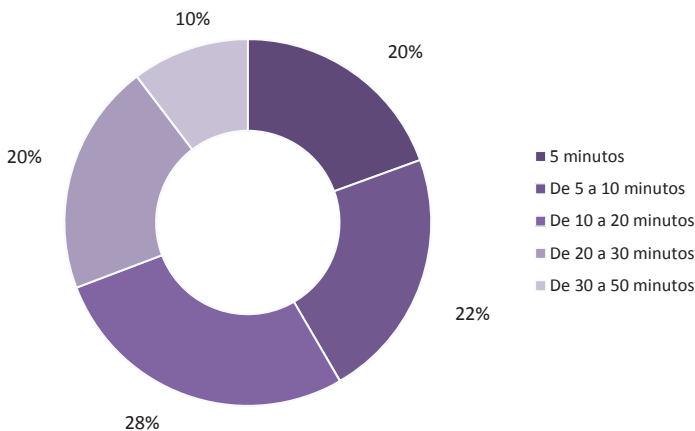
El tiempo empleado en acceder al jardín oscila entre los 5 y 10 minutos, lo que representa el 42%, lo cual indica, que los usuarios habituales habitan en las inmediaciones del jardín.

Es interesante conocer la movilidad de la población, que está dispuesta en casi el 48% de los casos, a destinar más de 10 minutos para poder acceder al jardín. Lógicamente, superar los 30 minutos para acceder al mismo queda relegado al 10% de los usuarios.

Tipos de visita.



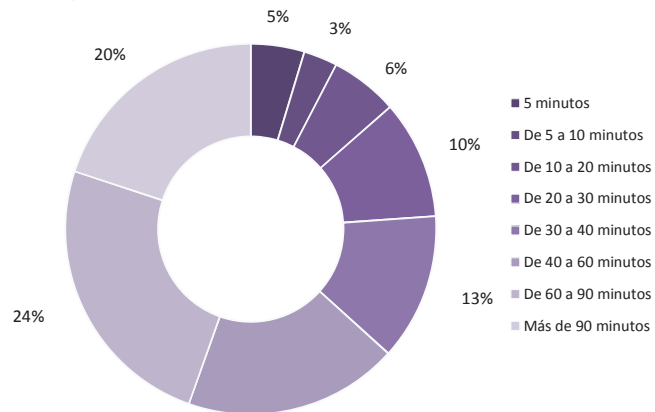
Tiempo empleado para acceder al jardín.



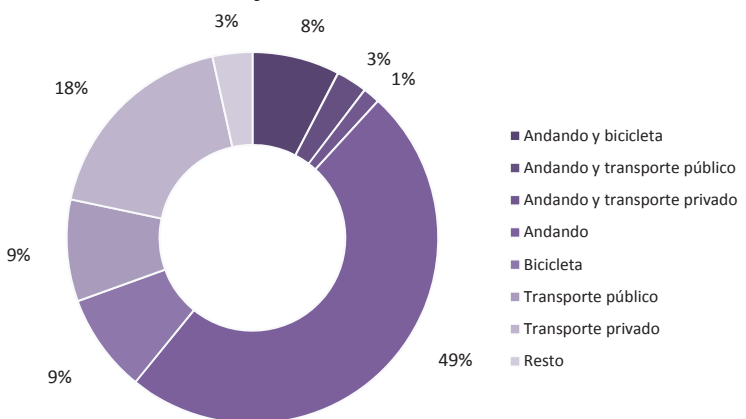
El tiempo destinado a la visita ofrece un resultado en el que las visitas de larga duración, superiores a 40 minutos, representan más del 63% de los usuarios, quedando las visitas de corta duración, menores a 10 minutos, al 8%.

En general, los usuarios llegan mayoritariamente hasta el jardín mediante tránsito peatonal, con valores próximos al 50% del total. Como segunda opción aparece el transporte privado, que supera con creces otras opciones disponibles. Ello indica, por un lado, que gran parte de los usuarios del jardín habitan en los distritos que lindan con el mismo, y por otro indica falta de transportes públicos eficientes, que faciliten una adecuada movilidad. Sorprende la importancia del transporte en bicicleta, que iguala al valor relativo al transporte público.

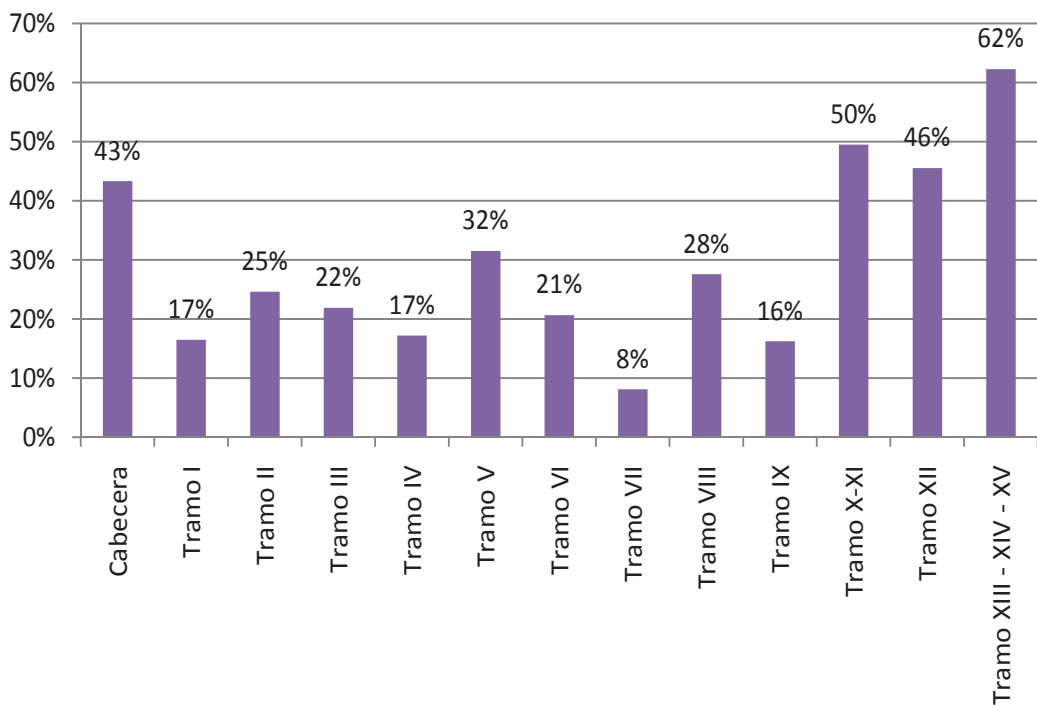
Tiempo de visita.



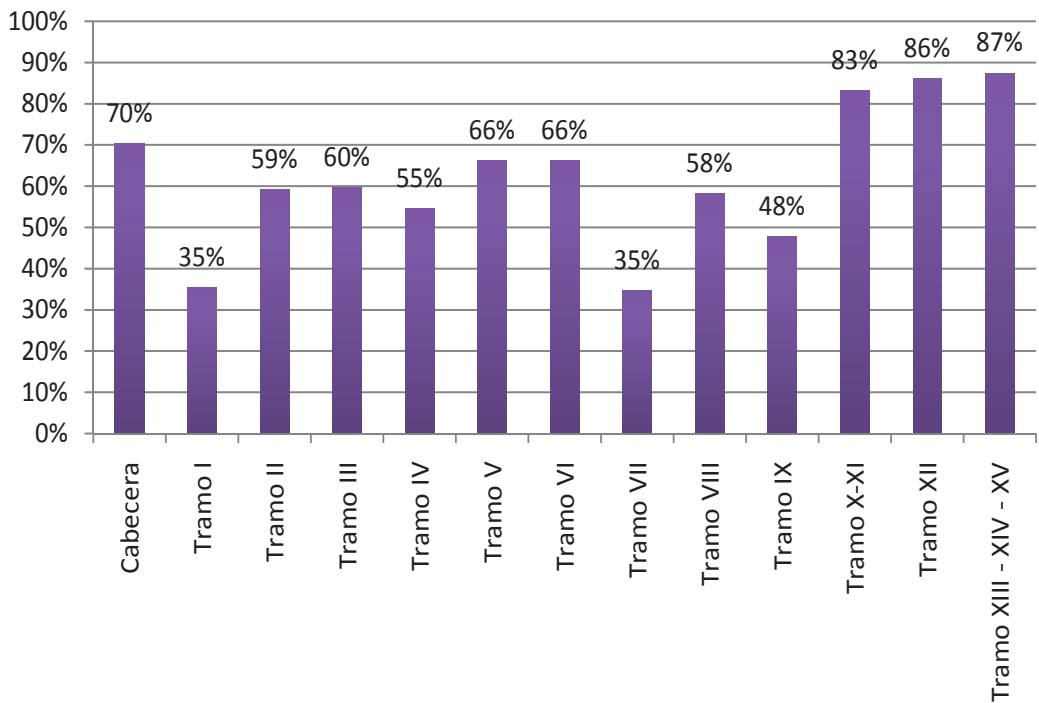
Medio de acceso al jardín.



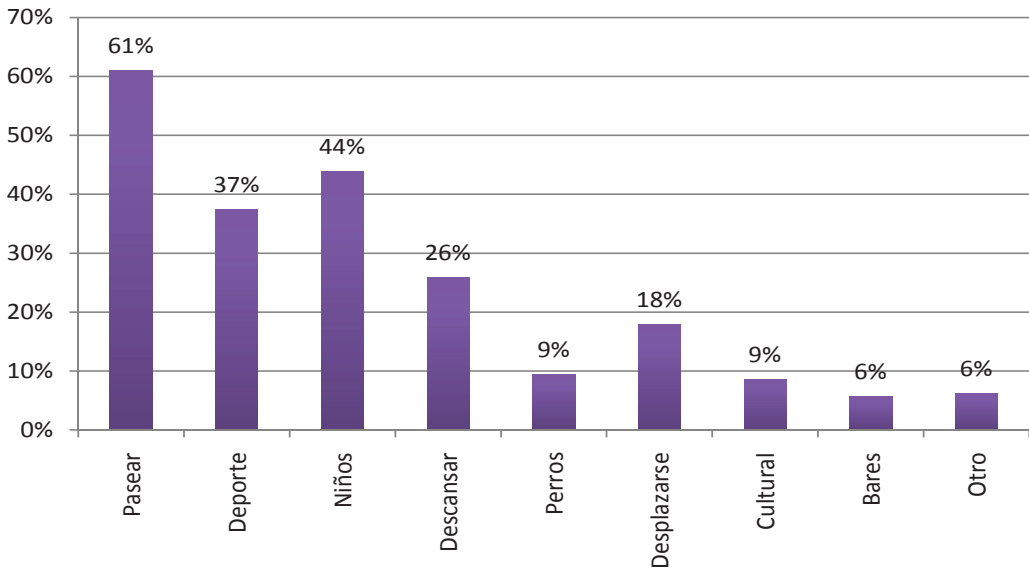
Relación de tramos conocidos.



Relación de tramos visitados habitualmente.



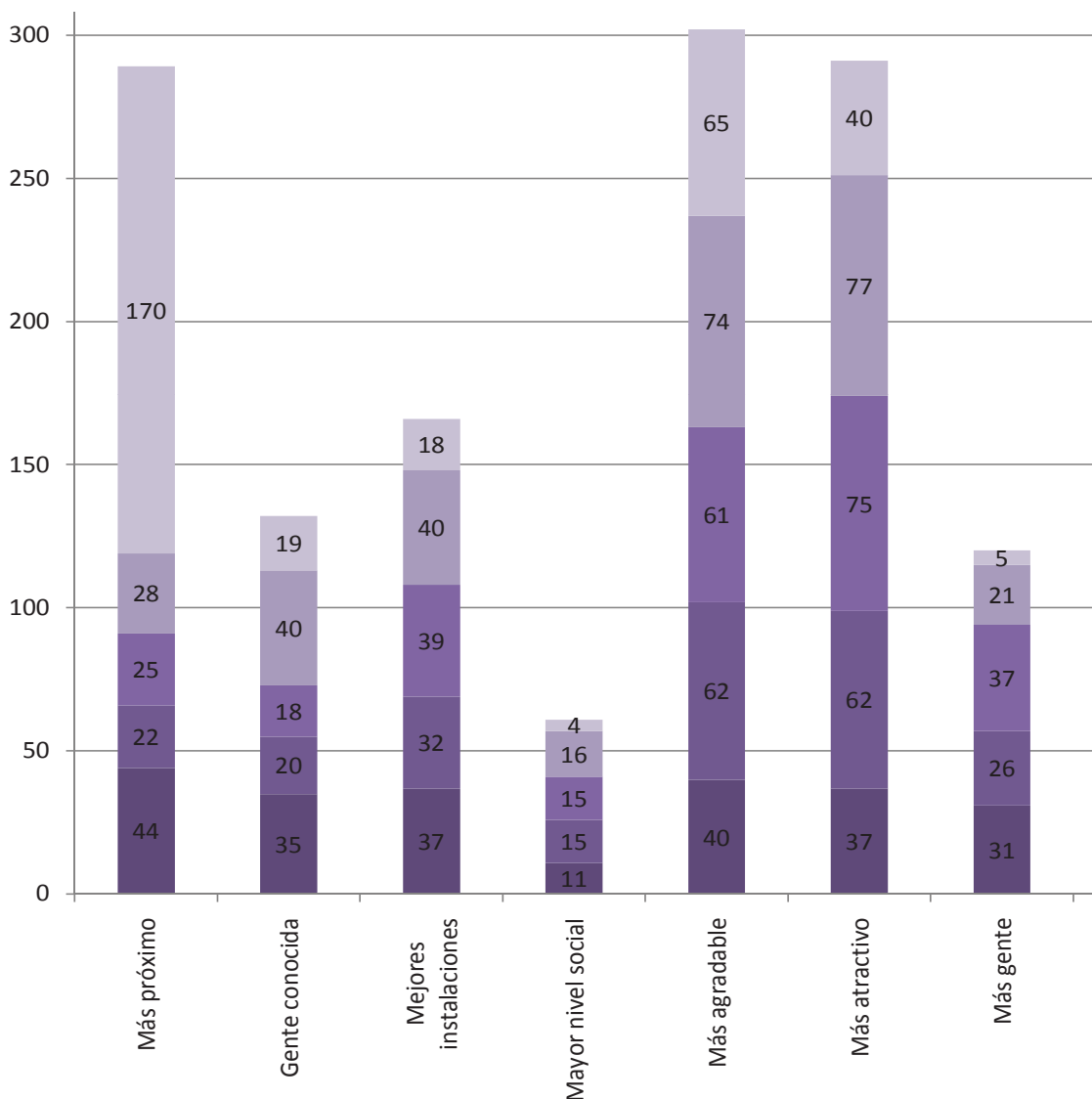
Motivos habituales de las visitas.

4. Tramos visitados y motivación de la visita.

Los Tramos más conocidos del Jardín del Turia son los Tramos X-XI, Tramo XII, Tramos XIII-XIV-XV y el Parque de Cabecera. Se observa que todos ellos se sitúan en los extremos del jardín, siendo seis de ellos contiguos. Por su parte, el parque de Cabecera, se erige como uno de los sectores más visitados por los usuarios del jardín.

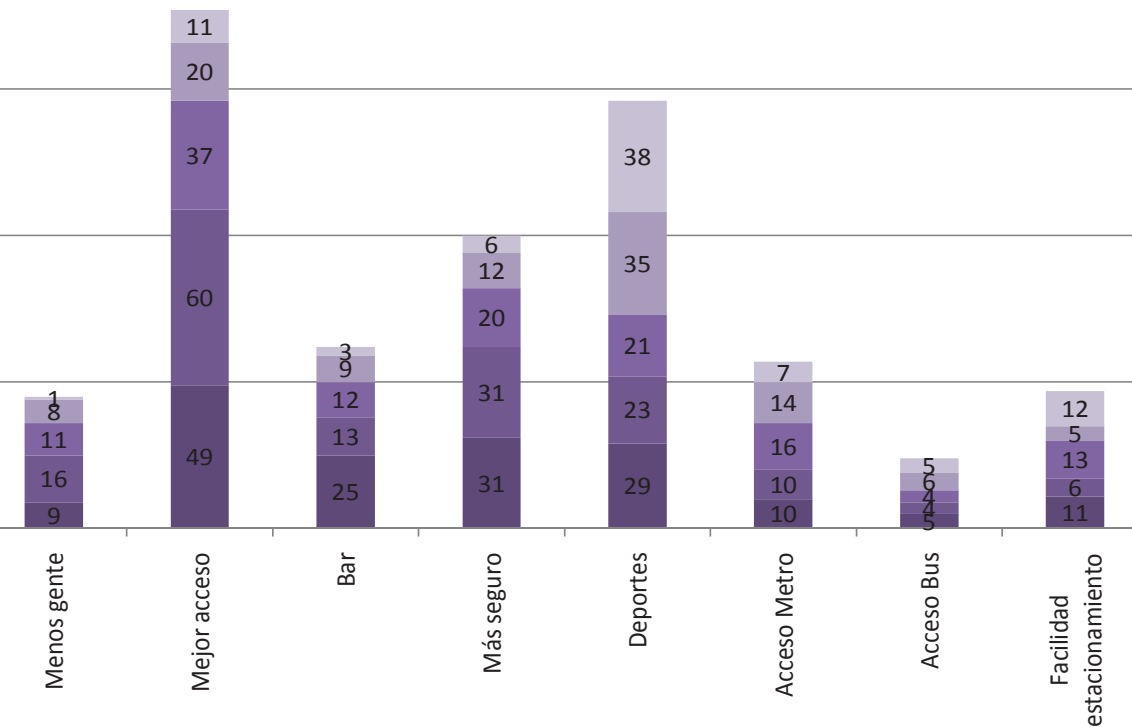
Los datos sobre los Tramos visitados habitualmente recalcan la preponderancia de estos sectores aunque, dado que el medio preferido para el acceso al jardín es el peatonal, el resto de Tramos mantienen un uso próximo al valor del 60% en el uso habitual, con la excepción de los Tramos I y VII que descienden al 35%.

Con respecto a los usos, “pasear” se ha convertido en la principal actividad realizada, seguida por la denominada como “niños”, que implica la actividad de juego en el jardín. Muy de cerca se encuentra el factor “deporte”, que ha ido incrementando su presencia a lo largo y ancho del cauce en los últimos años. “Desplazarse” a través del jardín, con un 18%, sugiere la necesidad de una diferenciación de flujos coherente, siendo la bicicleta el medio preferido para tal fin.

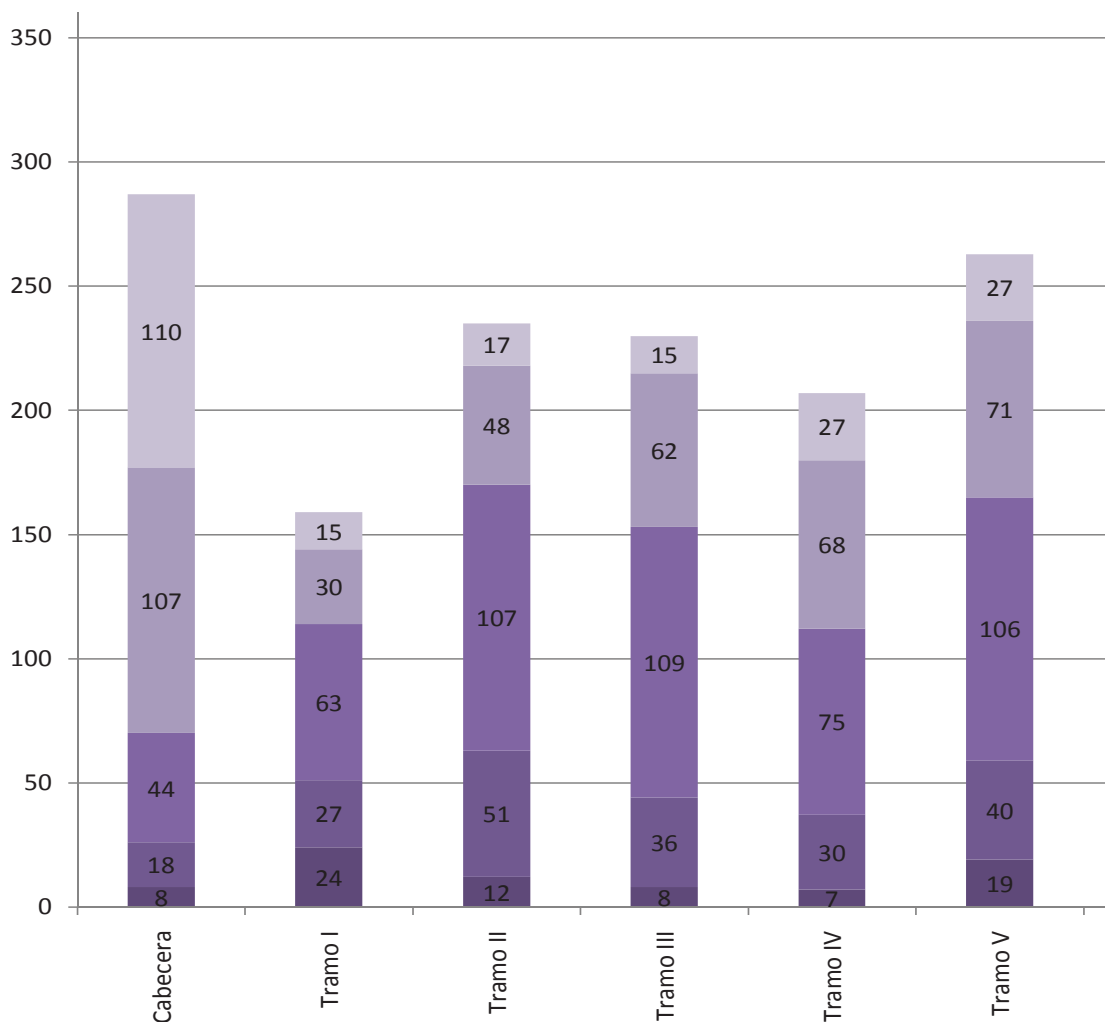


5. Valoración de los motivos de la visita al tramo más habitual.

La encuesta planteaba la elección según el orden de importancia del 1 al 5, siendo el 1 el más importante de los motivos por los que se realiza la visita. Los resultados presentan la elección mayoritaria de tres valores, en primer lugar, el carácter “más próximo”, elegido prioritariamente por 170 de los encuestados, lo que indica la tendencia de un acceso mayoritario a los Tramos que están situados a menor distancia de la residencia del usuario.



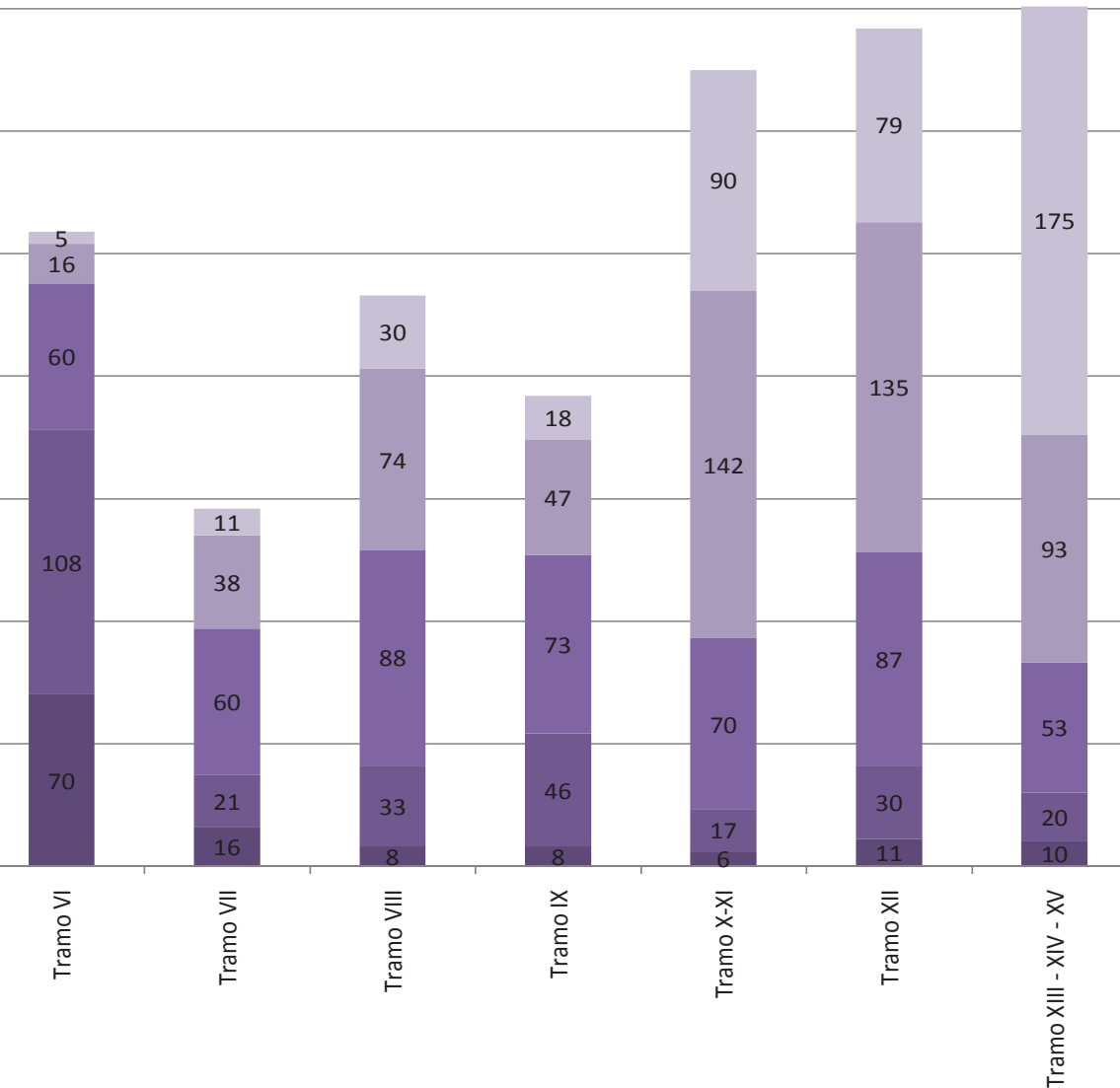
Los otros valores mayoritarios, el ser “más agradable” o “más atractivo”, presentan la peculiaridad de ser conceptos subjetivos y personales, que deben ser valorados adecuadamente. Los valores “mejores instalaciones” y “mejores accesos” siguen a los valores principales, subrayando las necesidades de mantenimiento y accesibilidad del jardín. El factor “deportes” toma cierta relevancia, convirtiéndose en el primer uso mensurable de los motivos reseñados en la tabla. La “seguridad” o la presencia de “mayor cantidad de gente” son a su vez factores apreciados entre los usuarios.



6. Selección del tramo más interesante.

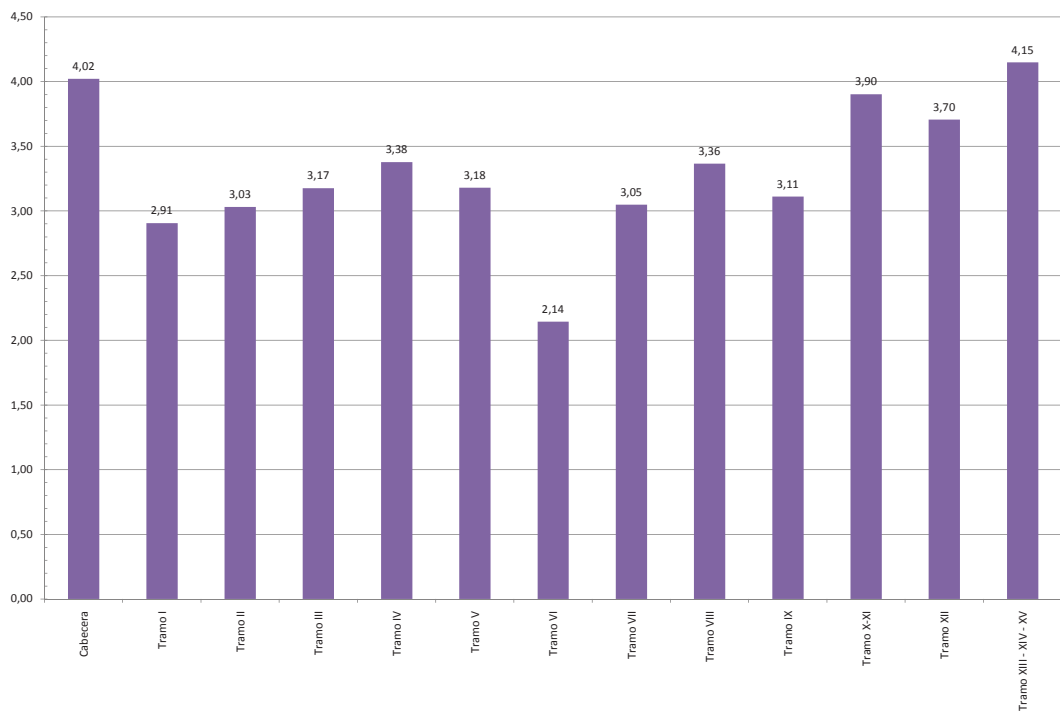
La pregunta específica que solicitaba valorar cada tramo conocido a través de una escala del 1 al 5, siendo el 1 muy deficiente y el 5 muy satisfactorio, ha definido cuatro sectores como prioritarios.

En primer lugar, los Tramos vinculados a la Ciudad de las Artes y las Ciencias (los Tramos XIII, XIV y el inconcluso Tramo XV) con valoraciones de “muy satisfactorio” en 175 encuestas del total. Tras ellos se sitúa el Tramo XII, y en tercer lugar, los Tramos X y XI. El cuarto lugar queda reservado para el

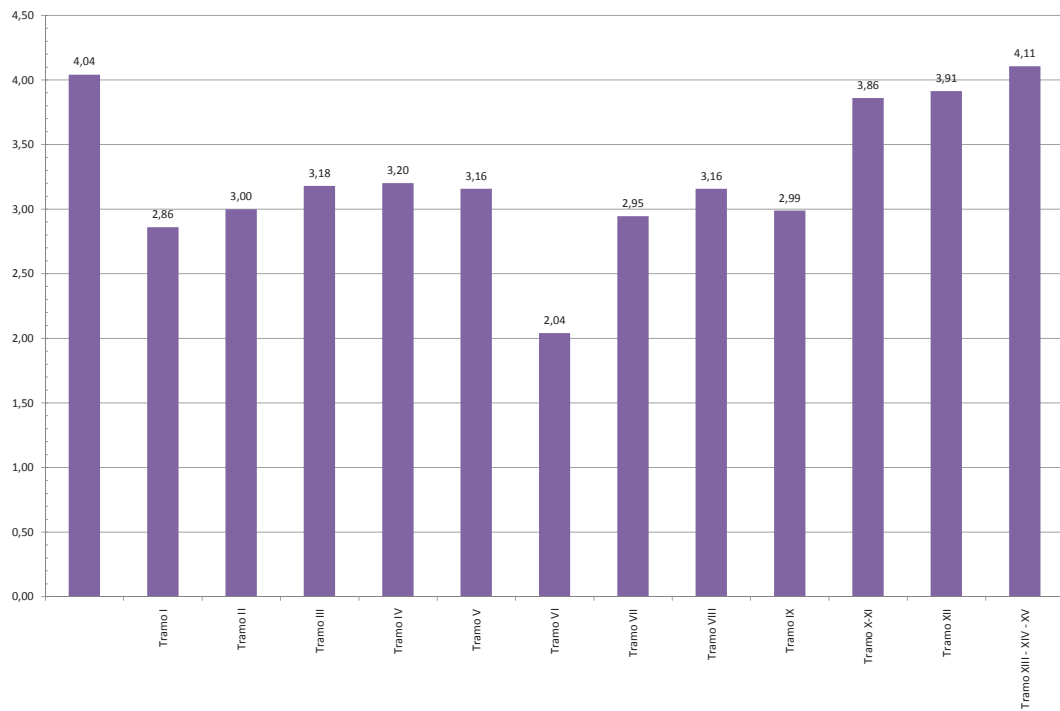


Parque de Cabecera que, a pesar de ser menos conocido por los encuestados, ha obtenido una valoración como “muy satisfactorio” superior a los Tramos X-XI y XII, con 110 resultados. Los Tramos V y VI obtienen una respuesta desigual, siendo calificado el V como medio y el VI como marcadamente deficiente (hay que indicar que las encuestas se realizaron mayoritariamente antes del inicio de las obras del Pont de Fusta). Los Tramos II y III obtienen una valoración media en las calificaciones.

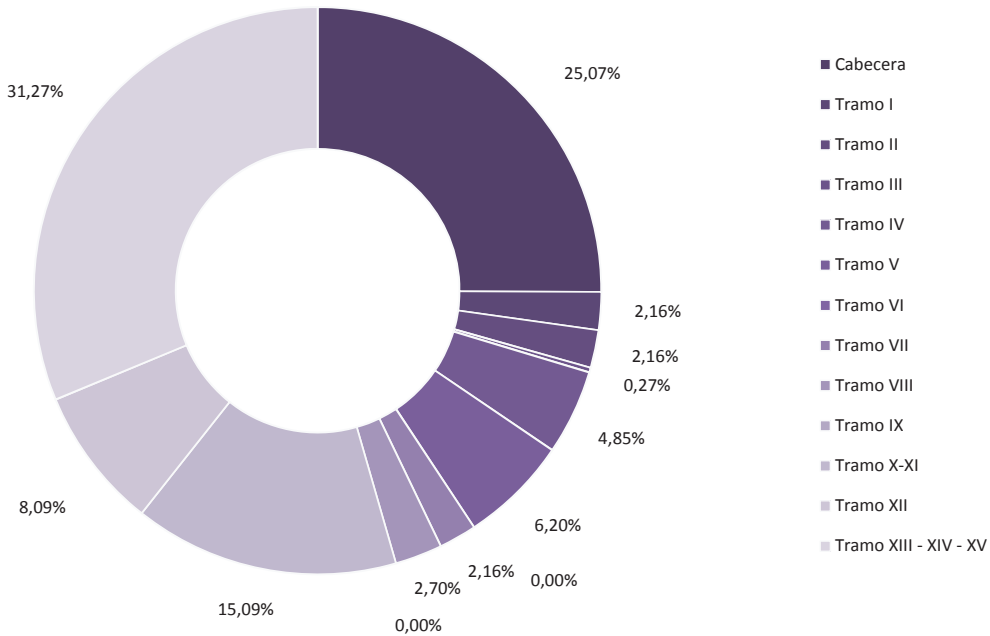
Valoración de los Tramos conocidos.



Valoración de los Tramos conocidos por aquellos usuarios que a su vez conocen la totalidad de los mismos.



Tramos más interesantes según los encuestados.

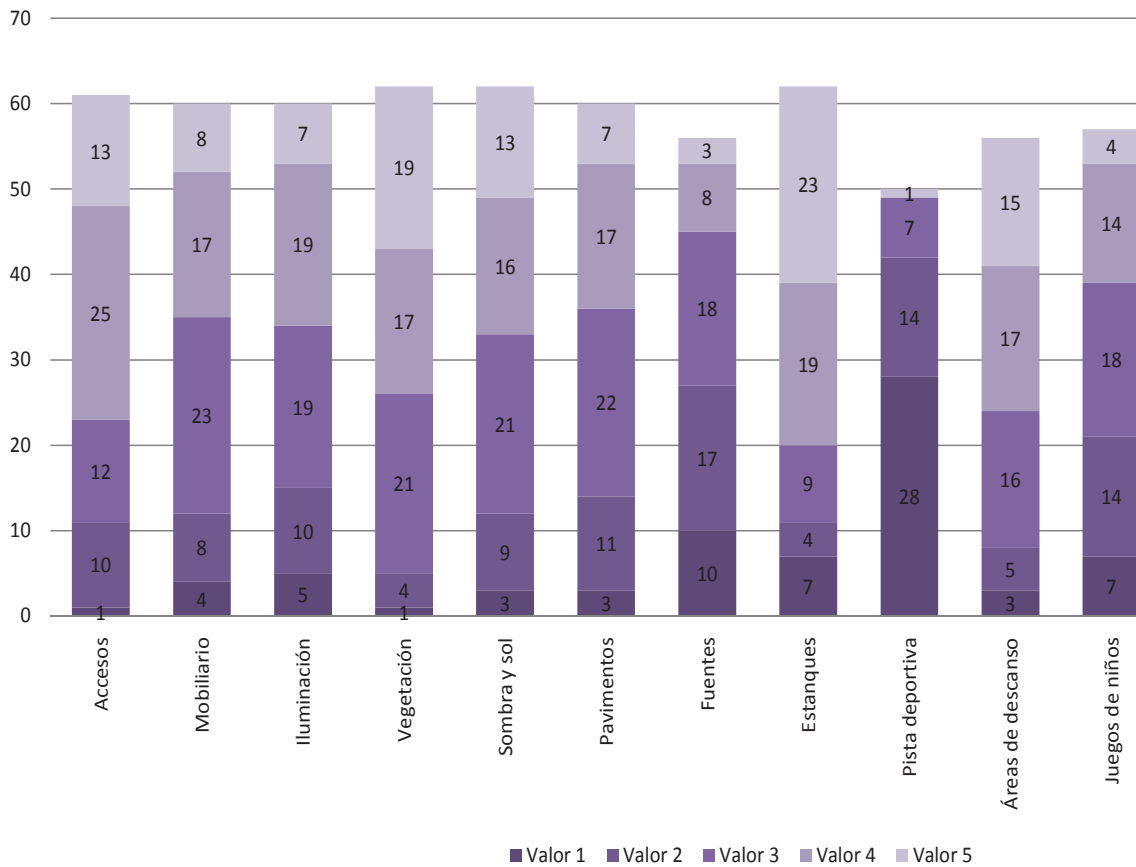


7. Valoración de los tramos.

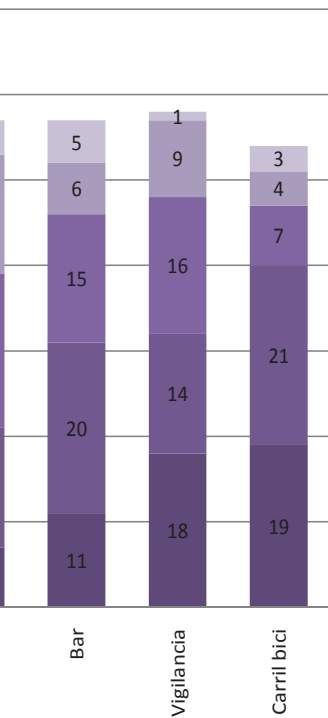
La valoración por parte de los usuarios de los Tramos, en una escala de 1 a 5, presenta los Tramos XIII-XIV y XV como los más valorados con una calificación de 4,25, seguidos por el Parque de Cabecera con 4,02, los Tramos X-XI con 3,90 y el Tramo XII con 3,70. El resto de Tramos se mantienen próximos a la valoración media, quedando por debajo de la media el Tramo VI, con una calificación de 2,14.

Si se consideran exclusivamente los encuestados que conocen la totalidad de los tramos, los valores se mantienen prácticamente estables, superando mínimamente el Tramo XII a los Tramos X-XI y quedando por debajo de la valoración de 3 los Tramos I (2,86), VI (2,04), VII (2,95) y el tramo IX (2,99). Con ello obtenemos las preferencias de los usuarios, que sumando las obtenidas en el Parque de Cabecera, los Tramos X-XI, el Tramo XII y los Tramos XIII, XIV y XV, superan el 79% del total (siendo la suma del Parque de Cabecera y los Tramos XIII, XIV y XV más del 56% del total).

Por ello, el estudio se centrará en dichos cuatro sectores preferentes para obtener resultados detallados de los mismos.

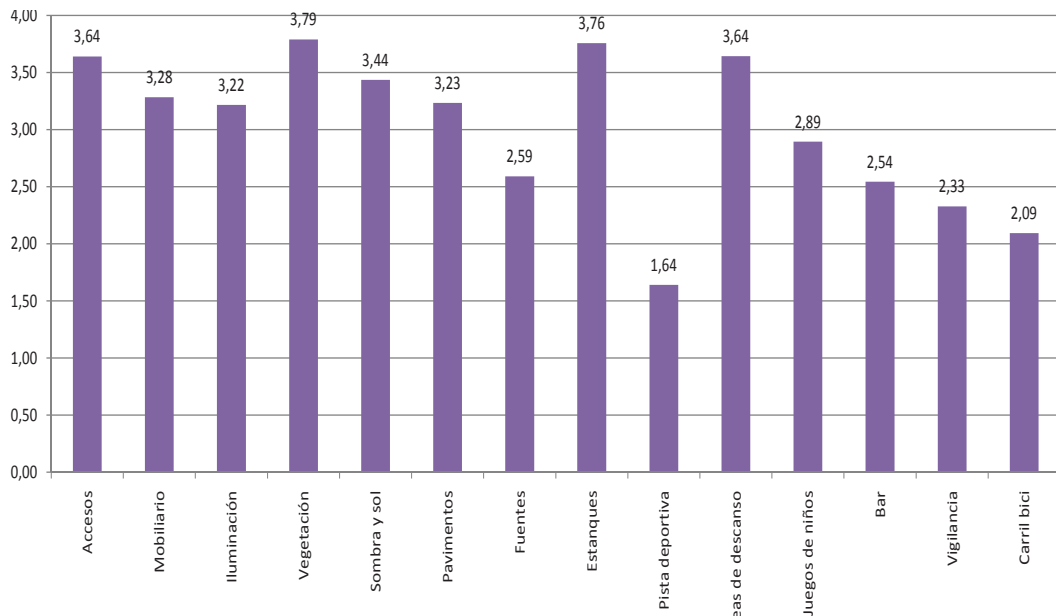


Parque de Cabecera.

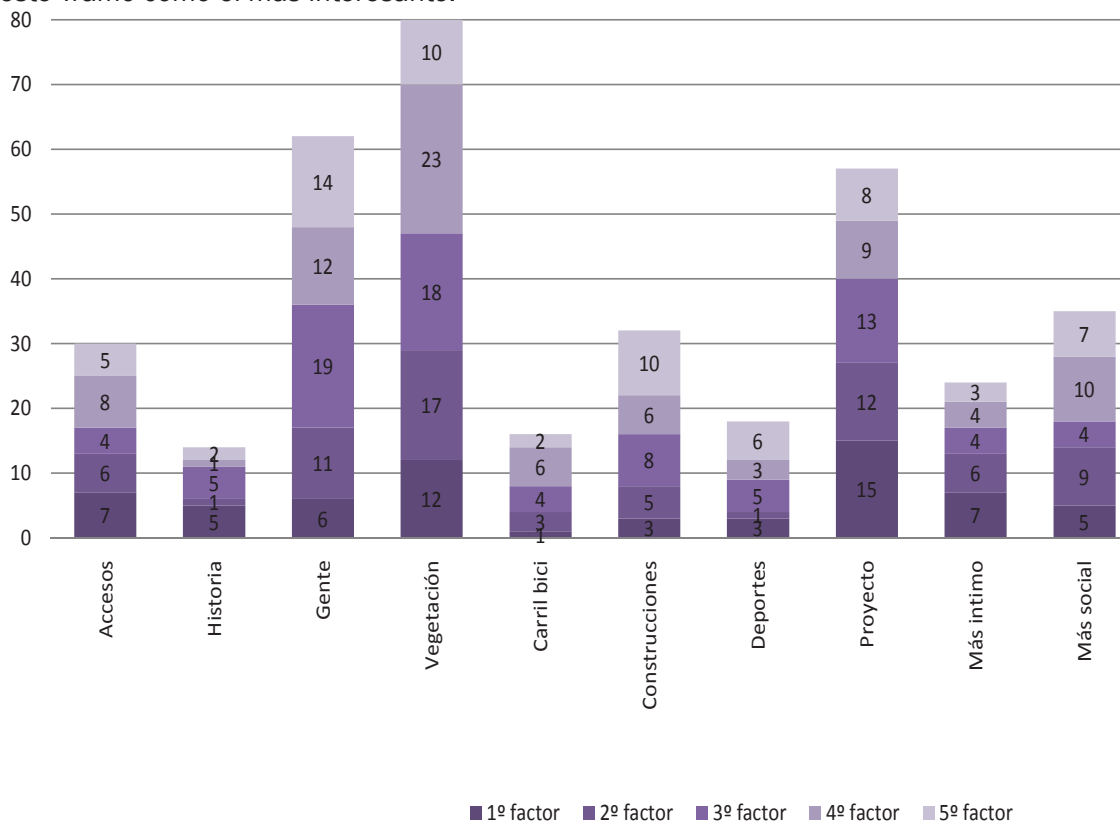


El estudio detallado del Parque de Cabecera aporta los resultados recogidos mediante un método en el que los usuarios que consideraron dicho tramo como el más interesante, valoraban con una escala de 1 a 5 (escala Likert), desde el valor “muy deficiente” hasta el de “muy satisfactorio”, los factores principales del parque. De un total de 423 encuestados, 62 clasificaron el Parque de Cabecera como el más visitado. Tras ello, se obtuvieron unos resultados donde la contabilización de cada una de las valoraciones, indicaba que el factor que obtuvo la mayor cantidad de calificaciones “muy satisfactorias” fue el valor “estanques” con 23, seguido de “vegetación” con 19 y “áreas de descanso” con 15. En sentido contrario, el factor valorado mayoritariamente como “muy deficiente” fue el denominado “pista deportiva”, con 28 calificaciones sobre 49, así como “carril bici” con 19 calificaciones determinadas como “muy deficiente”. Dichos valores negativos eran de esperar, puesto que ninguno de estos factores fue incluido en el programa del Parque. En el resto de factores evaluados, las calificaciones que los designan como “satisfactorios” superan a los que se encuentran encuadrados en “deficientes”.

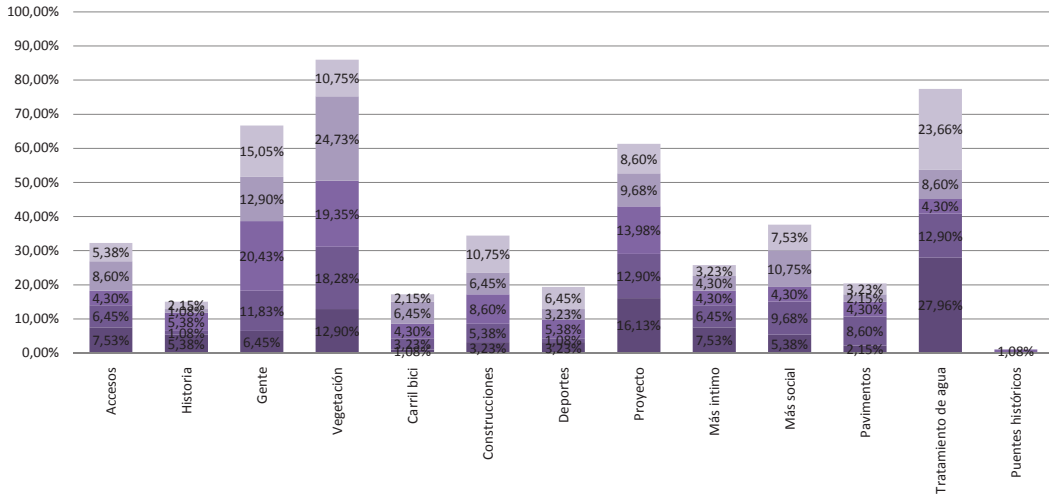
Valoración de los diferentes factores.



Valoración de factores por aquellos usuarios que consideran este Tramo como el más interesante.



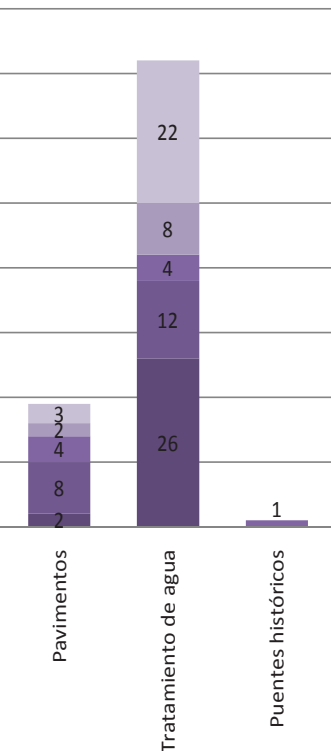
Selección de los diferentes factores en porcentajes.

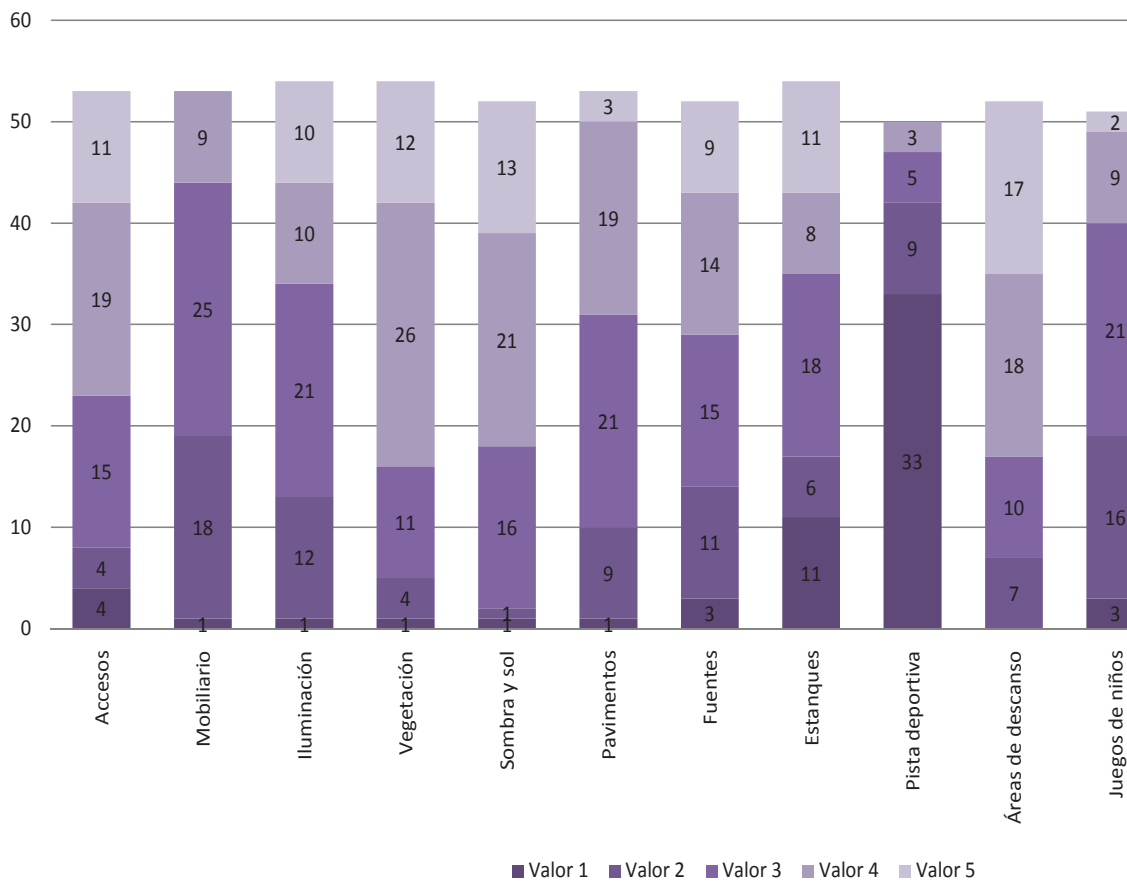


La encuesta aporta por lo tanto unos datos en los que prácticamente todos los factores quedan englobados en una calificación de “muy satisfactorio”, obteniendo las calificaciones más altas la “vegetación” con 3,79 y los “estanques” con 3,76 sobre 5, quedando relegadas las “pistas deportivas” a una calificación de 1,64 puntos.

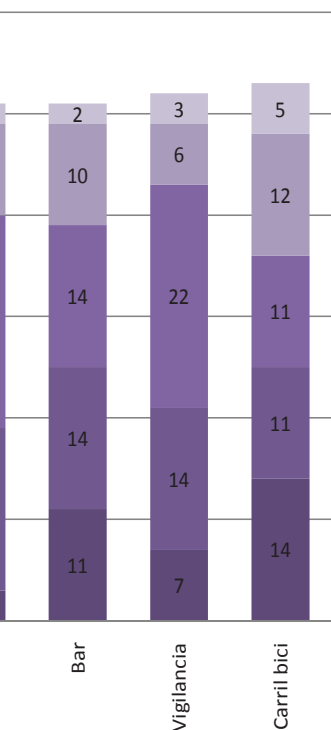
La encuesta amplía los resultados previos, mediante los datos del resto de usuarios que visitan habitualmente dicho parque por el resto de usuarios que lo han considerado como el más interesante. En este caso, los encuestados debían seleccionar los 5 motivos principales del sector. De nuevo, la “vegetación” se ha convertido en un claro referente del Parque de Cabecera, puesto que se ha desmarcado como el valor seleccionado en mayor número de ocasiones, seguido del “tratamiento del agua”. De esta dualidad podemos obtener una segunda valoración, puesto que el “tratamiento de agua” es el factor que ha sido seleccionado en mayor número de ocasiones como el factor principal del jardín, con 22 veces frente a las 10 de la vegetación.

Tras ellos se incorporan factores como “gente”, que ha sido seleccionado por un número relevante de personas como opción preferente, o “proyecto”. Posteriormente se encuadran en un tercer grupo factores como “más social”, “accesos” o “construcciones” pasando a un segundo plano opciones como “más íntimo”, “pavimentos” o “historia”.



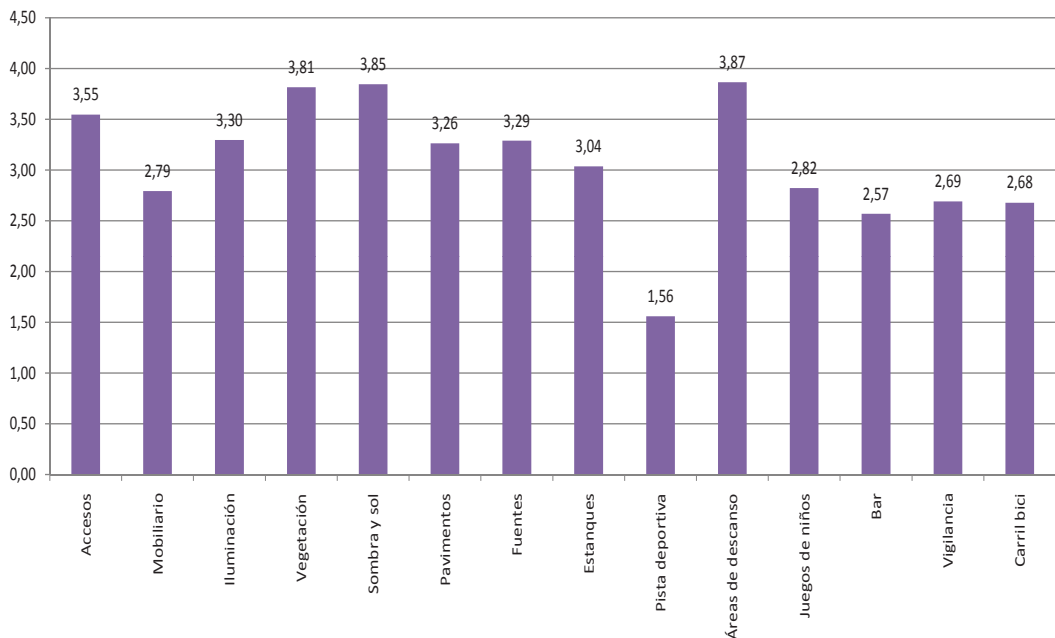


Tramos X-XI.

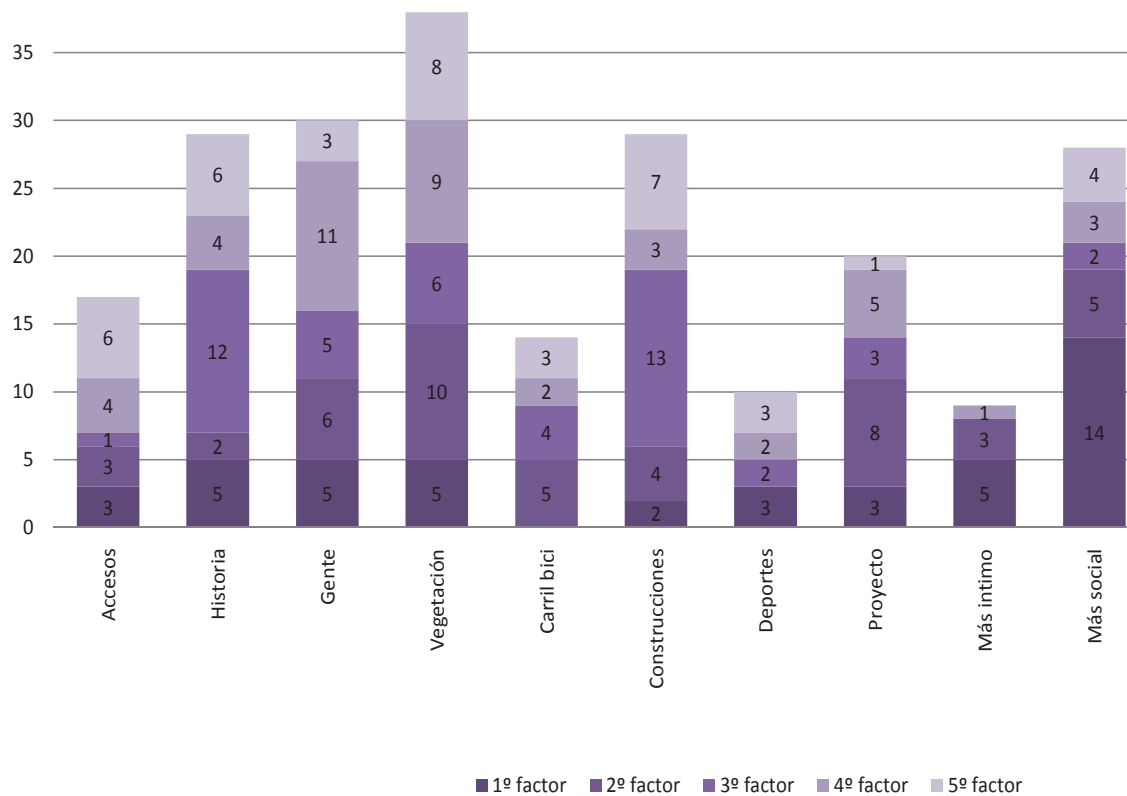


El estudio detallado de los Tramos X-XI, realizados por el Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill, aporta unos resultados muy equilibrados en cuanto a la valoración de cada uno de los factores, por parte de los usuarios que visitan habitualmente estos Tramos. A pesar de ello, podemos estimar unas diferencias claras en cuanto a los factores más valorados, como es el caso de las “áreas de descanso” seleccionadas en 17 ocasiones como el valor más positivo y ninguna como valor muy deficiente, la “vegetación” con 12, la “relación entre la sombra y el sol” con 13 y los “estanques” y los “accesos” con 11. Del mismo modo que en el Parque de Cabecera, el total de valores positivos supera ampliamente a los negativos exceptuando cuatro factores: la “pista polideportiva”, “los juegos de niños”, la “vigilancia” y el “carril bici”. Los dos primeros son obvios, puesto que no existen en estos Tramos recintos deportivos ni juegos de niños delimitados. El “carril bici”, como puede observarse en el itinerario fotográfico incorporado en la Observación Directa, se delimita a través de una línea de pintura marcada en las zonas de mayor tránsito peatonal, generando interferencias con los transeúntes. Sorprende asimismo la evidente falta de vigilancia en dichos Tramos.

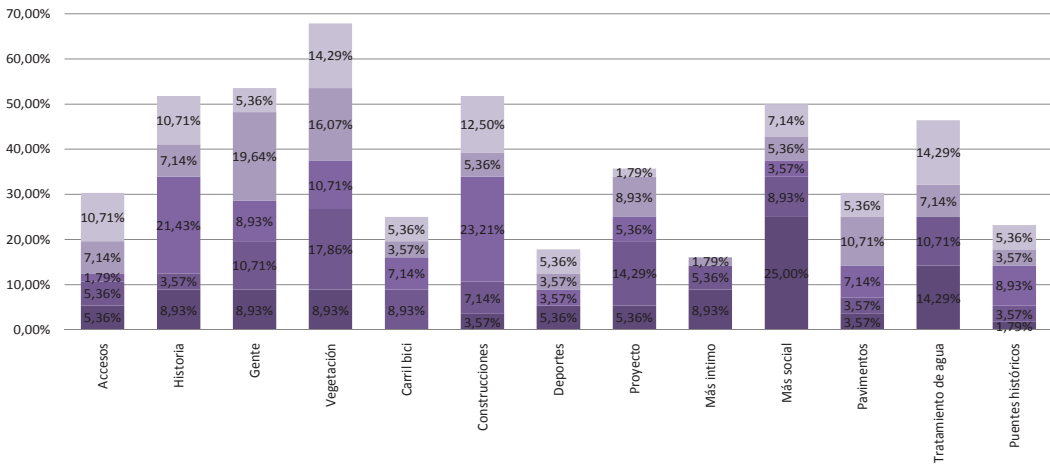
Valoración de los diferentes factores.



Valoración de factores por aquellos usuarios que consideran este Tramo como el más interesante.

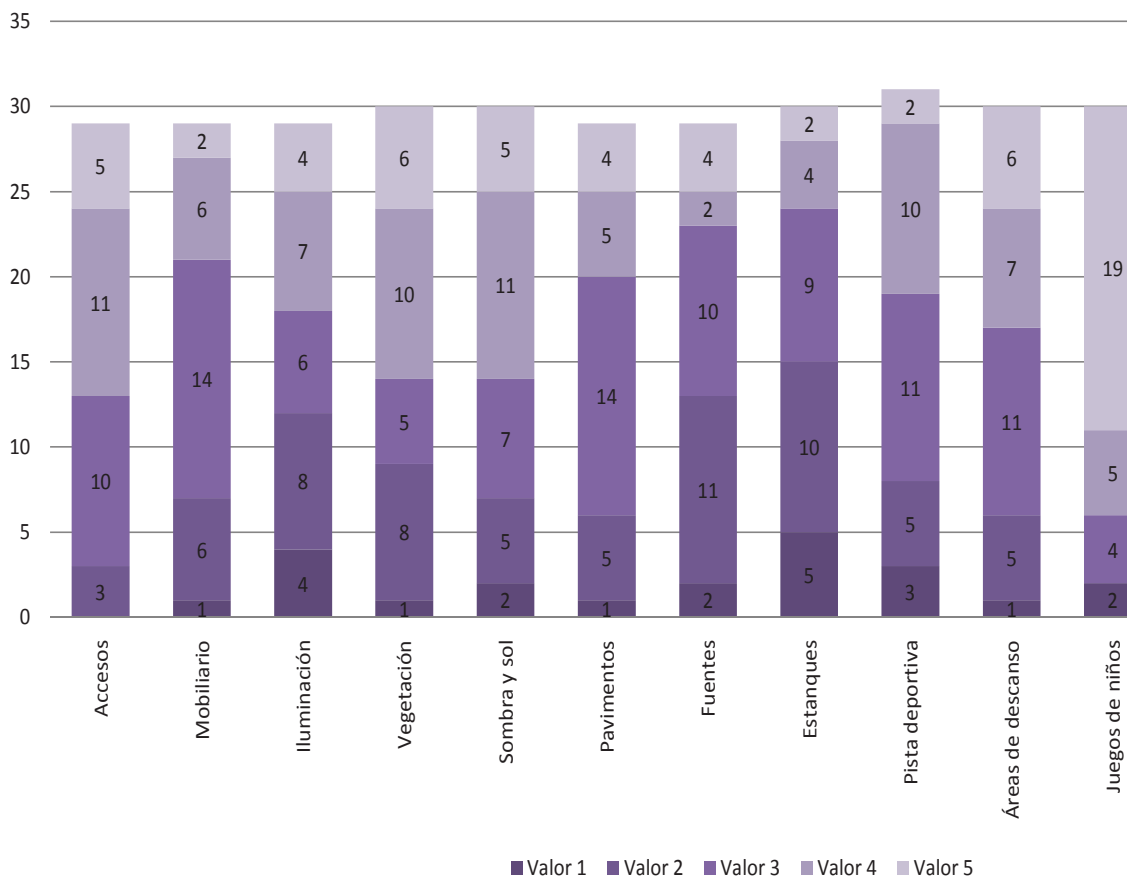


Selección de los diferentes factores en porcentajes.



La encuesta suministra unos datos en los que todos los factores quedan por debajo de la calificación de “muy satisfactorio”, siendo los más valorados las “áreas de descanso” con 3,87 sobre 5, la “relación sombra y sol” con 3,85 y la “vegetación” con 3,81, y los que peor valorados la “pista deportiva” con 1,56, el “bar” con 2,57, el “carril bici” con 2,68 y el “mobiliario” con 2,79. Los Tramos se caracterizan por la falta de todos estos elementos, y el mobiliario se concentra exclusivamente en la zona vinculada al estanque central. Ampliando estas cuestiones con los usuarios encuestados que han valorado los Tramos X-XI como los más interesantes, a través de los cinco factores que consideraban principales, obtenemos nuevas consideraciones, en las que la “vegetación” se sugiere como el factor mejor valorado, obteniendo el mayor número de primeras selecciones. Tras este factor se sitúan otros como “gente”, “historia”, “construcciones” o el carácter “más social”, quedando relegado el “tratamiento de agua” tras ellos. Es necesario comentar que de nuevo el valor acuático ha sido seleccionado en primer lugar el mismo número de veces que el valor principal. Por detrás quedan, como se apreciaba en las valoraciones realizadas por los usuarios habituales, el “carril bici”, los “deportes” o el carácter “más íntimo”, que fueron seleccionados en menor número de ocasiones que los “accesos” (que en la gráfica anterior se erigía como uno de los que mejor calificación obtuvo), los “proyectos” o los “puentes históricos”.





Tramo XII.



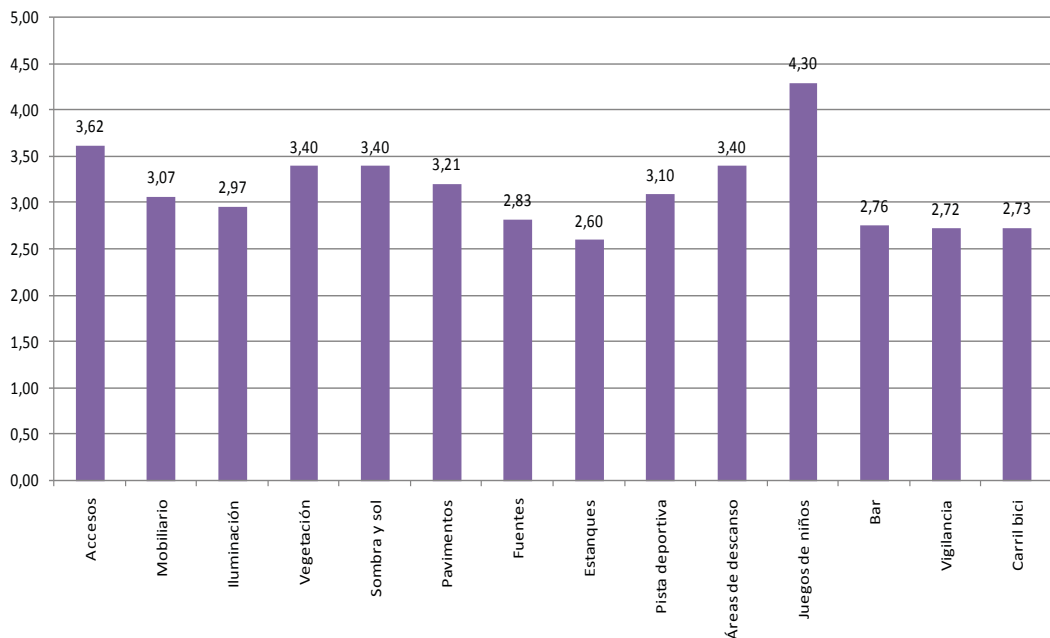
El estudio detallado del Tramo XII, denominado habitualmente como el “Gulliver” por el juego de niños inserto, aporta de nuevo unos resultados equilibrados en las valoraciones en escala, de 1 a 5, de los usuarios que visitan habitualmente dicho Tramo.

Queda patente que el factor “juego de niños” ha sido valorado de manera significativa, obteniendo el mayor número de valoraciones “muy satisfactorias” con 19 veces. Dicho factor se ha convertido incluso en el elemento preponderante dentro de dicho sector del jardín, llegando a designar el propio Tramo.

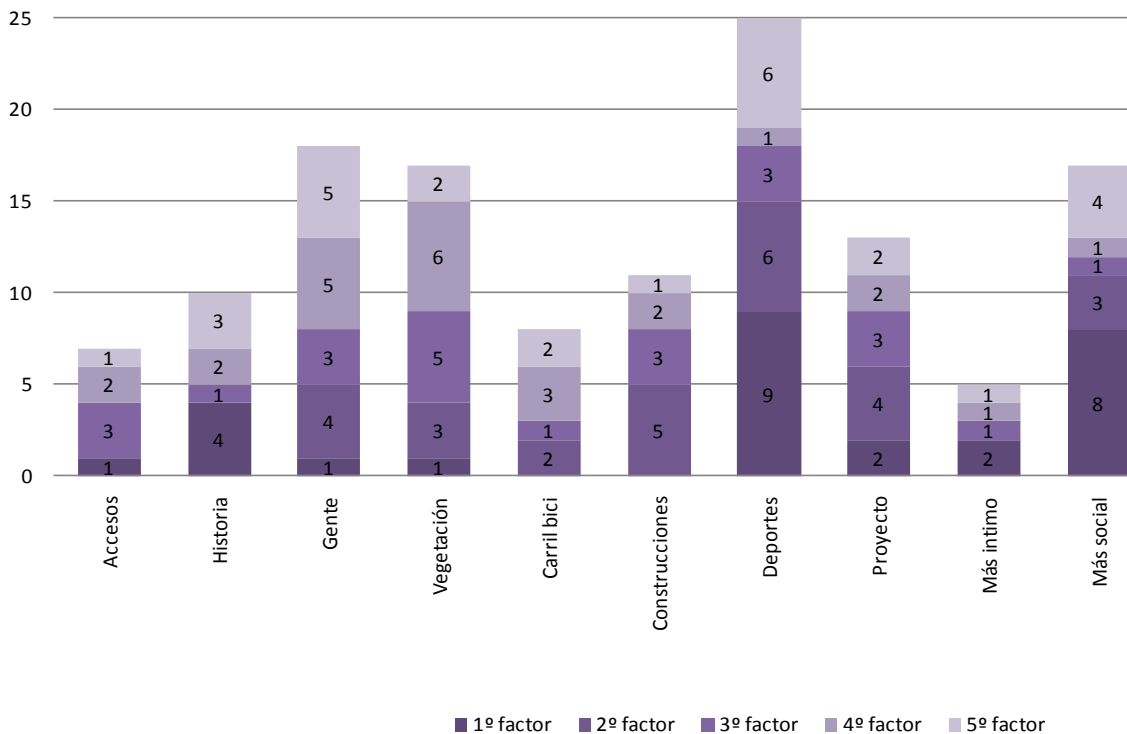
A este factor principal le siguen factores tales como la “pista deportiva”, la “vegetación”, las “áreas de descanso”, la “relación entre sombra y sol” o los “accesos”, que superan la valoración media en opinión de los encuestados.

De nuevo el valor “carril bici” se mantiene por debajo de las preferencias medias, al no estar debidamente planteado en su trazado. Del mismo modo, las “fuentes”, los “estanques” o el “bar”, presentes en el jardín, no obtienen una calificación “satisfactoria”, siendo tanto el factor “estanques” como el factor “iluminación” los que fueron calificados en mayor medida como “muy deficientes”.

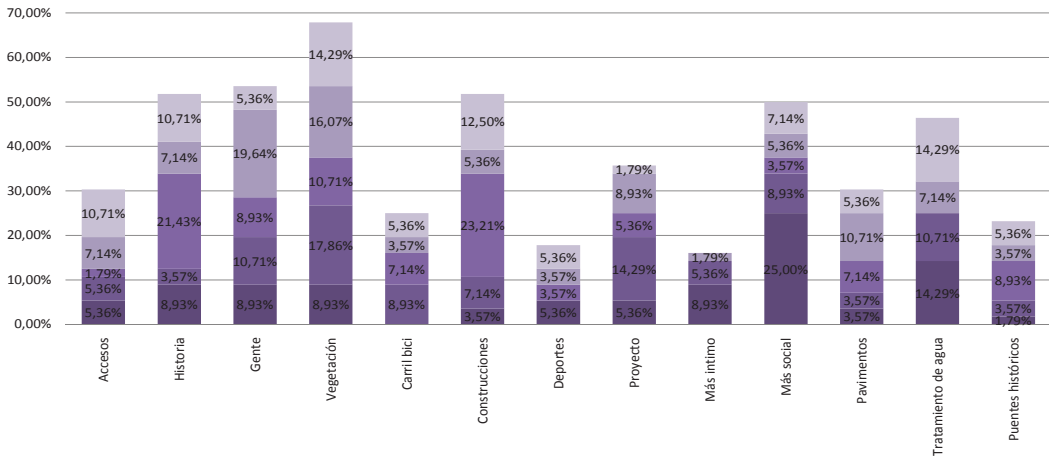
Valoración de los diferentes factores.



Valoración de factores por aquellos usuarios que consideran este Tramo como el más interesante.



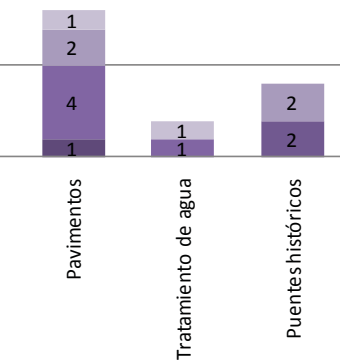
Selección de los diferentes factores en porcentajes.



La encuesta aporta unos datos en los que todos los valores, exceptuando el factor “juego de niños” con un valor de 4,30, quedan por debajo de la calificación de “muy satisfactorio”, siendo los más valorados las “áreas de descanso”, la “vegetación” y la “relación sombra y sol” con 3,40, y los peor valorados los “estanques” con 2,60, la “vigilancia” con un valor de 2,72, el “bar” con 2,76 y el “carril bici” con 2,73. A pesar de ello se observa que prácticamente todos los valores se sitúan en la proximidades del valor medio.

Ampliando estos resultados con los de los usuarios que han valorado el Tramo XII como el más interesante, obtenemos nuevas consideraciones en la definición de este Tramo, en las que el factor “deportes” se presenta como el factor dominante con amplia mayoría, seleccionado por el mayor número de encuestados como primera opción con 6, seguidos del factor “gente”, “vegetación” y el carácter “más social” del Tramo. Todos ellos parecen incidir en que este Tramo enfatiza el uso del juego infantil, e integra nuevas tendencias como es el caso de la presencia de un “skatepark” y la definición de áreas para el desarrollo de juegos tradicionales. Por detrás aparecen las “construcciones” y el “proyecto”.

Con peor valoración se sitúan los “accesos”, el “carril bici” o los factores “pavimentos”, quedando relegados a los últimos lugares, los “puentes históricos”, el carácter “más íntimo” del Tramo o el “tratamiento del agua”, en forma de estanque.





140

120

100

80

60

40

20

0

Accesos

Mobiliario

Iluminación

Vegetación

Sombra y sol

Pavimentos

Fuentes

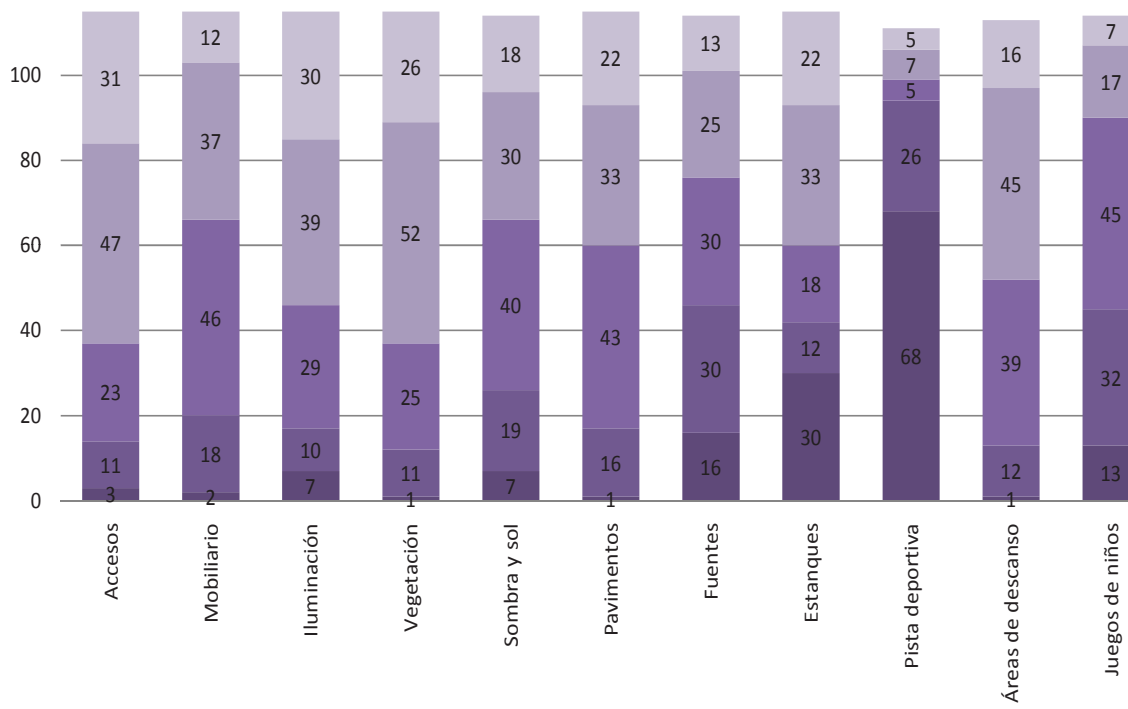
Estanques

Pista deportiva

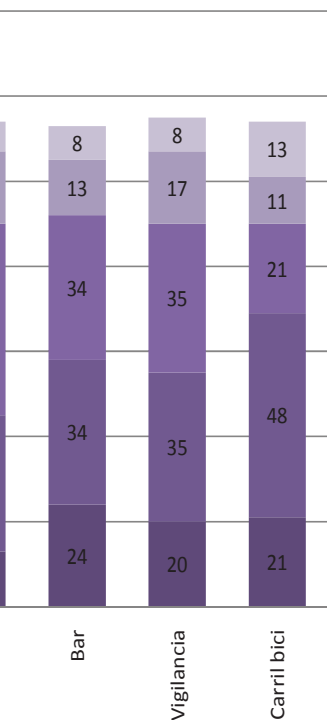
Áreas de descanso

Juegos de niños

■ Valor 1 ■ Valor 2 ■ Valor 3 ■ Valor 4 ■ Valor 5



Tramos XIII-XIV-XV.



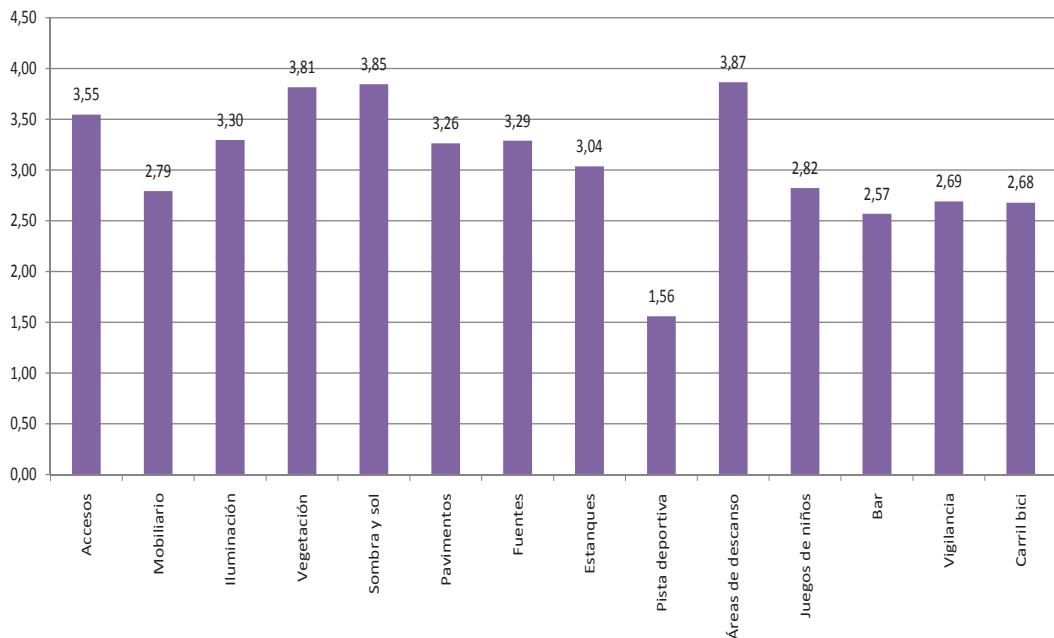
El estudio detallado de los Tramos XIII, XIV y XV vinculados a la Ciudad de las Artes y la Ciencias, demuestran que estos sectores son los que la mayor cantidad de encuestados visitan habitualmente. Plantea de nuevo unos resultados equilibrados, en las valoraciones en escala de 1 a 5, de los usuarios que visitan habitualmente dichos Tramos.

El valor que ha sido seleccionado en mayor número de ocasiones como valor principal en estos Tramos, ha sido el factor “accesos” con 31. Estos Tramos se caracterizan por la inexistencia de pretilos en sus márgenes, sustituidos por un terraplén a modo de talud que suple las diferencias de cota existentes entre el conjunto residencial y el cauce.

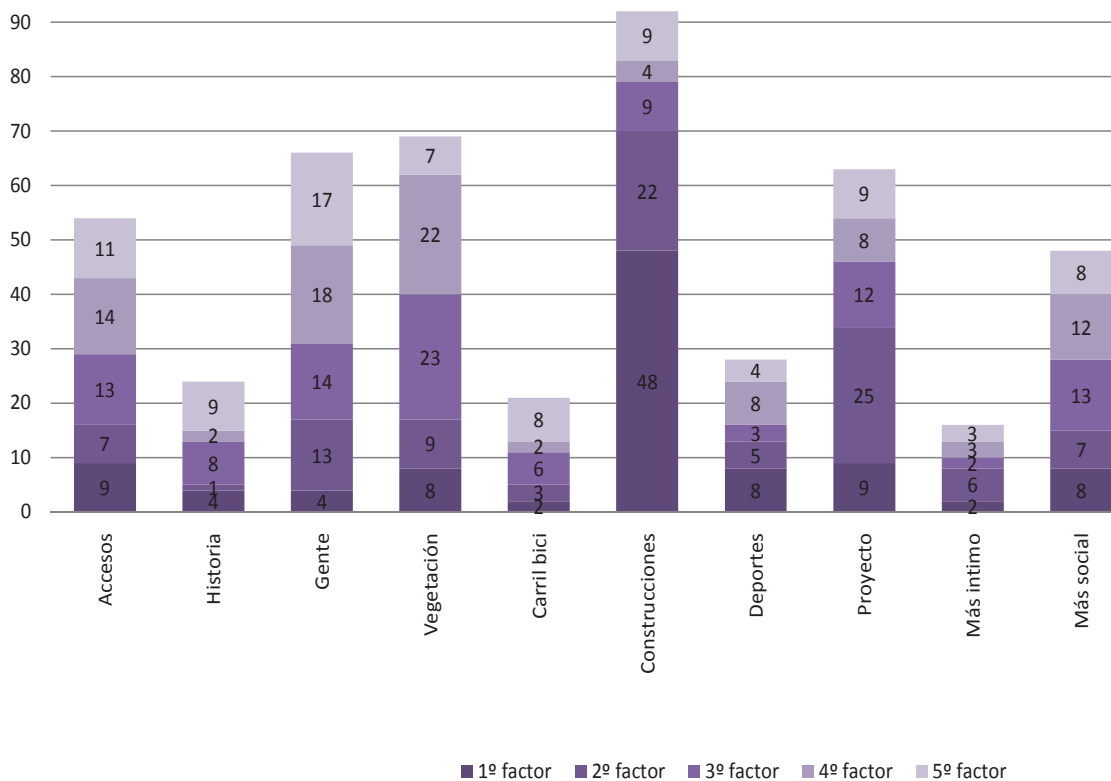
Posteriormente se sitúan la “iluminación” con 30 y muy próximo del primero la “vegetación” con 26, los “pavimentos” y los “estanques” con 22 y la “relación entre la sombra y el sol” con 18. En último lugar se sitúa un factor inexistente en dichos Tramos, “la pista deportiva”.

Sorprende la dualidad del factor “estanques”, que ha sido valorado en mayor número de ocasiones como “muy deficiente” que como “muy satisfactorio”, y “bar”, que aquí se muestra como un elemento “poco satisfactorio” en opinión por los encuestados.

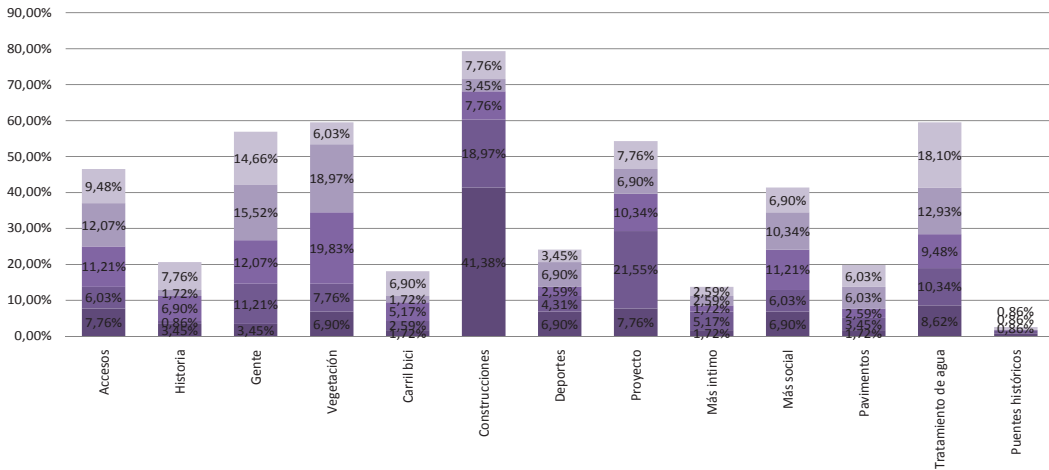
Valoración de los diferentes factores.



Valoración de factores por aquellos usuarios que consideran este Tramo como el más interesante.



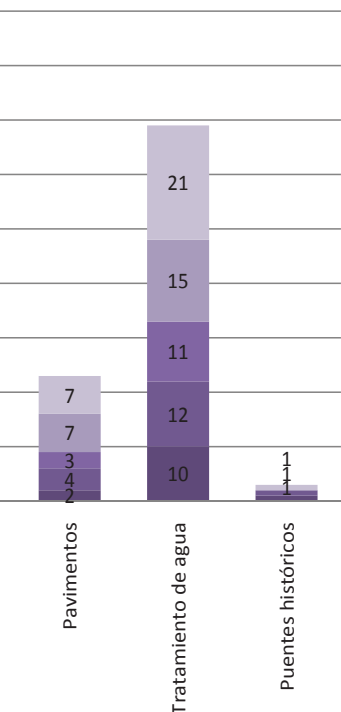
Selección de los diferentes factores en porcentajes.



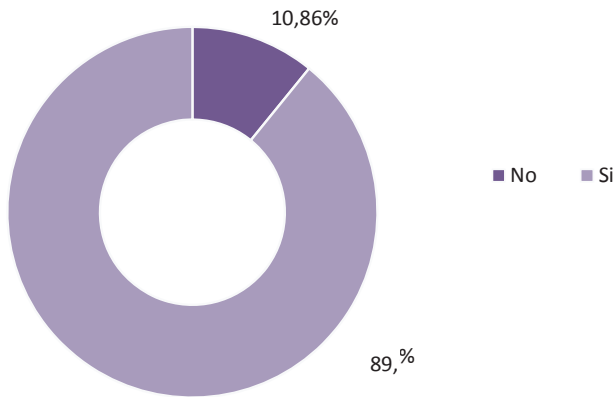
La encuesta aporta unos resultados en los que ninguno de los factores se sitúa dentro de la valoración “muy satisfactorio”, donde el factor “áreas de descanso” se erige como el más valorado con una calificación de 3,87 sobre 5, seguido muy de cerca por la “relación entre la sombra y el sol” con 3,85, la “vegetación” con 3,81 y los “accesos” con 3,55. Los factores que han sido peor valorados con gran diferencia son, “la pista deportiva” con 1,56, y los factores “bar”, “vigilancia” y “carril bici” que quedan un poco por encima de la valoración media de 2,5. A pesar de ello prácticamente todos los factores superan dicha calificación media.

Ampliando estas cuestiones con los usuarios encuestados que han valorado los Tramos XIII, XIV y XV como los más interesantes, obtenemos nuevas valoraciones donde se percibe que el factor “construcciones” aparece claramente representado. Dado que dichas construcciones son mínimas en lo correspondiente al jardín, se concluye que los usuarios se refieren a las que pertenecen al conjunto de la Ciudad de las Artes y las Ciencias, obra de Santiago Calatrava, y a el Oceanogràfic, obra de Felix Candela. Posteriormente se sitúa el “tratamiento del agua” como factor principal seguido por los factores “vegetación” y “gente”.

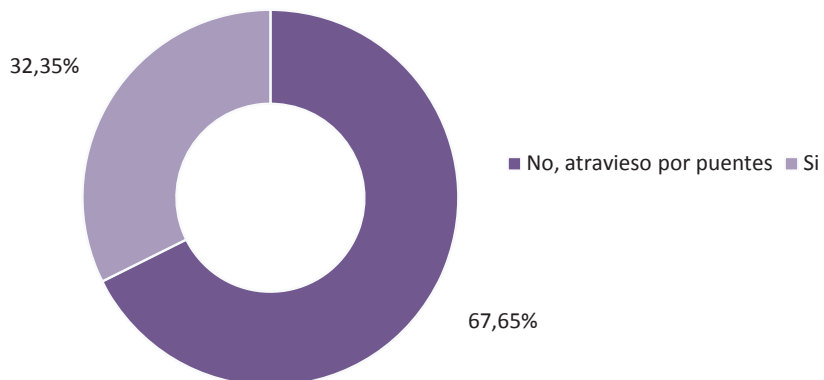
De nuevo factores como el “carril bici”, la “historia” o los “puentes históricos” quedan relegados a las últimas posiciones del estudio estadístico.



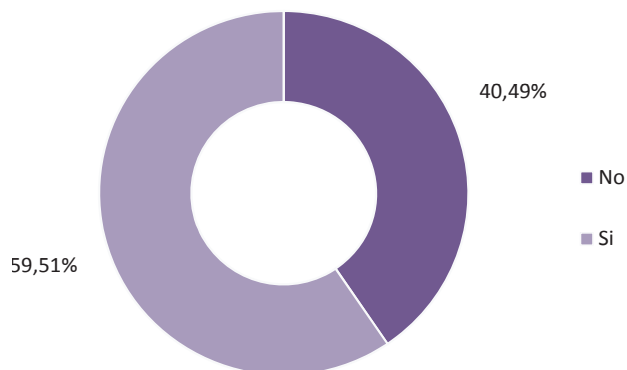
¿Considera el Jardín del Turia el parque más importante de la ciudad?



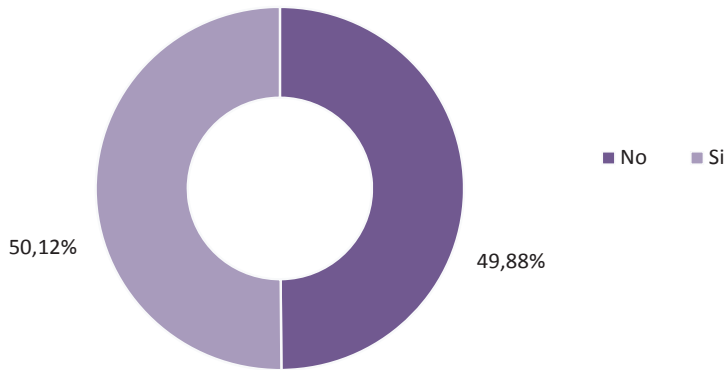
¿Atraviesa el jardín del Turia para cruzar el antiguo cauce del Turia?



¿Debería haber mayor número de accesos al cauce?



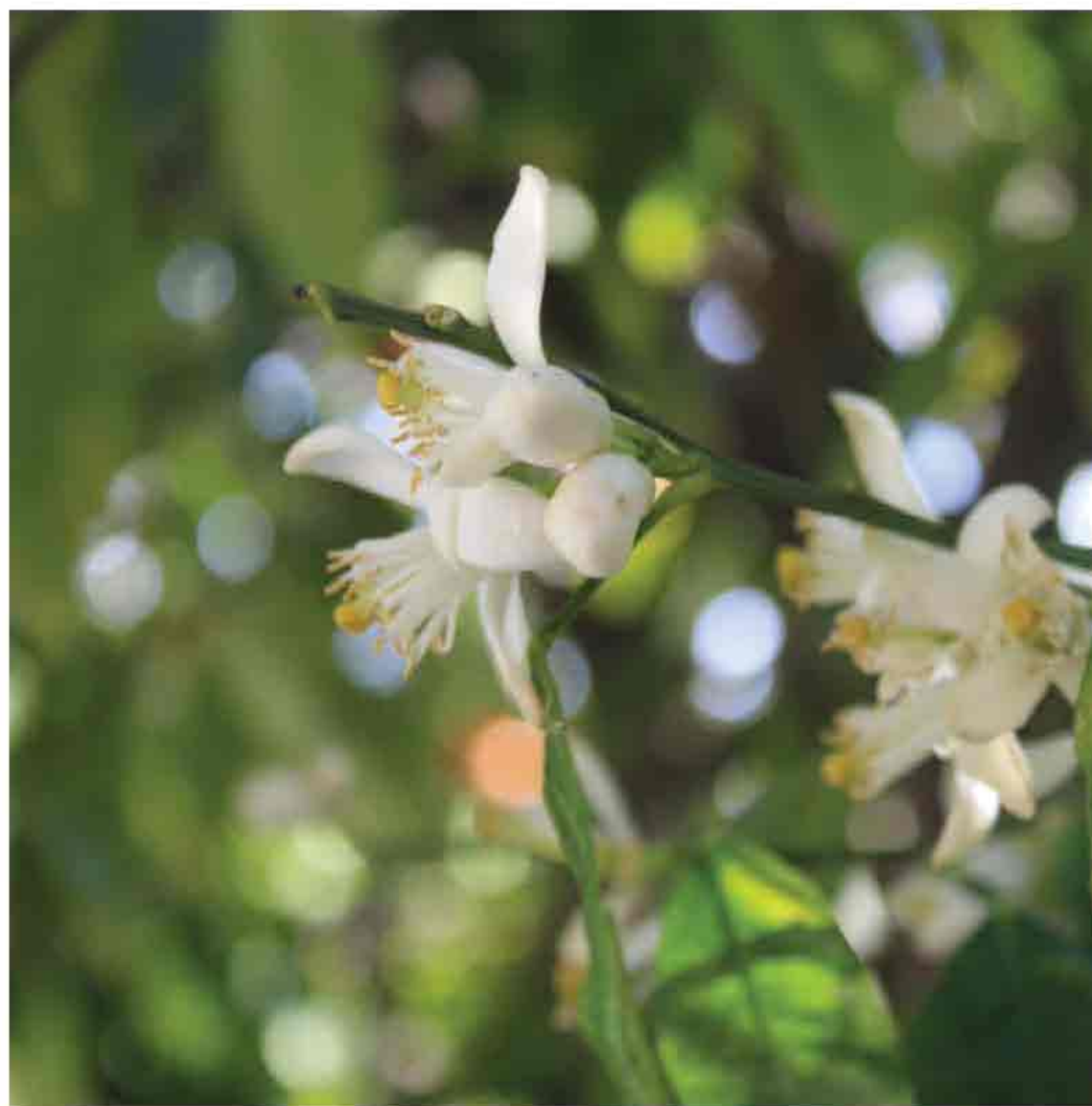
¿Es necesario destinar mayores recursos económicos en el mantenimiento?



Necesidad de mayor mantenimiento.



En los resultados de las preguntas aquí reseñadas, se plasma la importancia que tiene el Jardín del Turia para los habitantes de la ciudad, a pesar de ser considerado como un obstáculo a franquear, cuyo cruce se suele realizar por los puentes en un 67% de las veces. A causa de esta circunstancia, los usuarios reclaman mayor número de accesos al jardín, con porcentajes del 59% del total. Con respecto al mantenimiento, hay una diversidad de opiniones del 50%. Si dicho factor se relaciona con los Tramos centrales del jardín que discurren desde el Tramo II al XII, se incrementa la necesidad de un mayor nivel de mantenimiento, si lo comparamos con los que utilizan habitualmente los Tramos XIII-XIV y XV y el Parque de Cabecera, de reciente factura.





Para completar los datos obtenidos mediante la *observación directa* y el *estudio estadístico*, con objeto de obtener un panorama integral de la percepción de los habitantes de la ciudad de Valencia con respecto al Jardín del Turia, se ha procedido a realizar un Plan Visual. Dicho Plan recoge las percepciones de los usuarios, que se obtienen mediante la visualización de una serie de fotografías, que recogen los diferentes ambientes y paisajes presentes a lo largo del jardín, tomadas de forma aleatoria y sin ninguna pretensión artística. El Plan Visual completa y perfecciona el trabajo de campo, utilizando como única herramienta un lote de cuarenta fotografías, que son mostradas individualmente a diferentes usuarios del Jardín.

La metodología aplicada consiste en mostrar al usuario dichas cuarenta fotografías y que éste las agrupe, según su criterio, en cuatro bloques de diez fotografías cada uno, ordenados siguiendo una escala de valoración de menor satisfacción (bloque nada satisfactorio) a mayor satisfacción (bloque muy satisfactorio), e intercalando entre ambos bloques extremos dos bloques intermedios. Dentro de cada bloque, no resulta necesario que el entrevistado valore particularmente cada fotografía. Dicho método puede parecer subjetivo de entrada, puesto que pone en juego los diferentes pensamientos propios de las personas interrogadas, pero el proceso transcurre del mismo modo que cuando se plantean las encuestas tradicionales, formuladas a base de preguntas, y permite por lo tanto obtener unas conclusiones perfectamente válidas, solo que en este caso con el apoyo exclusivo de técnicas visuales.



01



02



06



07



11



12



16



17





03



04



05



08



09



10



13



14



15



18



19



20

Panorama. Fotografía 1 a 20.



21



22



26



27



31



32



36



37





23



24



25



28



29



30



33



34



35



38

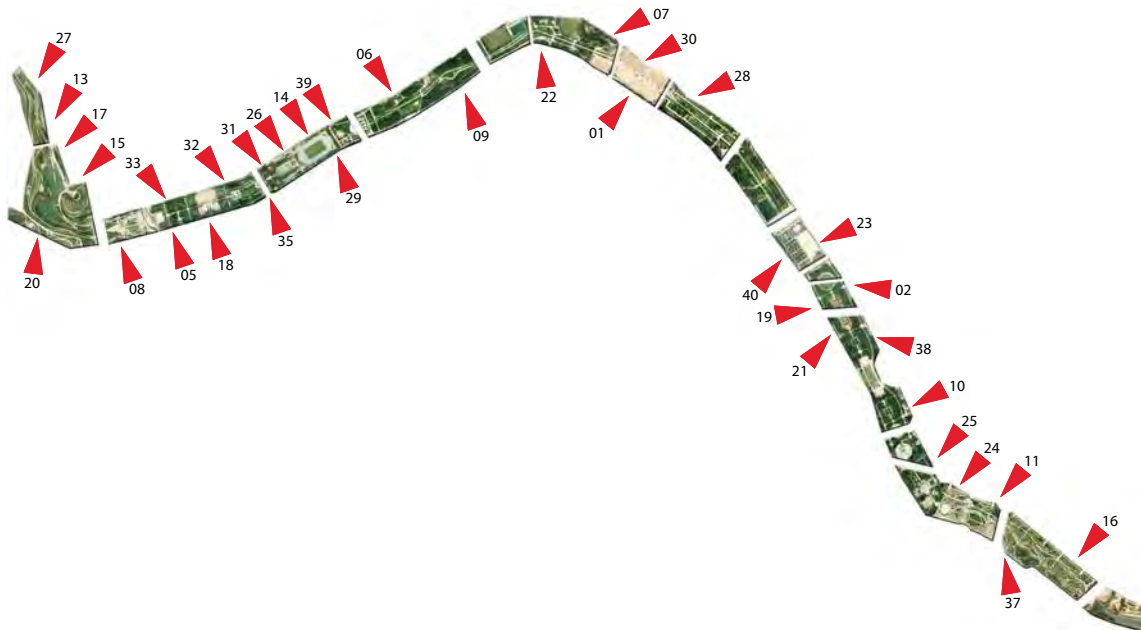


39



40

Panorama. Fotografía 21 a 40.

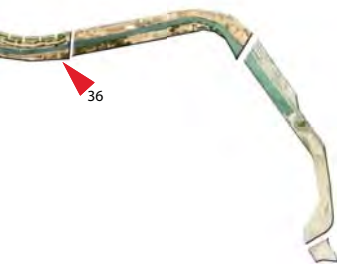


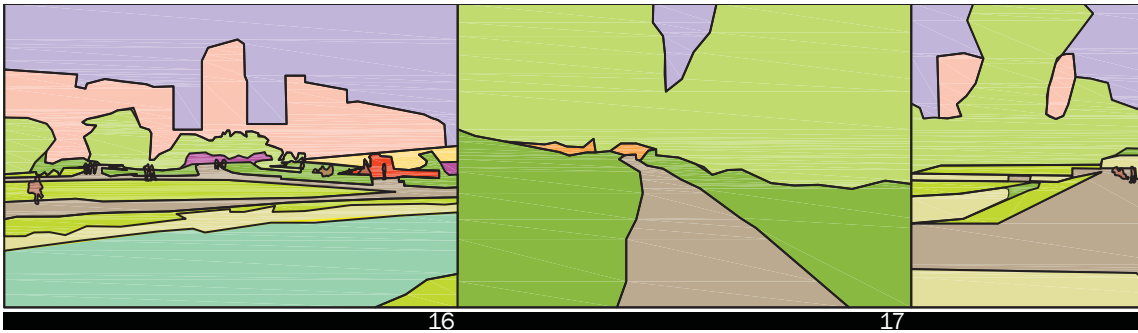
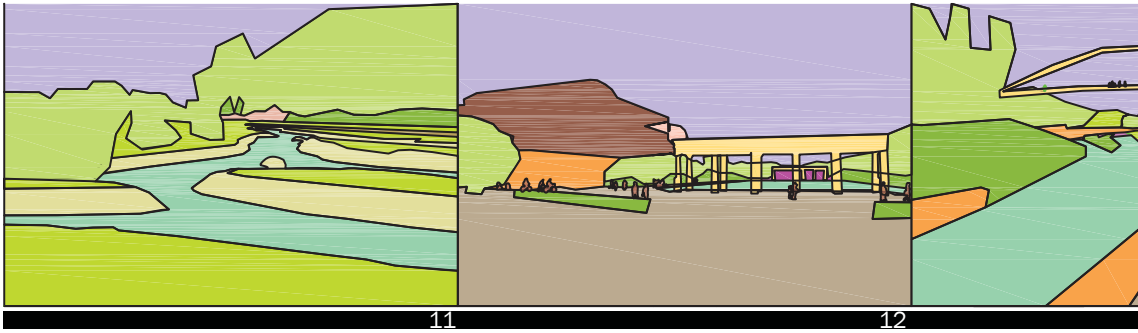
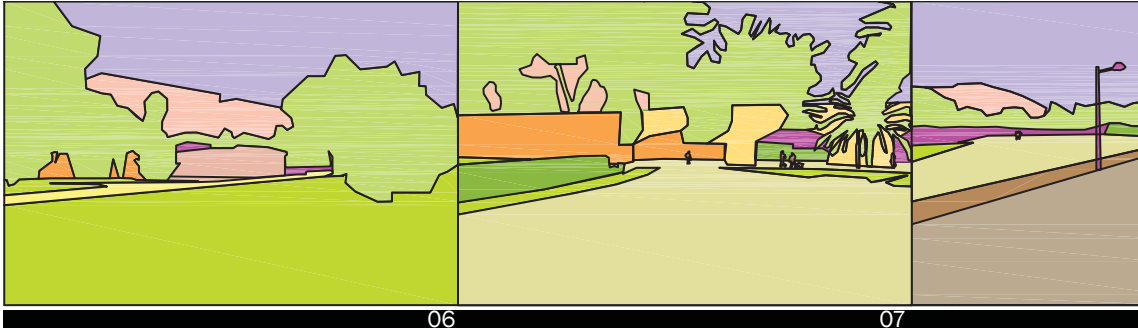
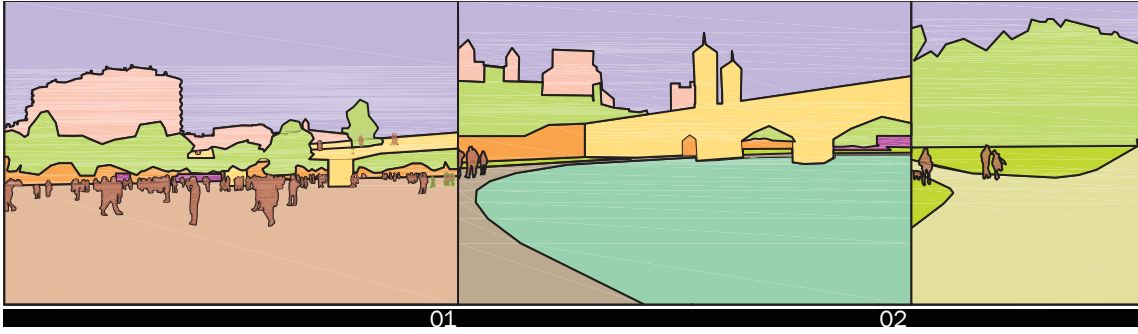
Las fotografías que han sido seleccionadas, ofrecen un muestreo completo de las diferentes perspectivas o paisajes que los usuarios pueden encontrarse en el Jardín del Turia. Se ha realizado un total de 5.000 fotografías, siendo seleccionada una muestra de 40 de ellas consideradas como las más idóneas para la aplicación del Plan Visual.

En paralelo a la realización del Plan Visual, se ha desarrollado un trabajo de sectorización sobre todas y cada una de las 40 imágenes fotográficas, siguiendo el criterio de asociarlas con determinados conceptos, denominados genéricamente “texturas y usos”, que se detallan a continuación, para relacionar las preferencias de los encuestados con los mismos.

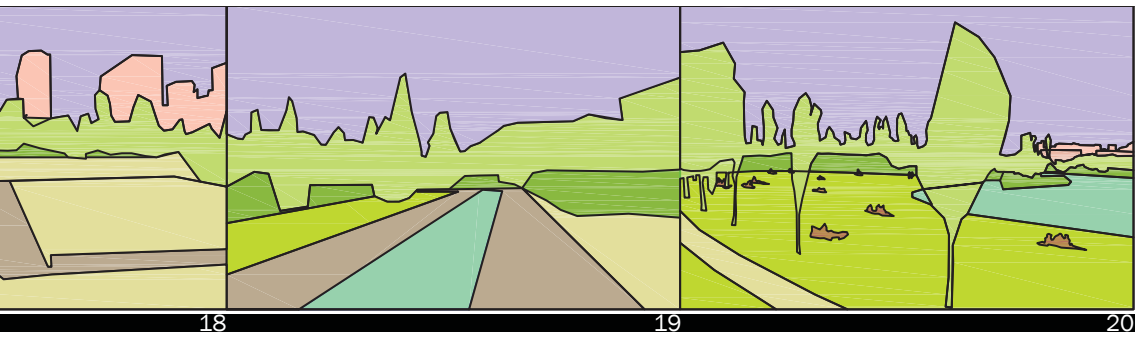
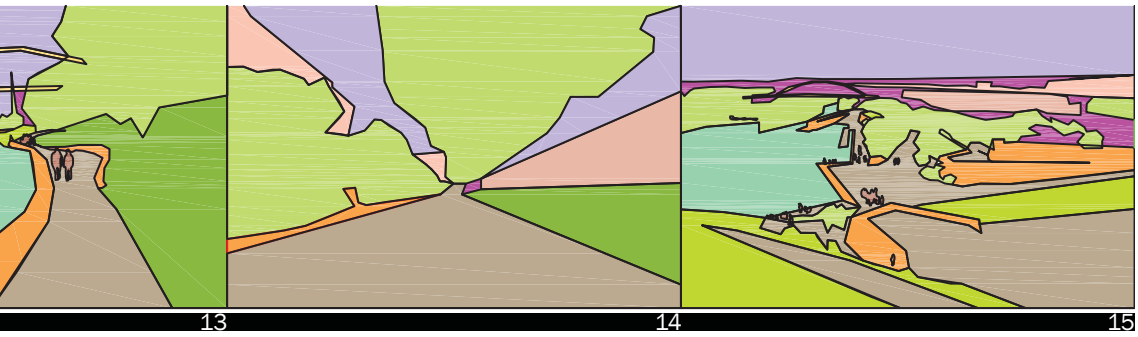
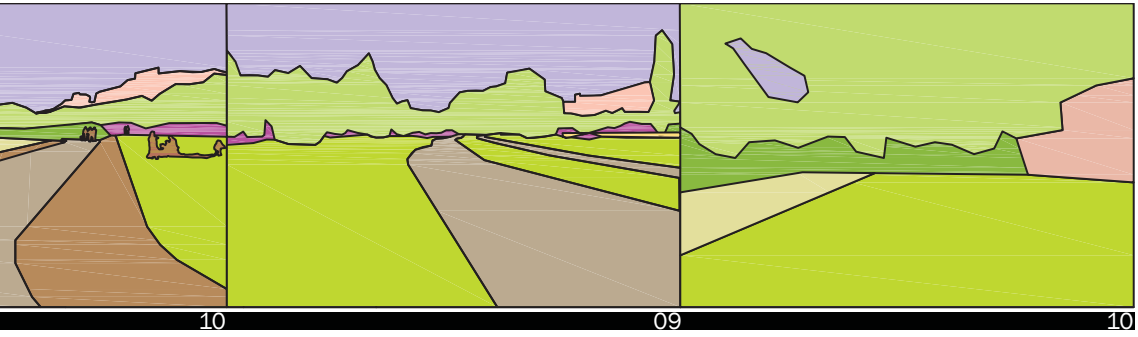
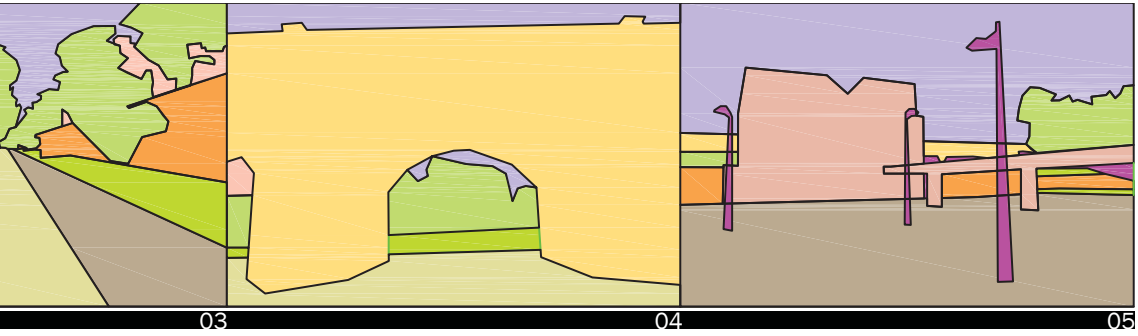
Texturas y Usos:

- vegetación de gran porte
- tapizantes.
- arbustos.
- cielo.
- agua.
- grava.
- puente.
- pretil.
- tierra.
- pavimentos.
- edificación exterior.
- edificación exterior representativa.
- edificación interior.
- deporte.
- juegos de niños.
- interferencias, que incluyen desde superficies excesivamente heterógeneas hasta los diferentes mobiliarios que se exponen en las fotografías.



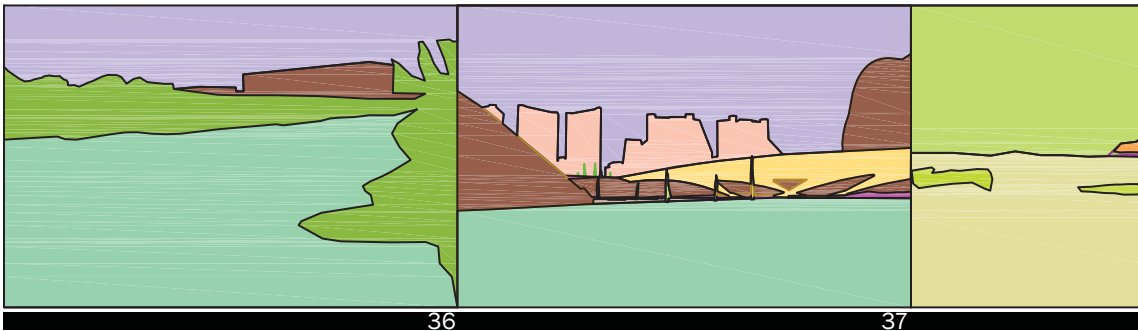
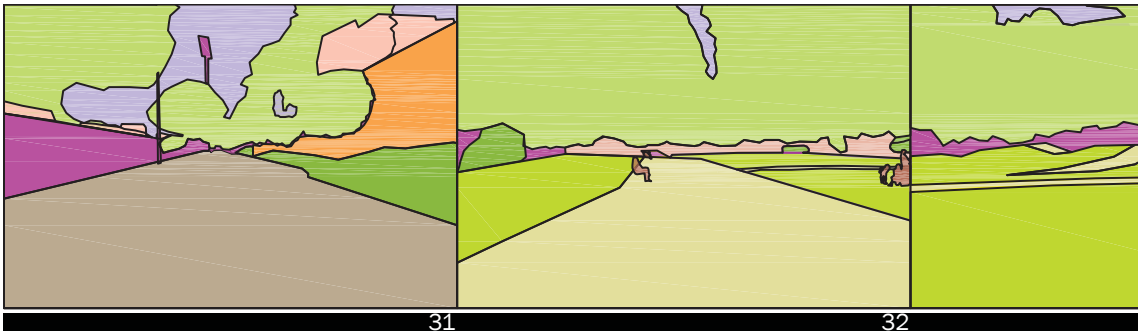
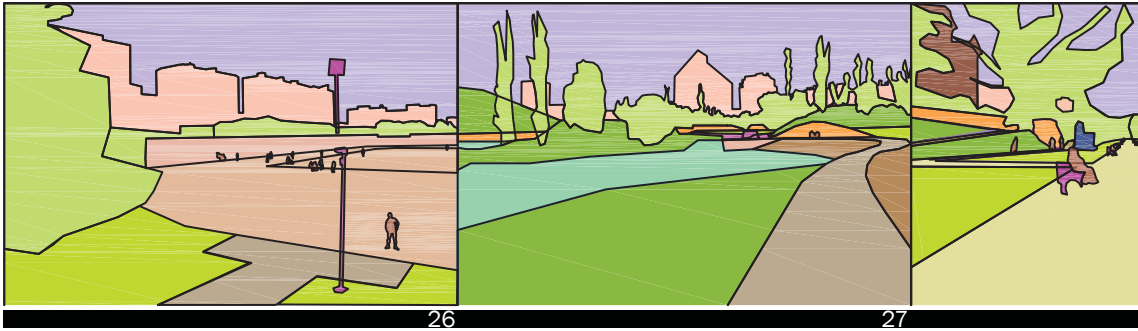
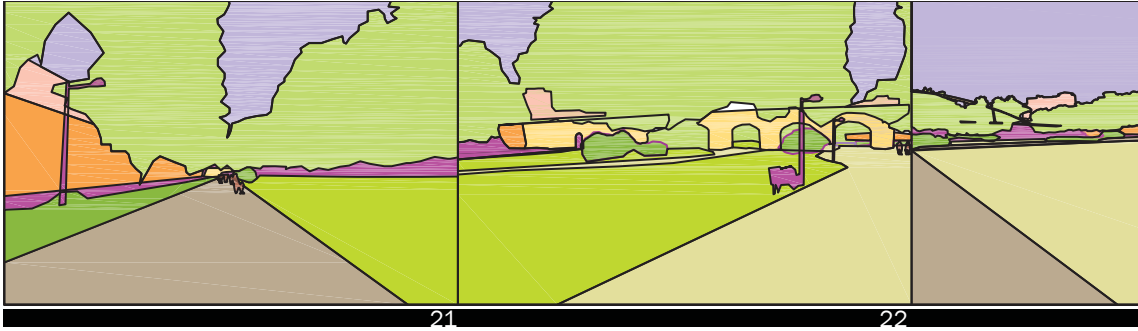


Vegetación gran porte Tapizantes Arbustivas Cielo Agua Grava Pr

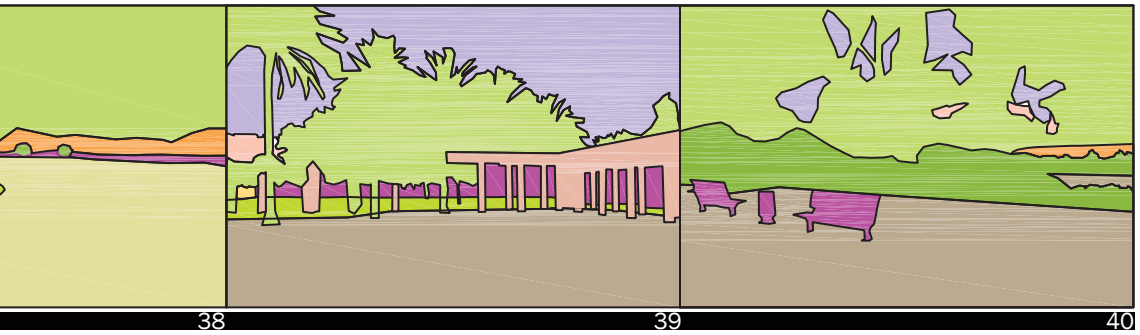
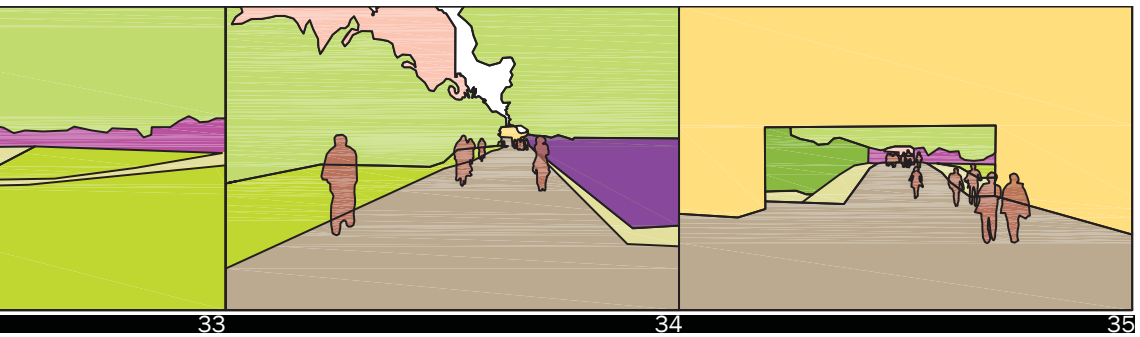
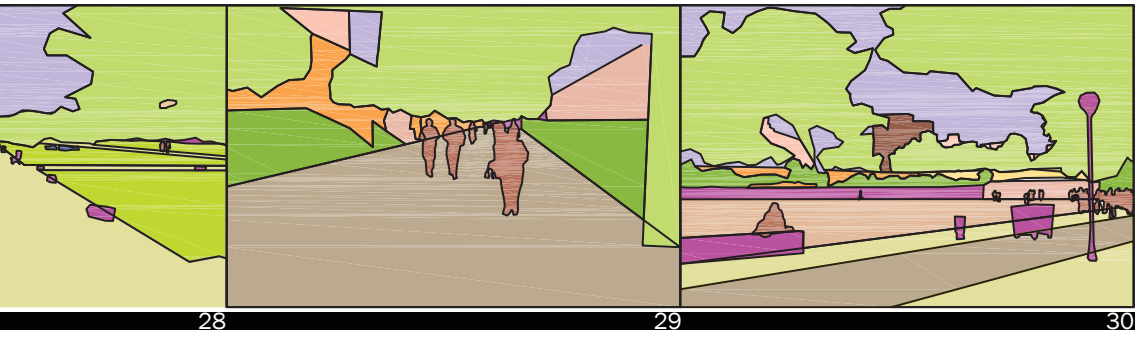
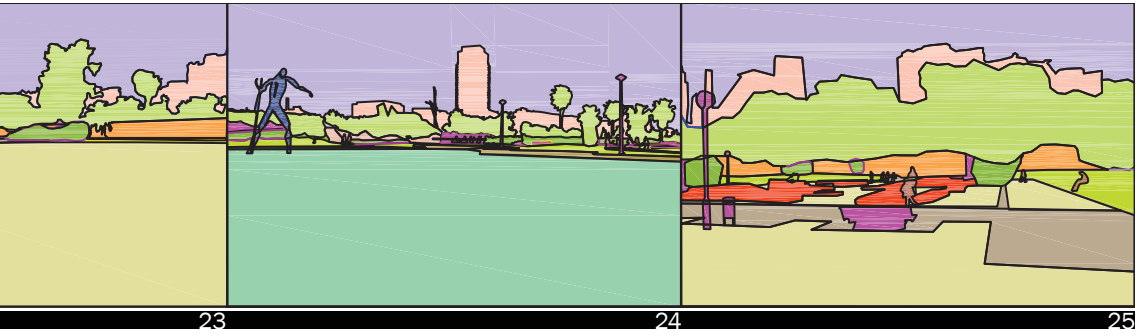


etiles Puentes Tierra Pavimento

Vectorización. Fotografías 1 a 20.



Edif. exterior Edif. representativa Edif. interior Deportes Juego de niños



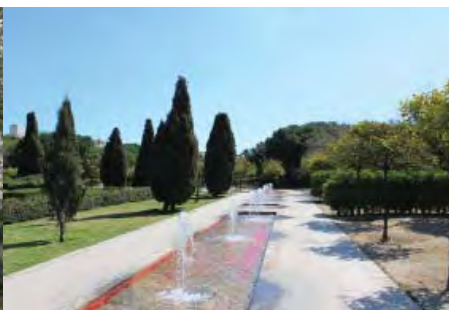
Menos satisfactoria



Definida dicha sectorización y con los datos obtenidos tras la realización de un número suficiente de encuestas (en este caso 115), se ha podido elaborar una clasificación de las 40 fotografías, que aparecen en primer lugar incluidas dentro de uno de los cuatro bloques, y en segundo lugar, ordenadas de mayor a menor aceptación dentro de cada uno de ellos. Mediante este procedimiento, ha resultado posible relacionar la preferencia de cada una de las fotografías con su sectorización correspondiente, realizada mediante sistemas vectoriales. Para mejorar los resultados y contrastar datos, el Plan Visual se ha aplicado paralelamente a un conjunto de expertos, integrado exclusivamente por personas con reputada trayectoria profesional vinculada a temas de urbanismo y paisaje, con el fin de obtener una doble valoración que permitiese medir posibles divergencias con los resultados obtenidos en las respuestas del resto de usuarios.



17



19



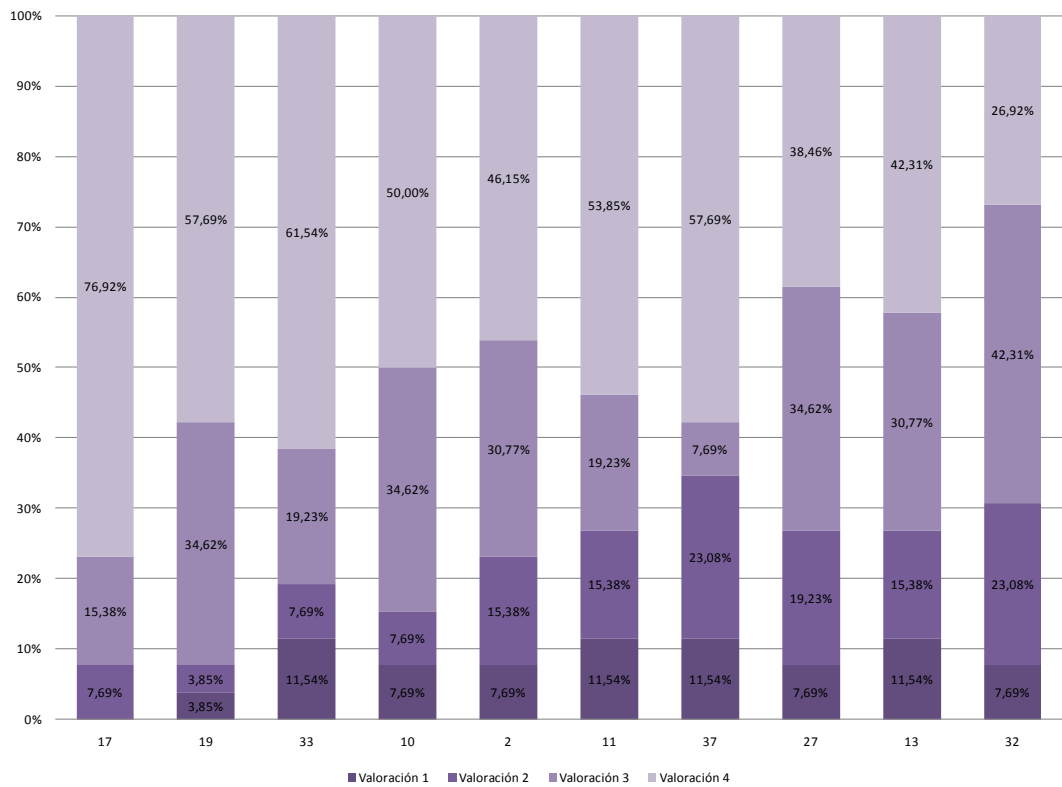
Valoración 01



02



37





33

10

11

Valoración 10



13

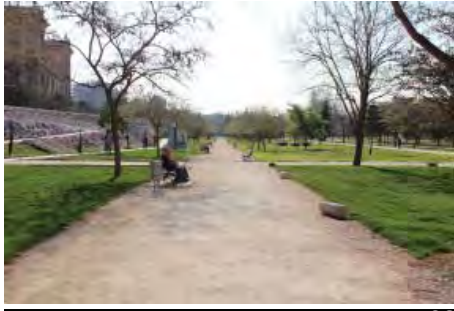
27

22

**Valoración muy satisfactoria.
Imágenes 1 a 10.**

Como resultado final se ha obtenido una preferencia muy amplia de la imagen 17, fotografía tomada en el tramo del Parque de Cabecera, que ha obtenido un imponente 77% de valoraciones “muy satisfactorias” y ninguna como “nada satisfactoria”. La segunda imagen se distancia ampliamente de la primera con un 58% de valoraciones “muy satisfactorias”. La tercera incrementa en un 4% su valoración “muy suficiente” pero se ve lastrada por las calificaciones siguientes.

La composición de la selección de las imágenes se integra mediante un total de 3 fotografías tomadas en el Parque de Cabecera, en las posiciones 1ª (imagen 17), 8ª (imagen 13) y 9ª (imagen 27), un total de 3 fotografías tomadas en los Tramos X-XI, en las posiciones 2ª (imagen 19), 4ª (imagen 10) y 6ª (imagen 02), un total de dos fotografías tomadas en los Tramos XIII, XIV y XV en las posiciones 5ª (imagen 11) y 7ª (imagen 37). Las dos fotografías restantes pertenecen, una de ellas al Tramo II en 3ª posición (imagen 33) y la otra al Tramo V en 10ª posición (imagen 22).



28



16



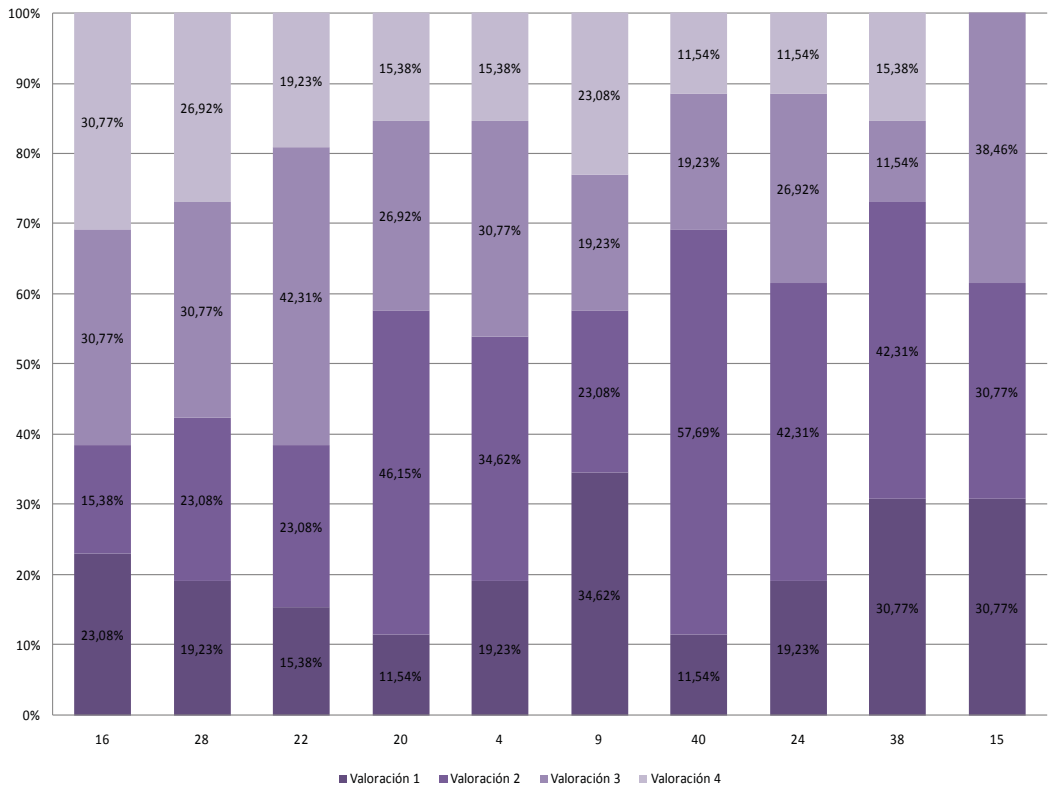
Valoración 11



09



38





Valoración 20



**Valoración satisfactoria.
Imágenes 11 a 20.**

El grupo de imágenes calificadas como “satisfactorias” es liderado por la imagen perteneciente al Tramo VII con una calificación de “satisfactoria” del 30,77%. En este bloque, el emplazamiento particular de cada fotografía, resulta mucho más heterogéneo que el primer bloque o grupo, pues en este caso se encuentran 2 fotografías del Parque de Cabecera, que se sitúan en las posiciones 15ª (imagen 20) y 20ª (imagen 15), 2 imágenes de los Tramos XIII, XIV y XV en las posiciones 12 (imagen 16) y 18ª (imagen 24), una del Tramo II en posición 13 (imagen 32), una de los Tramos IV-V en posición 14ª (imagen 4), una del Tramo IV en posición 16ª (imagen 09), una de los Tramos X-XI, en posición 18ª (imagen 38), y la última del Tramo IX en posición 19 (imagen 40).



Valoración 21

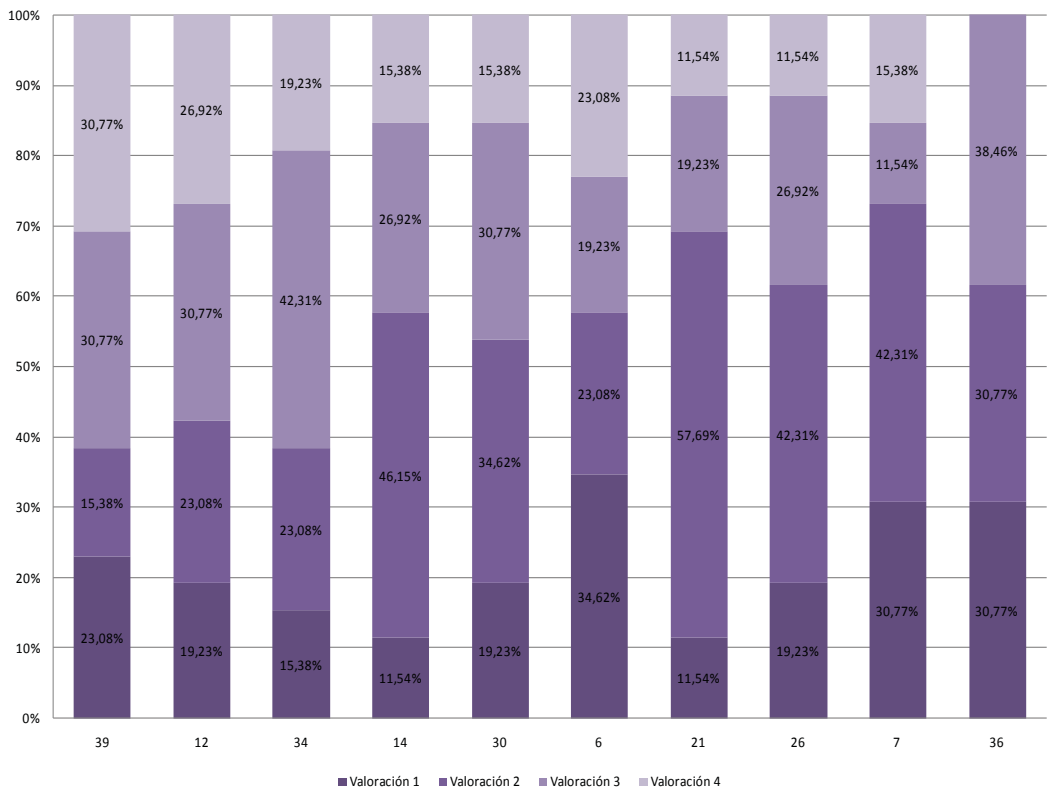
12

39



06

30





34

14

21

Valoración 21



26

07

36

Valoración poco satisfactoria. Imágenes 21 a 30.

El grupo de imágenes calificadas como “poco satisfactorias” contempla como última clasificada una imagen tomada en las inmediaciones del Tramo XVI, lo cual se comprende ya que se trata de una zona provisional pendiente de ejecutar en dicho Tramo XVI. Esta imagen es la primera de la serie que no dispone de ninguna calificación como “muy satisfactoria”.

El resto de las imágenes se componen de 2 imágenes pertenecientes a los Tramos X-XI en posición 21ª (imagen 12) y 25ª (imagen 21), dos del Tramo III en posición 22ª (imagen 39) y 28ª (imagen 26), una del Tramo IX en posición 23ª (imagen 34), una del Tramo IV en posición 26 (imagen 06), una del Tramo VI (con las antiguas pistas deportivas, desaparecidas con motivo de la construcción del “nou pont de fusta”) en posición 27ª (imagen 30), y por último una del Tramo V, en posición 29ª (imagen 07).



29

31

Valoración 31



25



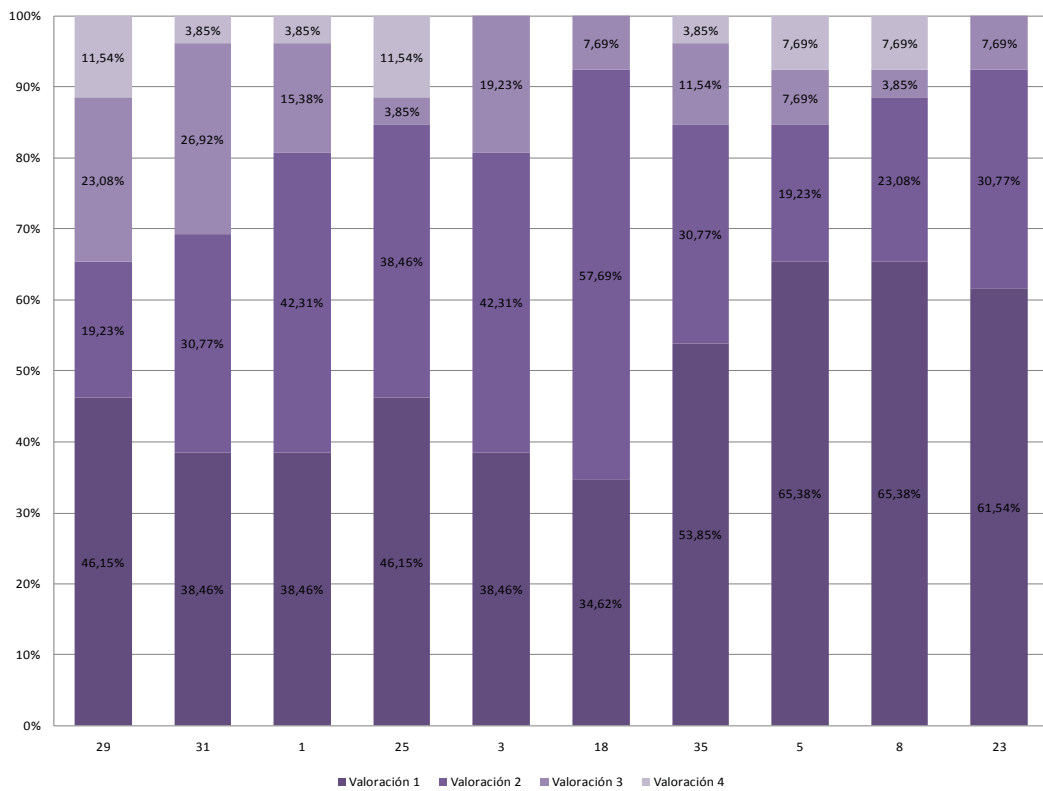
18



35



05





01

03

Valoración 40



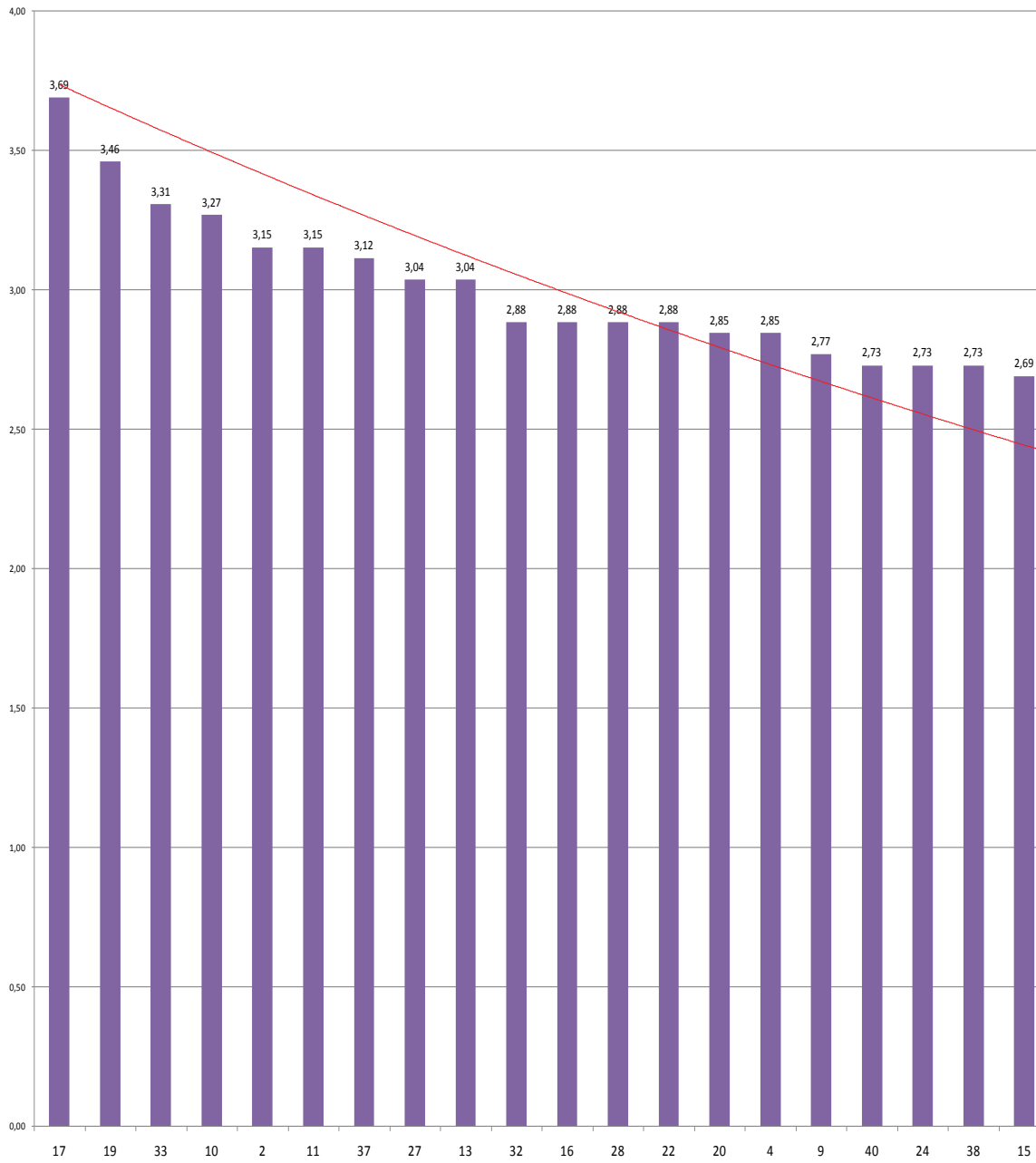
08

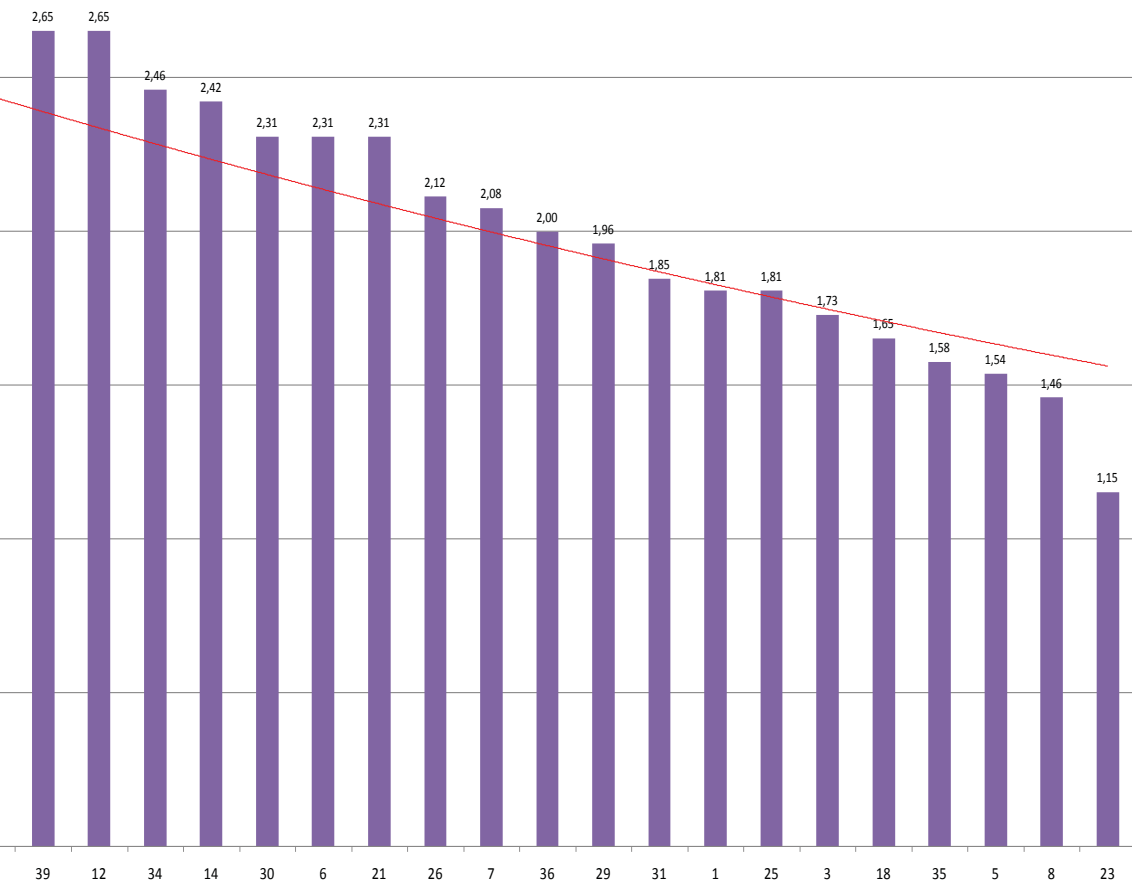
23

Valoración nada satisfactoria. Imágenes 31 a 40.

La fotografía que ha obtenido la peor calificación del Plan Visual corresponde a la imagen tomada en el Tramo IX (imagen 23) que ha sido indiscutiblemente la menos valorada, al haber sido seleccionada como “nada satisfactoria” en prácticamente el 62% de los casos. A pesar de ello dos imágenes han obtenido peores calificaciones en el apartado “nada satisfactorio”: las imágenes 05 y 08, pero obtienen una mejor valoración global en el resto de opciones.

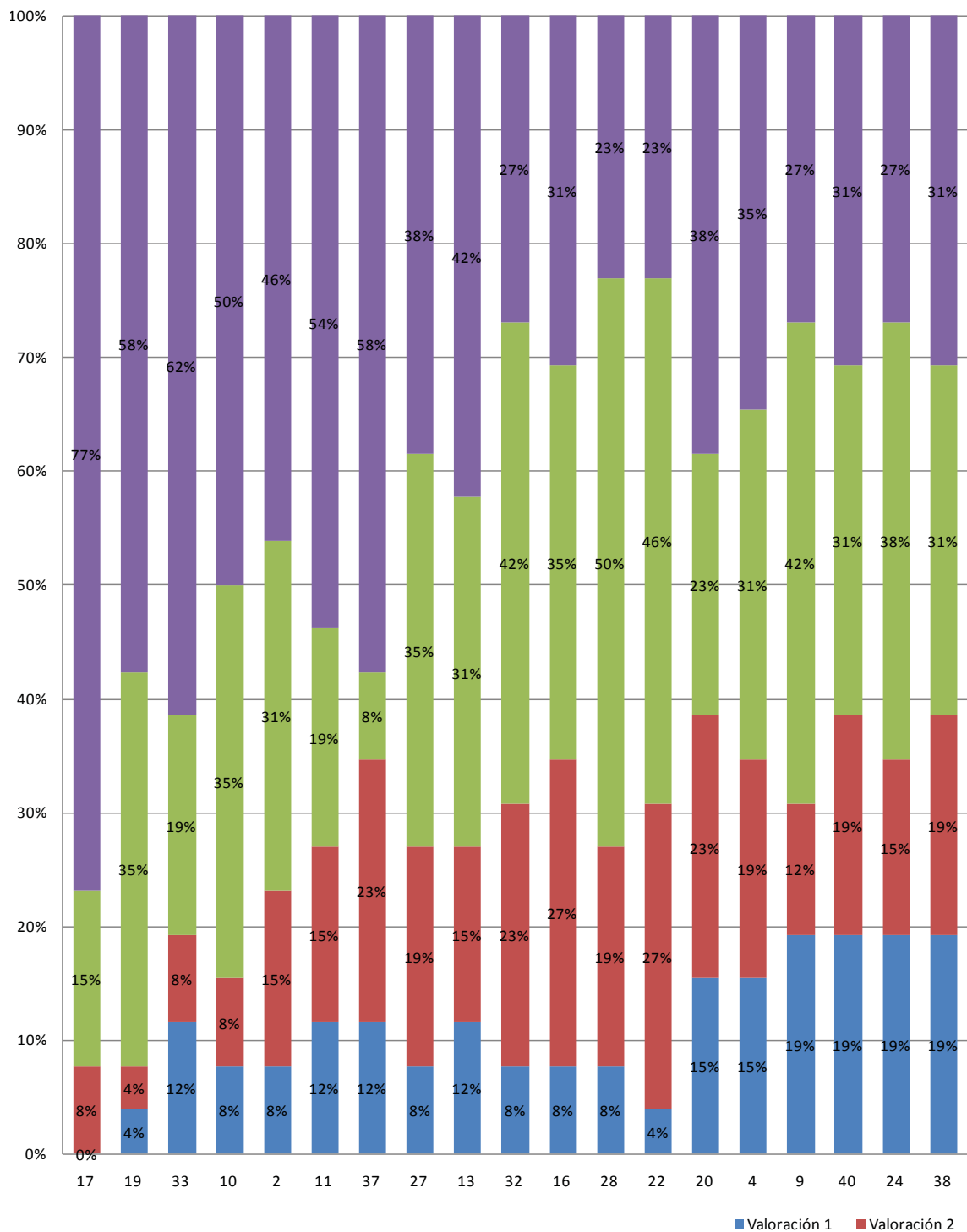
Con ello obtenemos en este último grupo 3 fotografías del Tramo III en posición 31ª (imagen 29), 32ª (imagen 31) y 37ª (imagen 35), dos del Tramo II en posición 36ª (imagen 18) y 38ª (imagen 05), una del Tramo XII en posición 33ª (imagen 25), una del Tramo VII (antes de la ejecución del “nou pont de fusta”) en posición 34ª (imagen 01), una del Tramo IV en posición 35ª (imagen 03) y por último una del Tramo I en posición 39ª (imagen 08).



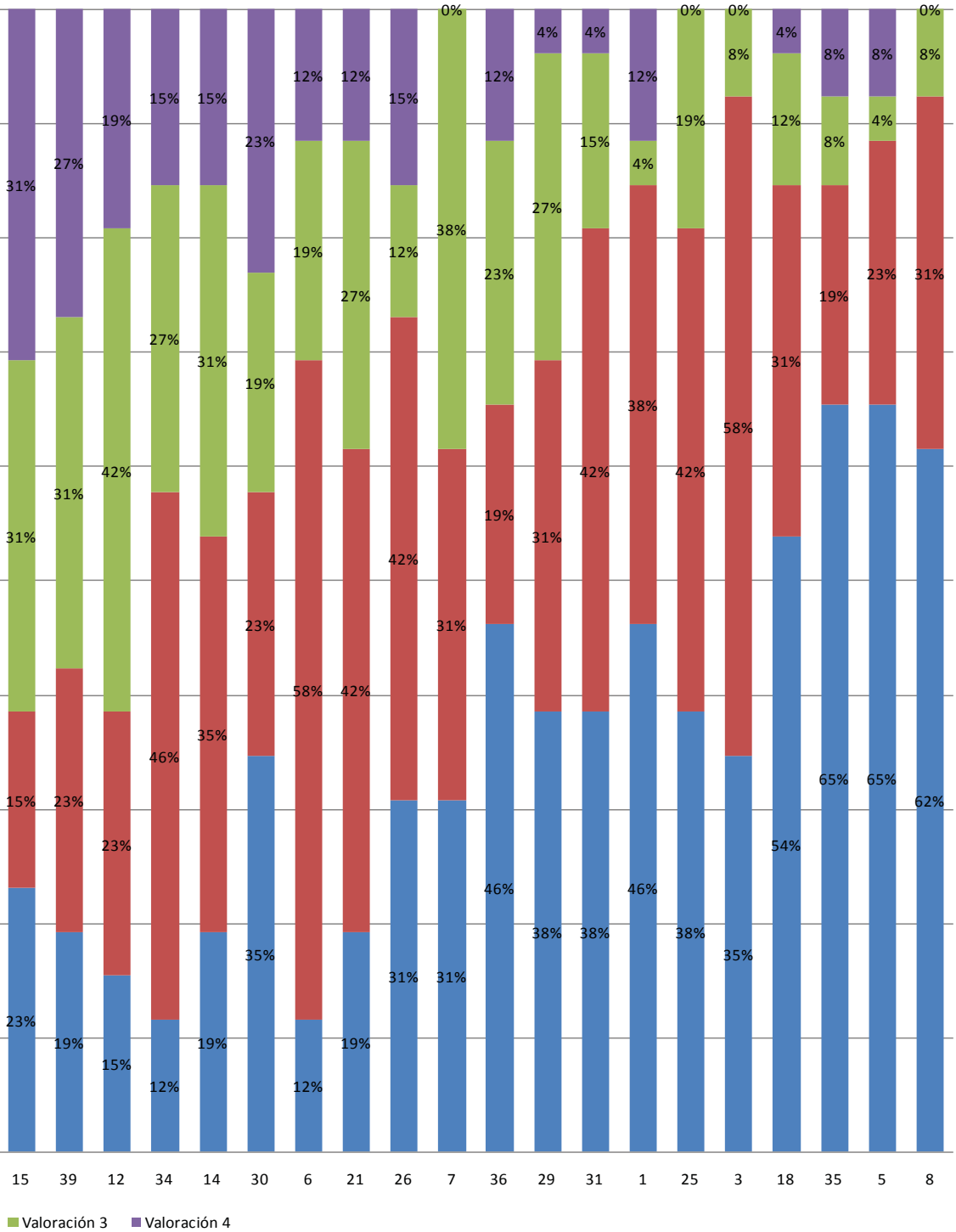


La valoración en una escala de 1 a 4 de la totalidad de las fotografías, se inicia con una calificación de 3,69 para la imagen 17 y termina con una calificación de 1,15 para la imagen 23.

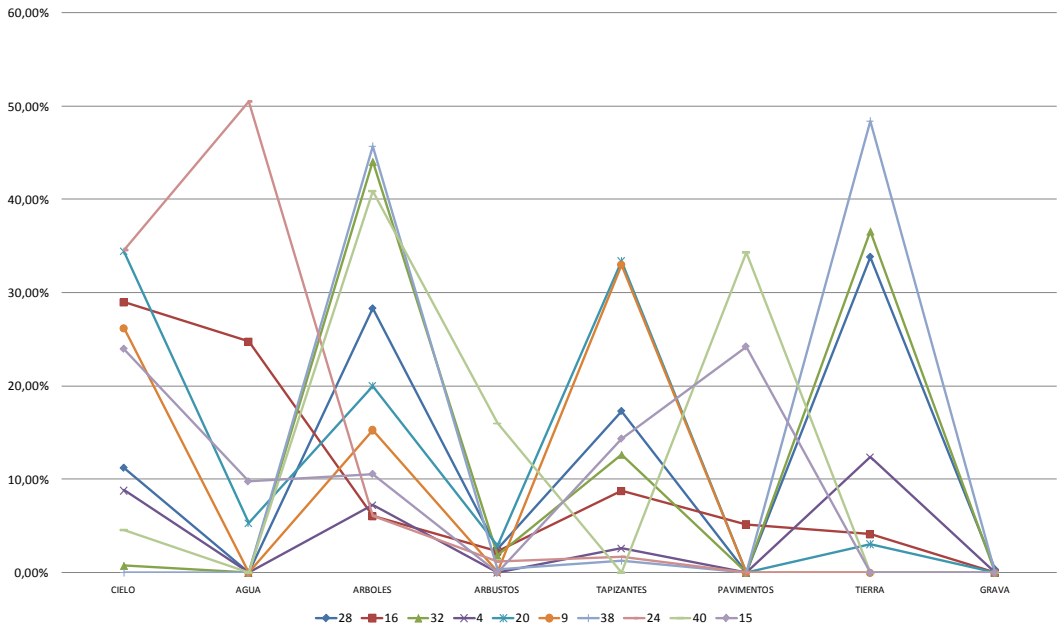
Con ello se obtiene la línea de tendencia de la totalidad de las imágenes.



La calificación de cada imagen se compone de cuatro valores correspondientes a las cuatro escalas de satisfacción.



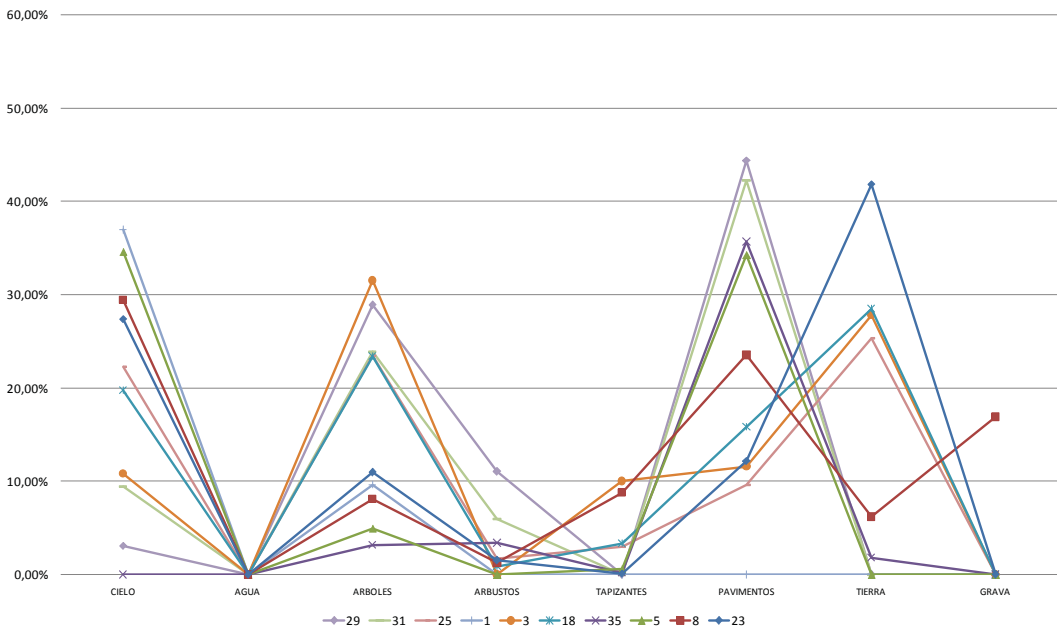
Representación de las diferentes valoraciones del conjunto de fotografías incluidas en el Plan Visual.

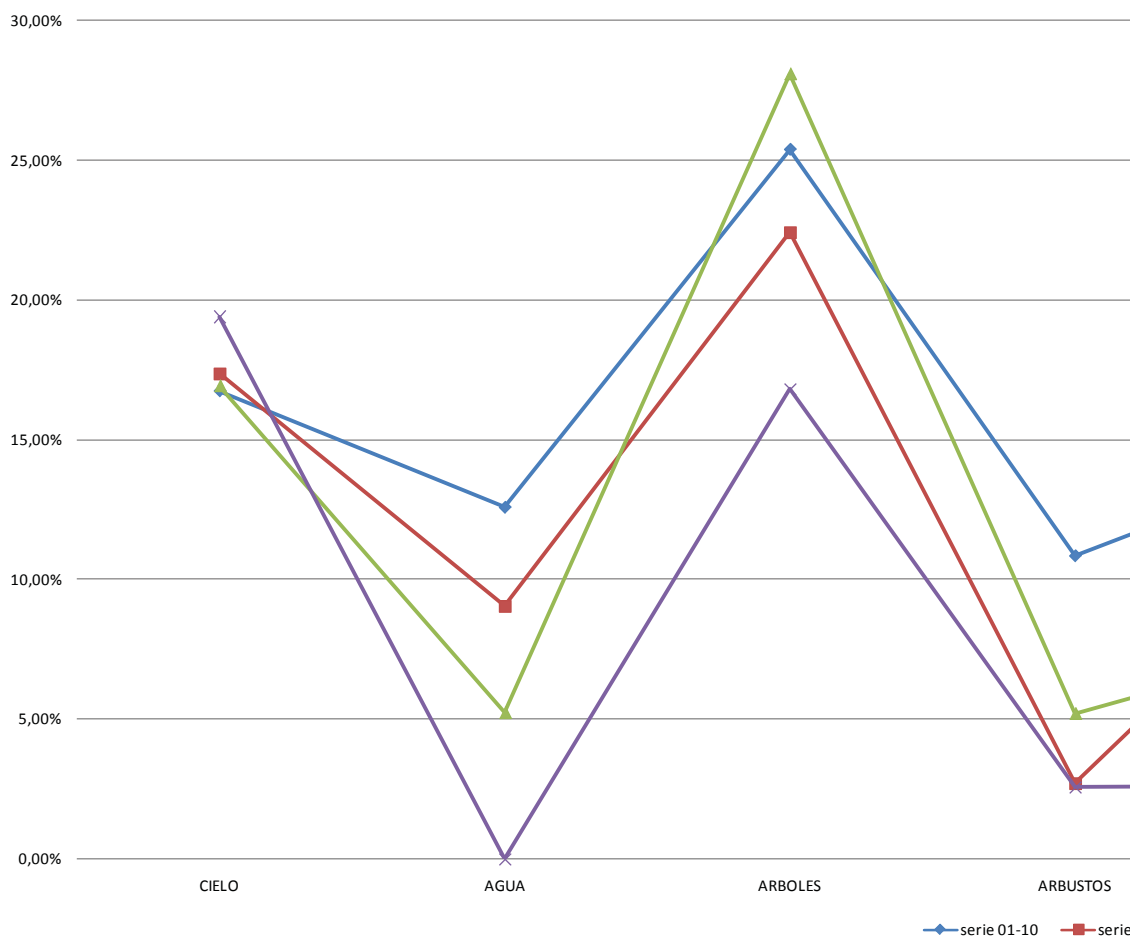


Valoración satisfactoria.

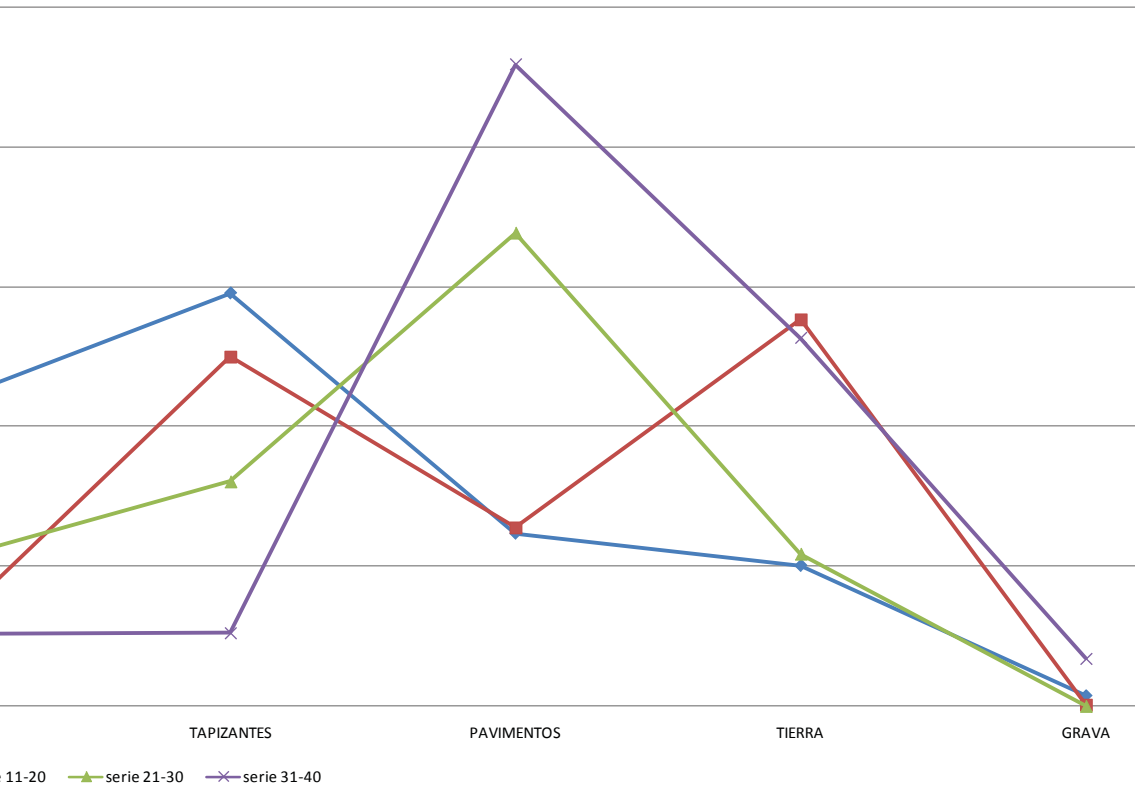
Representación gráfica de los ocho factores principales incluidos en cada una de las fotografías tras la vectorización, reagrupadas dentro de las cuatro valoraciones diferenciadas.

Valoración nada satisfactoria.





Mediante la representación gráfica que unifica los resultados de los cuatro bloques o grupos con respecto a los ocho factores principales, obtenemos unos resultados que plantean una diferenciación tangible de cada uno de ellos. De hecho, queda patente que tanto los factores “cielo”, que oscila entre el 17 y el 19%, y el factor “grava”, que dispone de una posición minoritaria, menor del 5%, no parecen tener una influencia decisiva en los resultados obtenidos. Por lo tanto se aprecia que el “cielo”, pese a que incorpora una superficie determinante, no se convierte en un factor dominante en la valoración por parte de los usuarios. Por su parte tanto “agua” como los “árboles”, “arbustos”, “tapizantes”, “pavimentos” y “tierra”, quedan englobados en dos tendencias claras: La primera de ellas otorga una calificación positiva a los



Tendencias de cada uno de los factores principales

factores “agua”, “árboles”, “arbustos” y “tapizantes”, todos ellos cuestiones claramente relacionados con lo natural. Esto implica directamente que a menor superficie correspondiente de cada uno de estos factores en la vectorización de las imágenes, la calificación se ve degradada. El factor “árboles” se centra en unos valores medios cercanos al 24%, y se articula como el que mayores superficies contiene en gran número de fotografías. En el lado opuesto de la valoración, es decir, con una tendencia contraria, se encuentran los valores “pavimentos” y “tierra”, elementos que se engloban dentro de lo que se define como factores antrópicos y que son claramente perceptibles por los usuarios: una mayor presencia de estos factores en el lugar supone la reducción drástica de la valoración del mismo.



Tras la aplicación del Plan Visual a los usuarios del Jardín del Turia, en calidad de conclusiones parciales, podemos afirmar que se constata una predilección notoria por aquellas imágenes en las que el factor naturalista, articulado a través de los factores acuáticos y vegetativos, es mayoritario, superando ampliamente en calificaciones a los paisajes o enclaves fotografiados en donde factores inertes, pavimentos y tierra, se presentan en mayor medida. En efecto: los diez paisajes calificados como “muy satisfactorios” disponen de grandes masas arbóreas y acuáticas, e integran la presencia de ciertas edificaciones consideradas como representativas, tanto por su importante carga histórica (puentes históricos) como por su capacidad de constituirse en hitos, o bien por ser conjuntos residenciales contemporáneos de relevancia, que se oponen radicalmente al aspecto de otras construcciones con un estándar de calidad menor, que aparecen presentes en el grupo de imágenes calificadas como “poco satisfactorias”. En cualquier caso, se demuestra claramente que el tándem “árboles-arbustos-tapizantes”, es indudablemente el ganador y el elemento dominante que obtiene mejores resultados, por lo que resulta absolutamente necesario revisar su presencia actual en los diferentes Tramos del Jardín del Turia, enfatizando

Paisaje mejor valorado del Plan Visual, perteneciente al Parque de Cabecera.



Imagen del tramo VII, situado en la posición 11^a, en el entorno del Museo San Pío V.

en la medida de lo posible la materialidad de dichos factores. Es asimismo importante comentar que, de los 10 paisajes mejor calificados, 6 de ellos disponen del elemento acuático, con lo que se puede afirmar la predilección por parte de los diferentes usuarios de dicha variable. En consecuencia, se plantea una necesidad imperiosa de incorporar dicho elemento a los Tramos que no dispongan del mismo. Por otra parte, del total de fotografías seleccionadas se puede deducir otro dato interesante, que confirma la predilección de los usuarios por ciertos materiales inertes que podríamos denominar como naturales o rústicos, es decir, por materiales que se utilizan exclusivamente en los jardines, como por ejemplo las traviesas de tren que se encuentran en los caminos del Parque de Cabecera o la tierra compactada o albero que se encuentran en los de algunos Tramos, en oposición al empleo de superficies pavimentadas duras, realizadas con adoquines o baldosas cerámicas. A pesar de ello, el factor “tierra” puede dañar potencialmente la percepción de un paisaje en el caso en que no se encuentre equilibrado gracias a la presencia de alguno de los factores expresados en el tándem principal, esto es, “árboles”, “arbustos” o “tapizantes”. Con respecto a los itinerarios se puede afirmar que, del mismo modo que



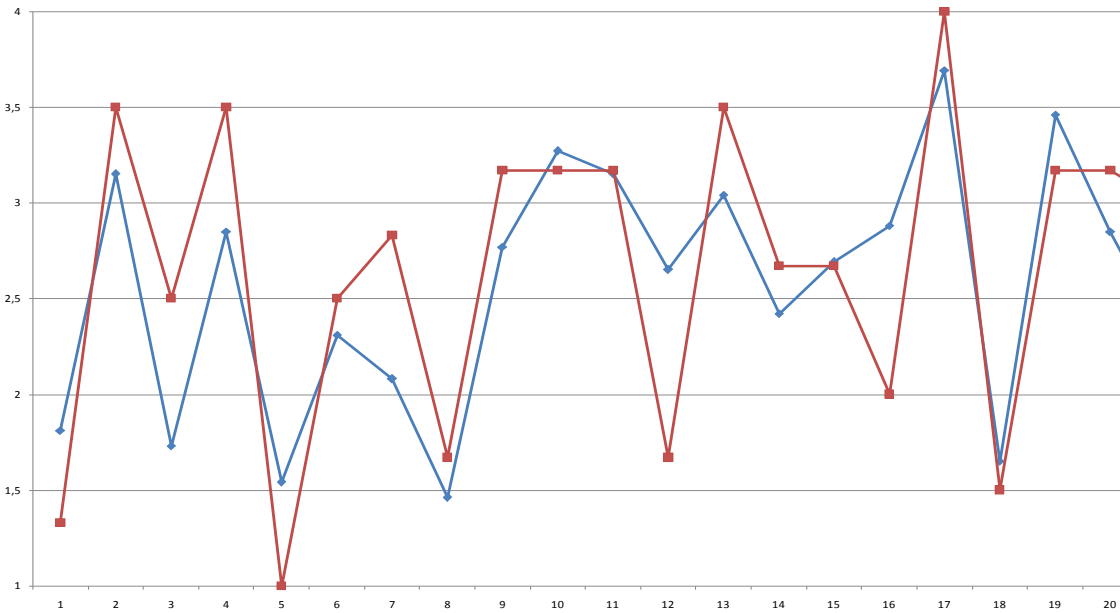
comenta Jan Gehl, plantear recorridos donde el punto de fuga es excesivamente lejano puede convertir nuestros paseos en arduas pruebas físicas. Ello queda claramente enfatizado en las imágenes 34, 14, 21, 29, 31 y 03, que no han sido bien valoradas. Se podría realizar una nueva afirmación que redundaría en este concepto: si dicho itinerario no dispone de puntos focales de interés que capten nuestra atención, la imagen percibida, a pesar de disponer de ciertas cualidades atractivas que se supone deberían mejorar nuestra percepción, no resulta bien valorada. Ello se percibe de forma notable en la imagen 03. Por añadidura, podríamos enunciar otro factor que puede alterar nuestra percepción, como la presencia de usuarios dentro de nuestros paisajes, o la existencia en ellos de un mobiliario de calidad, principalmente bancos. Probablemente por ello, parte de las imágenes calificadas como “satisfactorias” incluyen estos dos factores dentro de su estructura. Otra variable que debería revisarse de cara a futuras intervenciones dentro del Jardín del Turia, es la inclusión potencial de estructuras edificadas con un uso que no permita una apropiación directa de los usuarios, lo cual las puede convertir en obsoletas, como ha ocurrido por ejemplo con el abandono progresivo de la denominada “casa del agua”

Paisaje situado en posición 30º, perteneciente al sector pendiente de ejecución del tramo XVI, con la el Centro de Investigación Príncipe Felipe al fondo.

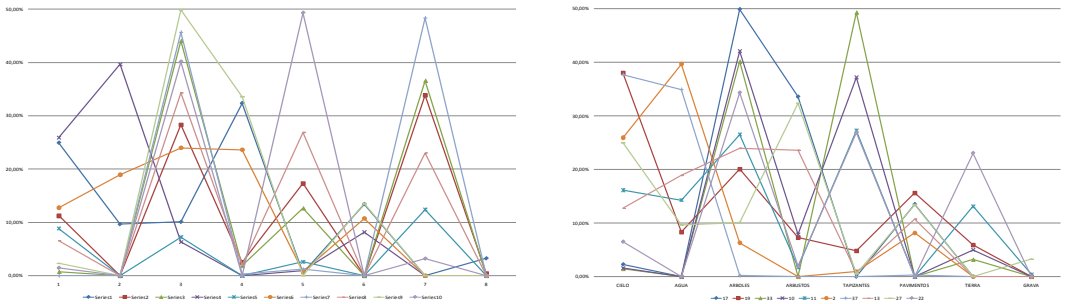


Imagen de la gran explanada vacía del tramo IX, utilizada exclusivamente en el lanzamiento de castillos de fuegos artificiales o de eventos itinerantes, paisaje peor valorado del Plan Visual.

ubicada en el Tramo II, imagen 05, que ha perdido su principal uso como contenedor acuático, o la materialización de los tránsitos entre los diferentes Tramos, que se realizan a través de unos puentes que presentan una altura libre reducida, o una iluminación deficiente. Dicha secuencia dinámica no debería materializarse nunca como vemos en la imagen 35 situada en la posición 36ª, en la que el tránsito puede convertirse incluso en una experiencia desagradable, sino como la planteada en la imagen 4, en posición 14ª, en la que vemos como el “pasar” se asocia a una vivencia placentera, a una amplia visualidad o a una percepción clara del Tramo siguiente, a lo que se añade una iluminación satisfactoria, generando en conjunto una transición ejemplar. Como tema recurrente, sorprende la calificación obtenida por parte de los equipamientos deportivos, que se enclavan en posiciones tan retrasadas como la 27ª (tramo VI) o la 28ª (Tramo III), lo cual certifica la predilección por parte de los usuarios de espacios naturales frente a estos usos. A su vez dichos enclaves deportivos quedan claramente dañados con la presencia de vallados, que dificultan tanto un tránsito transversal del jardín como la contemplación de las actividades.

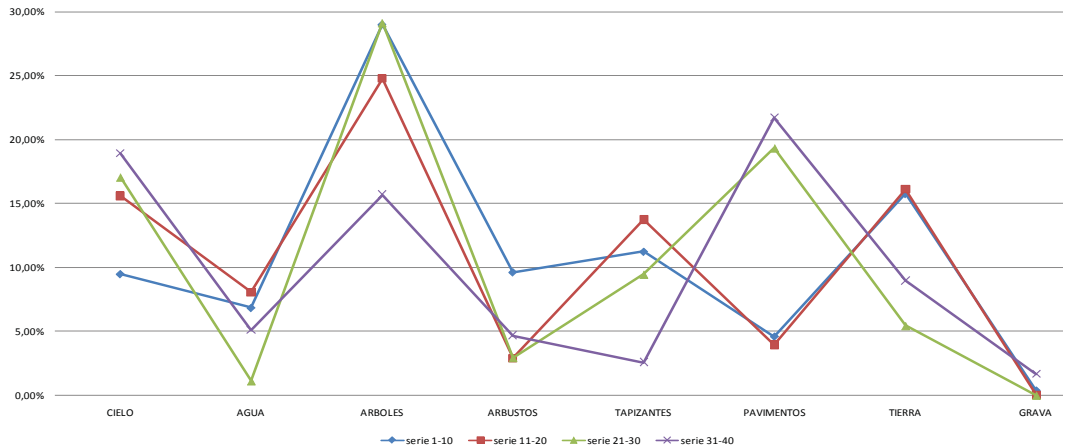


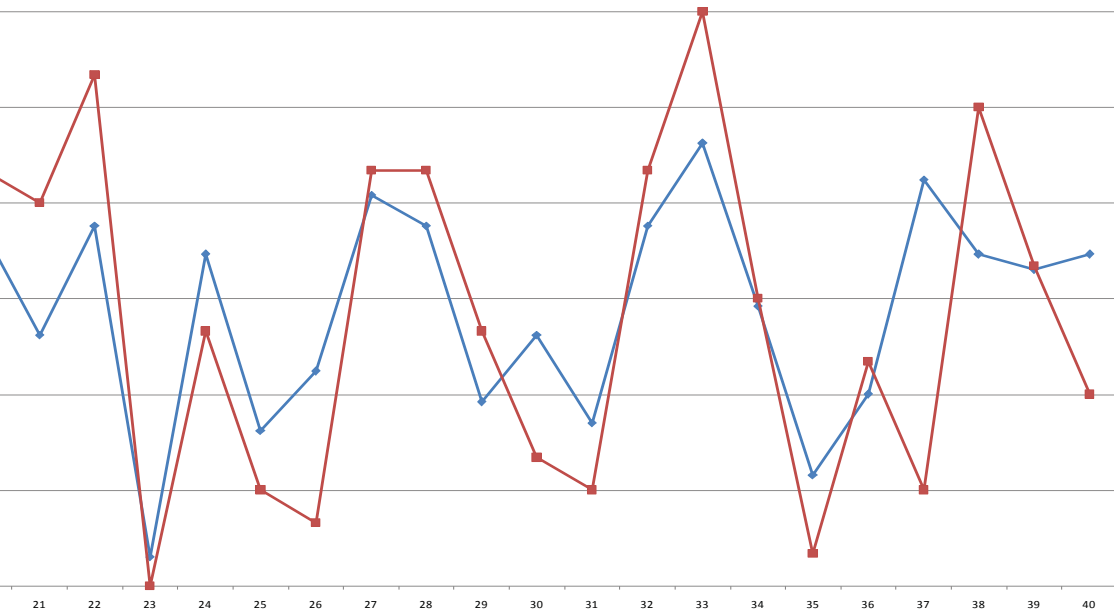
Valoración de los diferentes paisajes del Plan Visual, en rojo la calificación de los expertos, en azul la del resto de los usuarios.



Representación gráfica de los 10 paisajes más valorados, a la derecha los expertos, a la izqda los usuarios.

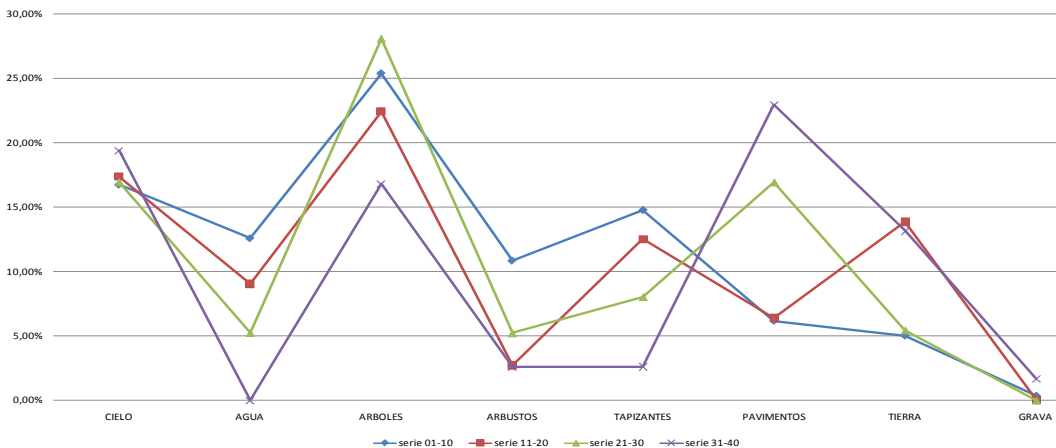
Representación gráfica de los ocho factores principales según los grupos de valoración, a la derecha los expertos, a la izqda los usuarios.





La aplicación del Plan Visual a los expertos en urbanismo y paisajismo ha aportado unos resultados sorprendentemente similares en las valoraciones de los diferentes paisajes con respecto a los resultados obtenidos con los usuarios. Se observa una tendencia similar en las respuestas, aunque se producen sin embargo, grandes diferencias en la valoración de las imágenes 12, 37, y ciertas variaciones de menor magnitud en el resto, que afectan a las imágenes 5, 7, 16, 21, 26, 30, 31, 33 y 38.

La representación de la calificación de los valores principales inscritos en cada una de las imágenes, incorpora similitudes en gran parte de los factores en ambos grupos de respuestas, observándose ciertas divergencias en el apartado acuático, en la que las valoraciones por parte de los expertos son inferiores a las de los usuarios.



Valoración 01 Usuarios.



17



19



Valoración 01 Expertos.



33



17



**Valoración muy satisfactoria.
Imágenes 01 a 05.
Usuarios vs. Expertos.**

Valoración 05



Valoración 05



Valoración 01 Usuarios.



18



35



Valoración 01 Expertos.



26



08



**Valoración nada satisfactoria.
Imágenes 35 a 40.
Usuarios vs. Expertos.**

Valoración 05



Valoración 05



La imagen 12 quedó enmarcada en el grupo de imágenes consideradas como “poco satisfactorias” para los usuarios, en posición 21, mientras que para los expertos, quedó ubicada en el grupo de paisajes “nada satisfactorios”, en posición 30.

La imagen 37 ahonda en las diferencias entre los usuarios y los expertos, dado que se encuentra dentro del grupo de imágenes “muy satisfactorias”, en posición 7 para los usuarios, mientras que para los expertos, se integra en el grupo de “nada satisfactorias”, en posición 37.



**Paisajes para la discordia.
Imágenes 12 y 37.
Usuarios vs. Expertos.**





Conclusiones



Para concluir, intentemos olvidar al que nunca fuera caudaloso río excepto en momentos desgraciados y, decididamente, consideremos su esplendido cauce vacío como enclave idóneo para disponer toda una serie de actuaciones que, potenciando su embellecimiento, recuperen su discurso ancestral ambivalente, con lo que no sólo no perderemos nada, sino que aceptando al fin su auténtica condición, daremos merecido cumplimiento a su verdadera vocación ciudadana. Dicha peculiar condición, que configura el cauce como un espacio lineal de grandes dimensiones, nos ofrece la posibilidad de entenderlo y disfrutarlo como una secuencia paisajística, a lo largo de la cual pueden efectuarse diversas lecturas, histórica, cronológica, socio económica, de usos y actividades ciudadanas... Su valiosa complejidad, marca y define tanto la estructura del espacio como su percepción y vivencia, ofreciendo, a través de su dinamismo, una imagen polifacética e inolvidable.

1. Marco genérico de diseño inspirado en el discurso fluvial.
2. Tratamiento *landart* frente a diseños microescala.
3. Implantación de una vegetación ajustada al carácter dinámico del cauce: Volúmenes frente a praderas.
4. Puesta en valor de las arquitecturas propias del cauce: puentes y pretilos, azudes y molinos, escaleras y rampas, miradores y rondas
5. Colocación secuencial de artefactos móviles.
6. Supresión de actuales construcciones incompatibles y vegetación sobredimensionada.
7. Estructuras adaptables a usos diversos, nuevos y heredados.

RELACIONES CAUCE - CIUDAD:

1. Diálogo interactivo permanente cauce – ciudad.
2. Restitución del carácter unitario del cauce, tanto en lo dinámico como en lo secuencial.
3. Aplicación de elementos de cosido entre el cauce y la ciudad.
4. Creación de un viario verde de rango urbano: relación íntima entre el cauce y los espacios verdes urbanos.
5. Acentuación de la accesibilidad al cauce y a los espacios verdes: conexión con el viario urbano.
6. Penetración del cauce en el corazón de la ciudad histórica.
7. Conexión entre el cauce y los espacios naturales: Saler, huerta, playas...
8. Conexión entre el cauce y los paisajes de especial valor histórico.
9. Proposición de un lenguaje formal compartido entre el cauce y los espacios verdes.



Palabras clave

Río, azul, cinta, espejo
Viento, luz, transparencia, vacío
ciudad, densidad, torre
Memoria, historia, símbolo
Geometría, biomorfismo, lineal, ondulante
Dinamismo, secuencia, movimiento, silencio
Piedra, puente, pretil, azul
Árbol, verde, ave, tierra, sendero...

El jardín como:

1. equilibrio de fuerzas: Erguido - ciudad / yacente - cauce.
2. contraste con la ciudad compacta: Vacío / lleno.
3. grieta artificial. Piedra / agua. Vertical / horizontal.
4. territorio experimental y espacio tridimensional.
5. engarce de paisajes urbanos y espacios verdes.
6. leyenda urbana y territorio de aventura.
7. naturaleza intervenida por el arte.
8. expresión de la memoria colectiva: historia revelada.
9. generador de superestructura blanda de rango urbano.
10. contenedor artístico.



EFECTOS POSITIVOS



1. El jardín como eje vertebrador y centralizador potencial.
2. El jardín como referente medioambiental.
3. El jardín como principal espacio verde de la ciudad.
4. El jardín como generador de secuencias viarias.
5. El jardín como aglutinador de áreas verdes.
6. El jardín como recalificador de espacios urbanos y emisor de canales verdes.
7. El jardín como enlace de la ciudad con el mar.
8. El jardín como centro social, cultural y comercial.
9. El jardín como nuevo mirador urbano.



+1. El jardín como eje vertebrador y centralizador potencial.

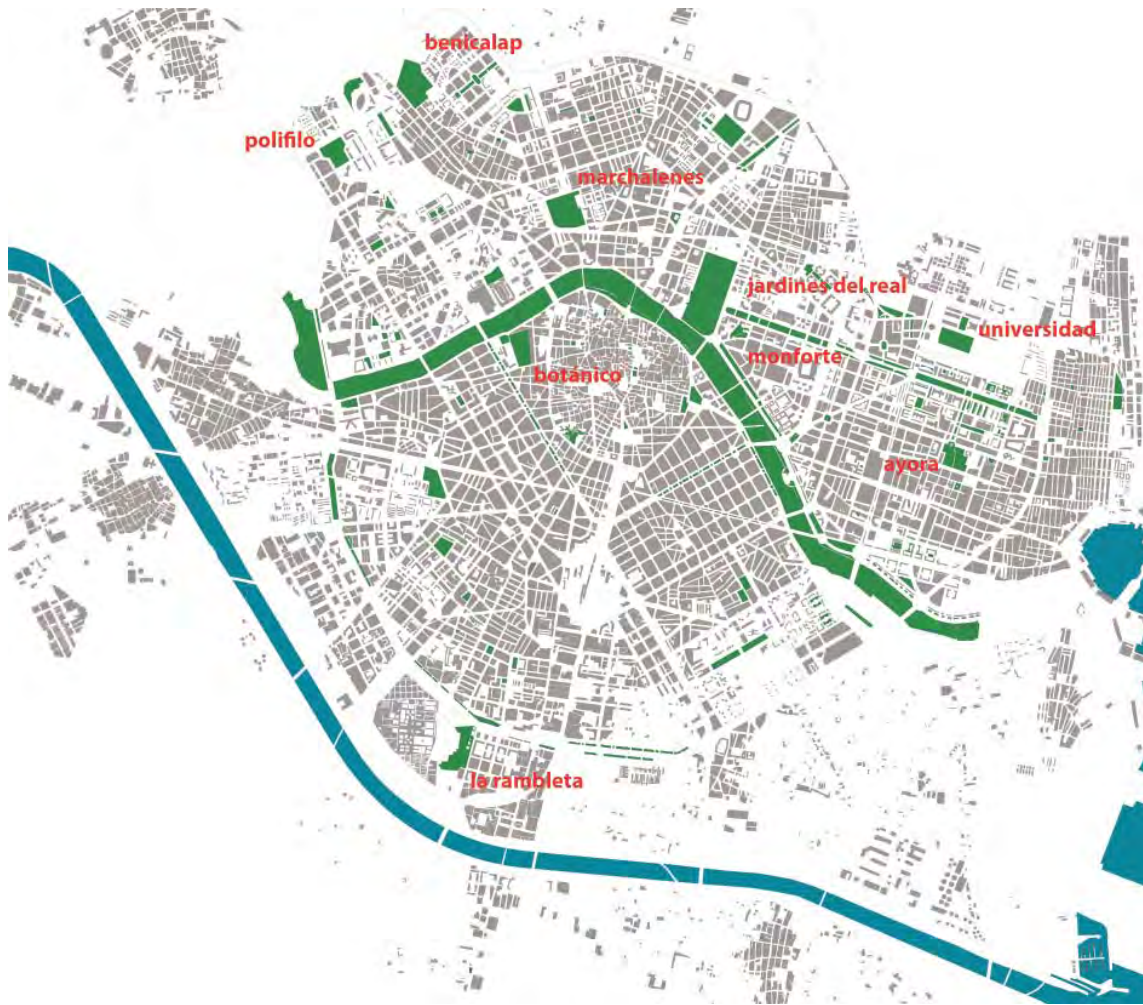
¿Qué puede llegar a ser en un próximo futuro el viejo cauce, en qué podría convertirse? Porque hoy ya no puede ser considerado solamente como el ceñidor amoroso de la ciudad histórica, ni tan siquiera limitar su existencia al magnífico parque urbano que puede, de manera inmediata, llegar a ser. En estos últimos años, este importante reducto histórico se está perfilando como un espacio centralizador potencial de la Valencia del siglo XXI, como un auténtico eje urbano capaz de reunir y entrelazar como nadie, no solo la ciudad con el mar, sino también la ciudad antigua y los nuevos barrios, y todavía más... considerado bajo esta óptica, el viejo cauce es hoy más componedor que nunca, pues si desde antaño hasta nuestros días ha servido para dar alojamiento a un sinfín de actividades, antiguas y nuevas, resulta que todavía tiene algo más que ofrecer a su ciudad pues aún le quedan varias cartas ganadoras. En efecto, el jardín del Turia se presenta como el auténtico eje vertebrador de la ciudad, ya que paulatinamente ha ido superando su primitiva cualidad de linde, obstáculo al crecimiento o rasgadura de gran rango, para convertirse en el gran distribuidor de la urbe. Desde el jardín, a modo de unas vértebras pertenecientes a un inmenso esqueleto de material inerte, se disponen los numerosos puentes que lo surcan, permitiendo una conexión inmediata entre los dos grandes conjuntos residenciales dispuestos en sus márgenes.





+2. El jardín como referente medioambiental.

El histórico cauce del Turia no solamente puede proporcionarnos conexiones entre diversos enclaves urbanos, pues también tiene la capacidad de suministrar las claves para el anhelado engarce de la ciudad con los importantes y valiosos espacios naturales y funcionales que la rodean, tales como el Saler y la Albufera hacia el sur, las bolsas de huerta periféricas, e incluso ciertos territorios protegidos más alejados situados al norte, entre otros el Marjal del Moro. Esto supone que el jardín del Turia puede considerarse también como un conector directo, como una cinta verde que comunica el tejido urbano con los grandes espacios naturales que envuelven la ciudad. De hecho, en el Oeste conecta con el Parque del Turia, que dispone de una superficie de 4.692 Ha. y que se extiende por las comarcas de l´Horta, por el Este sirve de conector con el entorno de la Playa de la Malvarrosa y por el sur enlaza con el Parque Natural de la Albufera. Este maravilloso lugar, que ocupa una superficie de 21.120 Ha, está emplazado aproximadamente a 10 km. de la ciudad y, a lo largo de su camino de acceso, permite entrar en contacto con las huertas protegidas de Rovella, Francs, Marjals y Extremals, que ocupan una extensión de 221 Ha, así como con las huertas de Castellar y el Oliveral, que cuentan con 645 Ha. de superficie.

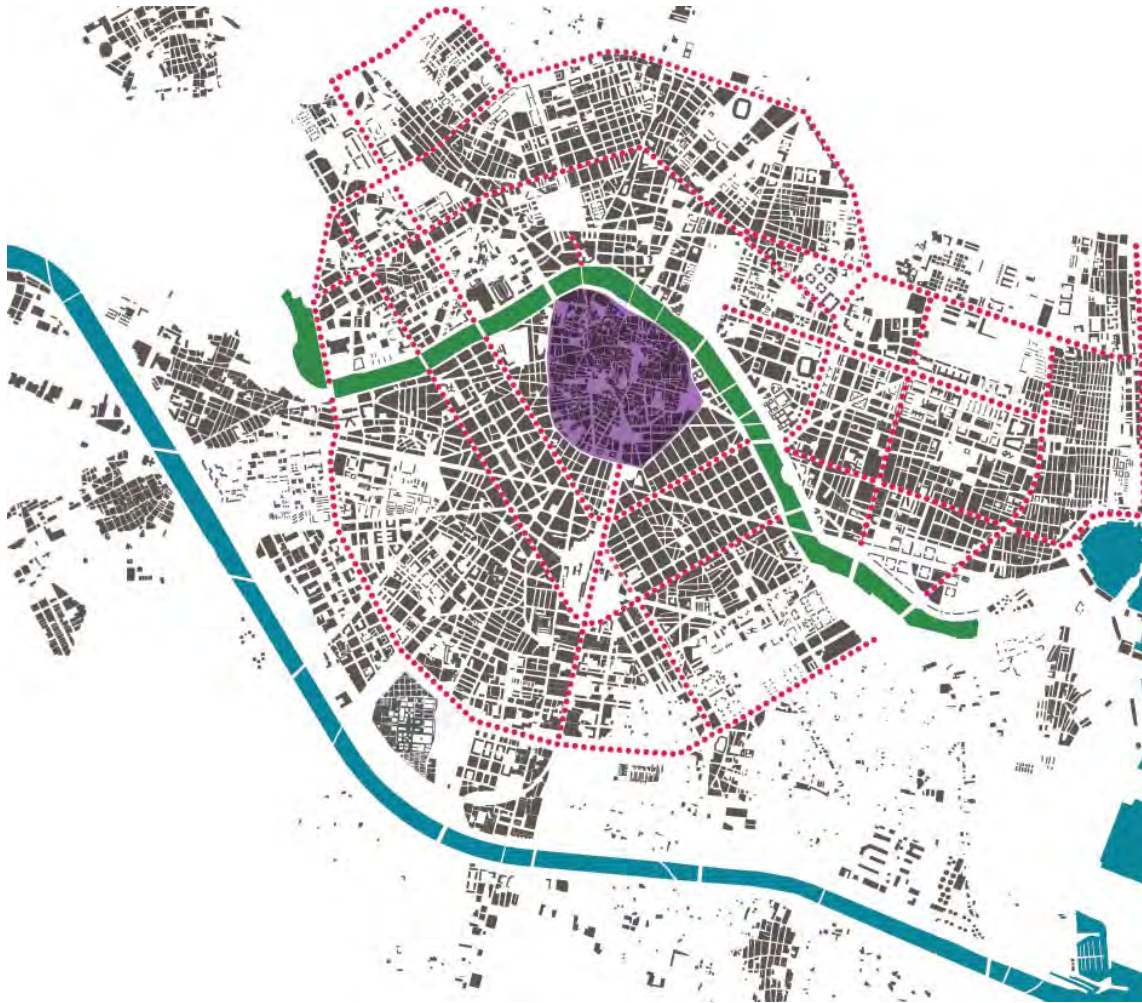


+3. El jardín como principal espacio verde de la ciudad.

El jardín del Turia se erige como el espacio verde urbano de mayor importancia a todos los niveles, incluyendo evidentemente la consideración obvia de ser el mayor de ellos, dado que ocupa una superficie aproximada de un millón de metros cuadrados. Tal afirmación ha sido refrendada por los resultados obtenidos en las encuestas, que han demostrado que prácticamente el 90% de los encuestados lo consideran de este modo. De hecho, en la actualidad se ha convertido en el mejor enclave disponible con capacidad para garantizar espacios verdes de gran calidad, accesibles por otra parte para los habitantes de una gran parte de los diversos distritos urbanos.

El hecho de constituir un parque lineal facilita enormemente la aproximación de los usuarios, que llegan hasta el mismo utilizando los numerosos accesos emplazados secuencialmente a lo largo de los pretilos y límites perimetrales. Dichos usuarios pueden desplazarse por el jardín y realizar numerosas actividades dentro del mismo, ya que no sólo funciona como jardín de barrio sino que alcanza infinidad de usos, entre ellos los deportivos, y además su tránsito permite un cómodo y agradable desplazamiento hacia distritos urbanos colindantes.

“De repente ocurre que al mirar desde las alturas el cauce, descubrimos que acostado sobre el lecho de éste interminable contenedor, se encuentra el tronco de un sinuoso y vaporoso árbol yacente cuyas ramas, cual nervios de una gigantesca hoja, se dirigen suave, pero a la vez inexorablemente, hacia la ciudad, en pos de las huellas dejadas por la espuma multicolor, penetrando como ella a través de las arterias urbanas. Y esas ramas reptantes – unas más cortas, otras más largas, anchas y estrechas – a medida que avanzan consiguen a su paso la transformación material y auténtica del paisaje urbano, fijando una nueva jerarquía viaria donde quiera que se distribuyen”




+4. El jardín como generador de secuencias viarias.

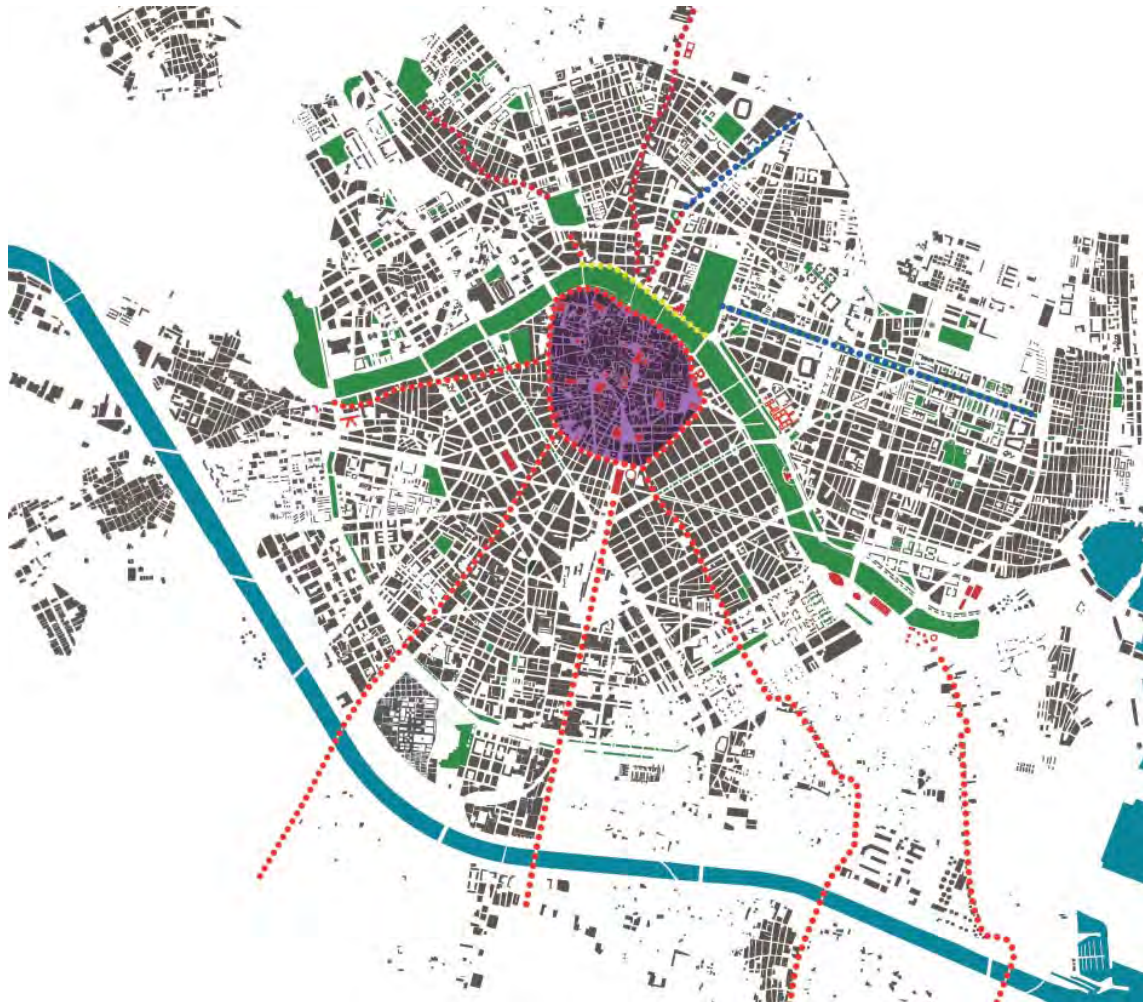
Dada su posición central en el actual tejido urbano, el jardín del Turia permite la conexión transversal, a través de los numerosos puentes que lo atraviesan, de todas las rondas de circulación, antiguas y nuevas, establecidas en la ciudad. Precisamente esta circunstancia recomienda que, tanto el jardín como las vías urbanas existentes en sus inmediaciones, deben convertirse en bandas de desplazamiento adaptado prioritariamente para uso peatonal y tráfico blando, en concreto el de bicicletas. Esta idea propicia la proyección del jardín dentro del tejido urbano, y sugiere que podamos visualizar el viejo cauce, su luminosa caja, inmensa y vacía, repleta de una mágica espuma multicolor formada por agua y materia vegetal en suspensión que, creciendo desde el fondo, sube hasta la altura de los pretilos y se dispone a rebasarlos, incontenible... para después, con lentitud, ir derramándose sutilmente a lo largo de todo su perímetro. Tras ese desbordamiento pacífico, la espuma, llevada a lomos del viento, se expande, imparable y ansiosa, y eligiendo sus propios caminos se dispone a canalizarse a través del trazado urbano. Allí va, ligera, por calles, avenidas, bulevares, rondas... impregnando todo a su húmedo paso, vistiendo de rocío un sinfín de lugares urbanos, señalando y embelleciendo a la vez las calles y plazas por las que ingravidamente transita.




+5. El jardín como aglutinador de áreas verdes.



La cartografía nos muestra que los principales jardines históricos se encuentran próximos al viejo cauce fluvial. Entre ellos destacan los siguientes, que se ubican en yuxtaposición al mismo: el Jardín Botánico, que se encuentra en las proximidades del Puente de San José, los Jardines del Real, junto al Puente del mismo nombre, las Alameditas de Serranos, situadas junto al Portal y Puente de Serranos y el Paseo de la Alameda, emplazado junto a los Puentes del Real y Mar, y los Jardines de Monforte, también junto a los del Real y Alameda. Podemos citar también los Jardines emplazados en el primer sector del Paseo de Valencia al Mar, realizados en el siglo XX, que forman, junto con los del Real, Monforte y Alameda, un paisaje urbano especialmente valioso de gran antigüedad. Además, encontramos los Jardines de la Glorieta y los del Parterre, junto al antiguo emplazamiento de la Puerta del Mar. Por su parte, los parques y jardines recientemente ejecutados en la ciudad se ubican, en el sector derecho del viejo cauce, a modo de corona alrededor del centro histórico, mientras que en el sector izquierdo existen algunos, destacando entre ellos el Parque de Marxalenes, próximo al viejo cauce, mientras que el resto forma a su vez una segunda corona incorporada a los distritos urbanos más modernos. Esto indica que el Jardín del Turia se consolida como el eje verde de la ciudad, ya que entreteje e incorpora a lo largo de sus márgenes la mayor parte del tejido verde urbano valioso.

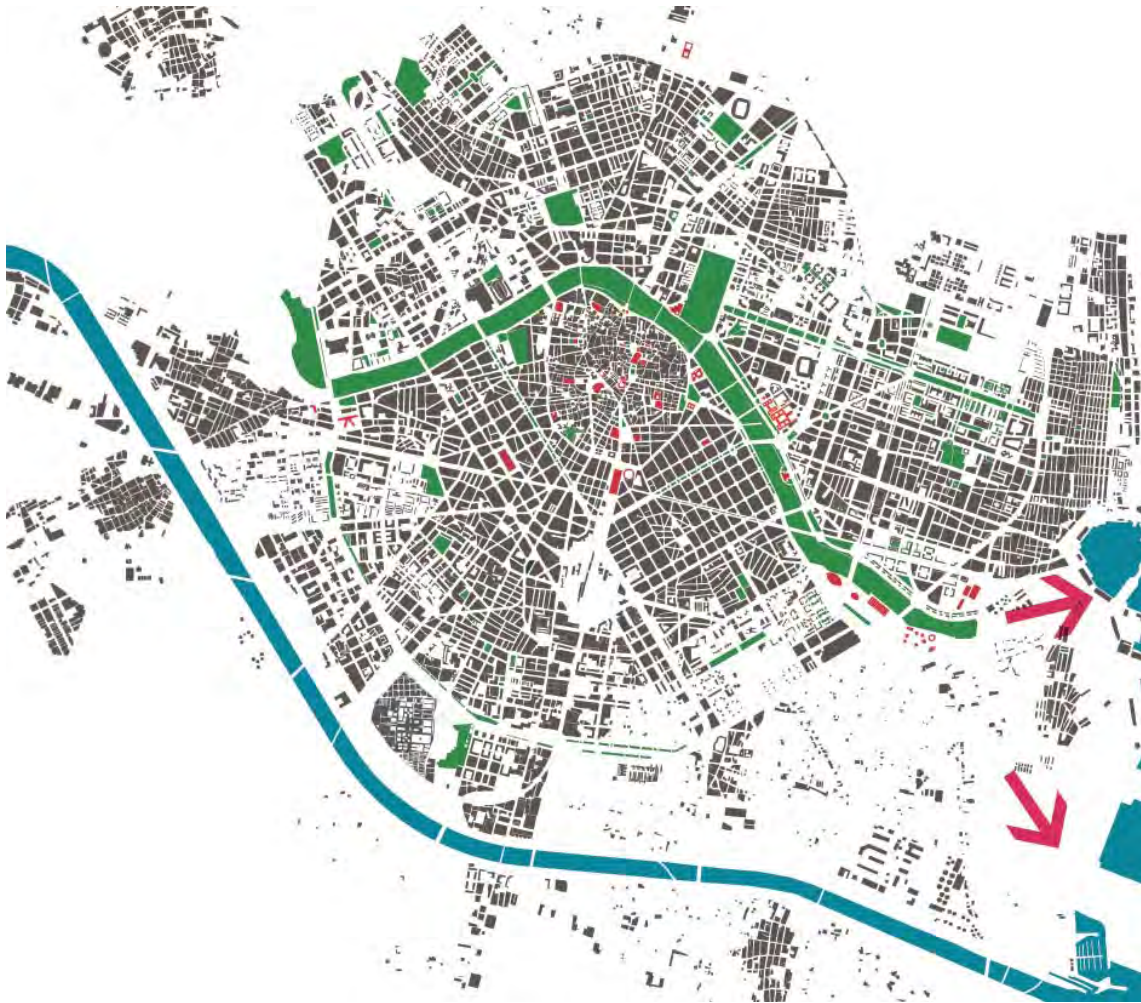


+6. El jardín como recalificador de espacios urbanos y emisor de canales verdes.




Llenando fragmentos del paisaje urbano con una savia nueva, el fertilizador árbol-cauce culmina para nosotros una extraordinaria metamorfosis: va dibujando a su paso una estructura urbana recalificada que se nos muestra ahora, diferenciada del resto del entramado viario, elevada a una categoría superior. De esta manera, su utilización meramente funcional y productiva queda relegada a un puesto secundario, subordinada si acaso a un nuevo destino privilegiado que la faculta para acoger otros usos, y sin duda, otros placeres. De esta forma, se consigue que el bienestar medio ambiental se incremente de forma notable y, como consecuencia, los ciudadanos pueden disponer de nuevos espacios dedicados a su disfrute personal. El árbol-cauce, con sus ramas ficticias transmutadas en canales verdes, deberían finalizar preferentemente en lugares de rango similar, es decir, en enclaves que compartieran su misma vocación tales como parques nuevos y jardines antiguos, plazas arboladas, bulevares y paseos... conduciendo y alcanzando a su vez hacia diversos espacios naturales, de especial belleza, próximos a la ciudad, tales como playas y huertas entre otros. Hay que entender que este fantástico árbol-cauce, por su peculiar idiosincrasia, participa de dos talentos, conteniendo a la vez dos voces concertadas ya que sus fluidos combinan, simultáneamente, artefacto y naturaleza, aquí reunidos en un sonido único: una música especialmente compuesta para la ciudad.

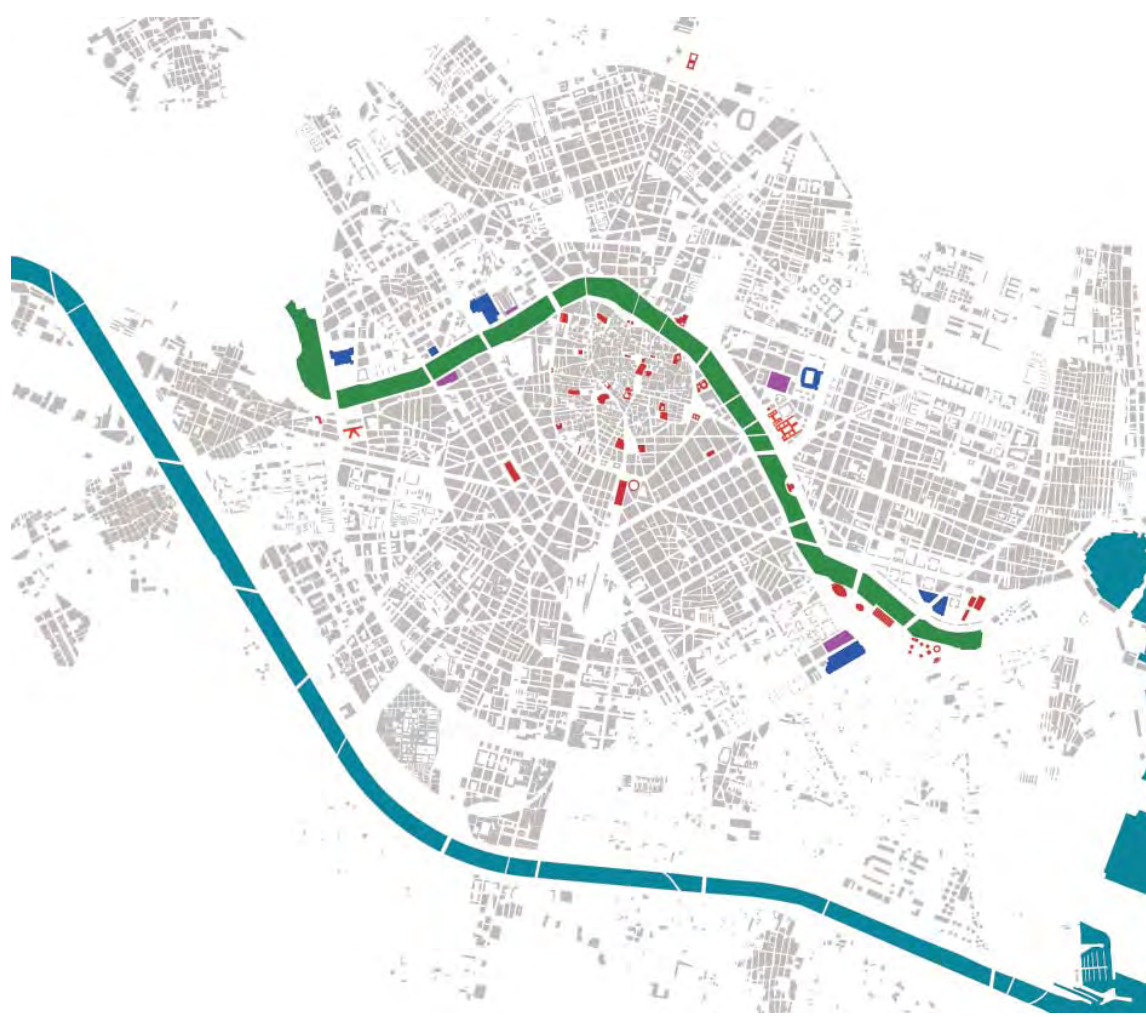
Valencia y el río Turia... como siempre estuvieron, abrazados, irán ahora hasta el mar, y a partir de ese fascinante encuentro, felizmente reunidos de cara a un destino compartido, formarán un solo cuerpo, el de una criatura multiforme hecha de sólido y líquido, dulce y salada a la vez....



+7. El jardín como enlace de la ciudad con el mar.

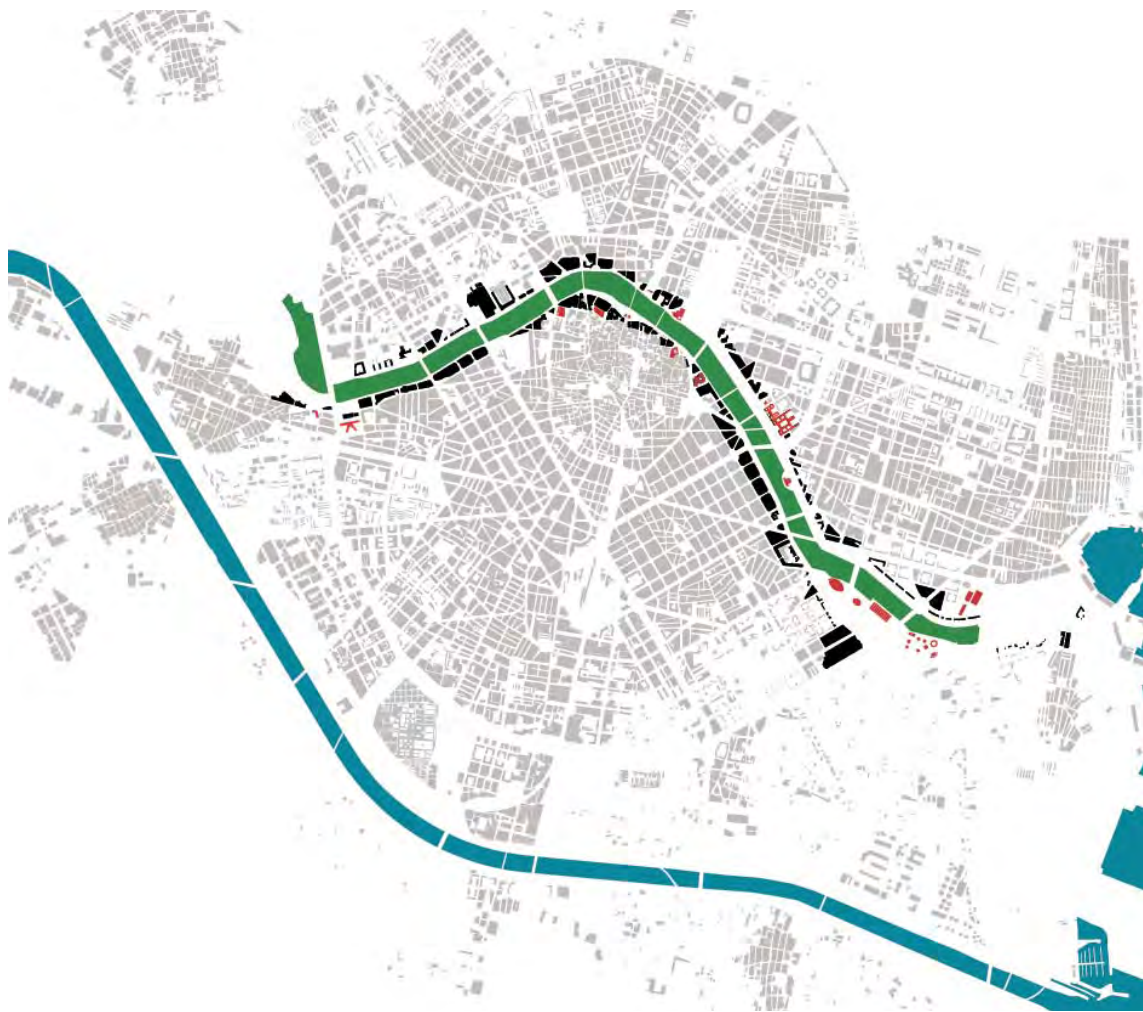


Resulta incuestionable, como ya hemos expresado, que Valencia fue en su origen una ciudad fluvial y no una ciudad marítima, y lo fue sencillamente porque los fundadores, al elegir el emplazamiento del poblado primitivo, optaron por el abrazo del río Turia en vez de situarla junto al vecino mar, y con seguridad optaron por dicho emplazamiento por motivos importantes. Ahora, si esta ciudad como todo parece indicar, debe ponerse en marcha voluntaria y decididamente hacia el mar, parece ineludible que tenga que hacerlo en compañía de su viejo cauce reconvertido en inmenso o nuevo jardín, y no se trata de que quiera o no llevar dicho acompañante sino porque, sencillamente, no parece que le quede otra alternativa. Por ello, porque solamente el viejo cauce fluvial puede ofrecer en un futuro inmediato la aproximación al mar en las mejores condiciones posibles, utilizando su lecho como conducto idóneo, finalmente en un futuro inmediato parece previsible que Valencia pueda llegar hasta el mar gracias a su eterno compañero de fatigas. Ciertamente las vías urbanas existentes resolverán los tráficos rodados, pero en ningún caso dichas vías actuales, o las de próxima creación, pueden ser capaces de manera exclusiva de cuajar dicho acercamiento. Lógicamente es muy posible que lo faciliten, pero puede defenderse que una de las mejores opciones para culminar la Valencia marítima consiste en utilizar como enlace preferente el viejo cauce.




+8. El jardín como centro social, cultural y comercial.

Vemos como, además de enlazar en su doble margen los espacios verdes de mayor relevancia, también el viejo cauce se nos muestra como aglutinante de los referentes culturales, sociales y comerciales de la ciudad. Desde el arranque del Parque de Cabecera, junto al cual se encuentra el nuevo zoológico, denominado BioParc, y a lo largo del Jardín del Turia, encontramos emplazados una serie de contenedores culturales y edificios históricos de gran relevancia tales como el Museo de Arte Moderno (IVAM), el Museo de San Pío V y el Museo de la Ciudad. Por su parte, en los últimos tramos ejecutados en el jardín, se ubican la Ópera, el Hemisfèric, el Museo Príncipe Felipe y el Oceanogràfic. En el tramo junto a la Alameda, se disparan los castillos de fuegos artificiales y se disponen diversos recintos feriales. En otro orden de usos, encontramos el moderno Circuito Formula 1, así como diversos edificios públicos de envergadura, tales como la Ciudad de la Justicia, los Cuarteles del Ejército, el Archivo del Reino y la redefinida Cárcel Modelo. También encontramos junto al viejo cauce los centros comerciales más importantes de la ciudad: Nuevo Centro, Centro Comercial de Campanar, Centro Comercial 9 de Octubre, Centro Comercial Aqua y por último el Centro Comercial El Saler.



+9. El jardín como nuevo mirador urbano.



Podemos considerar hasta qué punto la conversión del viejo cauce en un grandioso jardín, ha tenido un efecto especialmente importante en la percepción de los conjuntos residenciales o edificios monumentales que se emplazan junto al mismo y, en especial, en la nueva valoración de las fachadas urbanas que se levantan a lo largo de sus pretilos y límites. ¿Por qué ha ocurrido este fenómeno? Hasta hace poco tiempo, los edificios monumentales colindantes al mismo se percibían como unidades, es decir, como piezas de valor independientes de un conjunto y, por su parte, a la mayor parte de las fachadas pertenecientes a los edificios residenciales no se les prestaba la menor atención, ya que vivir junto al río no era objeto de deseo entre la población. Ahora, este emplazamiento resulta de los más solicitados, porque el jardín ha tenido el poder de recualificar su entorno urbano, convirtiéndose por derecho propio en un espacio de alto valor estético, desde el cual actualmente es posible apreciar, transformado el jardín en una especie de mirador continuo, una fachada urbana que se nos muestra como una secuencia continua de tipologías edilicias que, aunque son totalmente dispares entre sí, se encuentran visualmente reunidas gracias al efecto dinámico producido por el tránsito en el jardín. Ahora percibimos dichas fachadas amplificadas y enfatizadas sobre el pedestal de los pretilos históricos, que a su vez proporciona un basamento regularizador compartido para todas ellas.



EFECTOS NEGATIVOS



1. Un cauce sin agua.
2. Una fractura urbana.
3. Un jardín seccionado.
4. Un jardín inconcluso.
5. Un jardín polarizado.
6. Un jardín indocumentado.
7. Un jardín falto de servicios.
8. Un jardín falto de vegetación.
9. Un jardín improvisado, innacesible e inseguro.

El buen espíritu del río volvería entonces con nosotros a revivir en esas renovadas y pacíficas aguas, reconducidas y embellecidas mediante el arte... y agradecido, traería para nuestros niños una tribu irisada formada por encantadoras criaturitas fluidas e inaprensibles. Pues no debemos olvidar que las aguas corrientes, bien sean emanadas o conducidas por obras humanas, ya sean naturales o artificiales, siempre son un auténtico bálsamo porque llevan consigo, suspendido, un perpetuo bagaje de vida, y gracias a esto pueden, a través de su mera contemplación - por sí mismas - implicarnos en el disfrute auténtico de la naturaleza. Por ello su sola presencia supone, donde quiera que se emplacen, un incremento de la belleza del paisaje, actuando sobre éste a la manera de un aliento benéfico y protector.



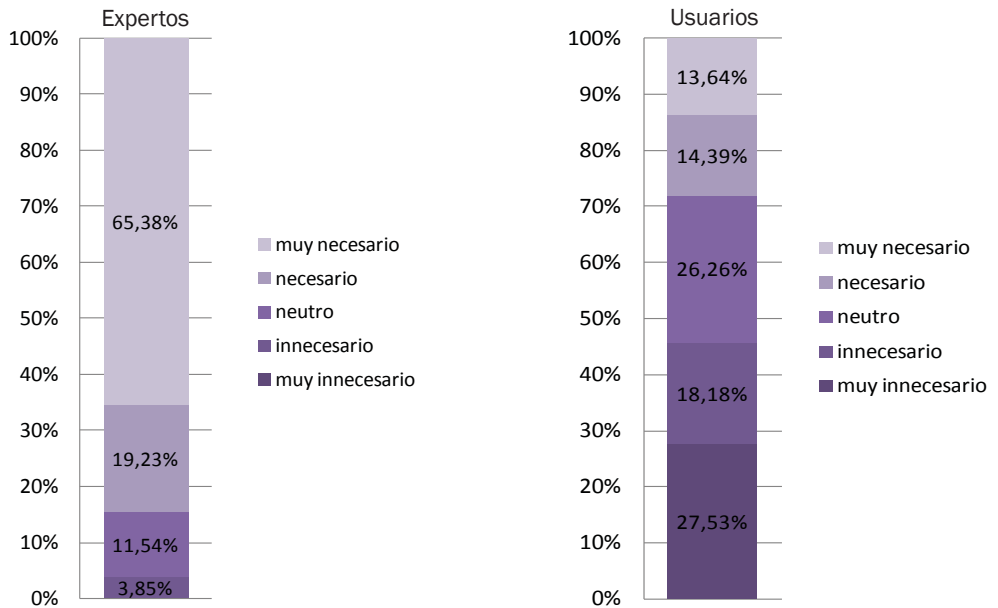
Aguas especulares en las cuales, como renovados narcisos, rodeados de vegetación y flores acuáticas, pájaros y mariposas, encontremos si así lo deseamos el recuerdo de los mil y un paisajes del río, de los auténticos pero también de los imaginados, de nuevo milagrosamente en ellas reflejados. Y en compañía de esas aguas y a través de ellas, guiados en complicidad íntima por la música de los sentidos por ellas destilada, puedan filtrarse los fluidos alimentos naturales que se ofrecen desde los archivos de nuestra memoria colectiva.

-1. Un cauce sin agua.

¿Como puede justificarse de manera racional que en cualquier lugar del mundo, a la hora de proyectar espacios públicos y parques de variadas dimensiones, el agua sea considerada unánimemente principal elemento de composición, y nadie discuta tal protagonismo por las bondades intrínsecas que conlleva su utilización en dichos enclaves, y en nuestro caso se precise reivindicar su presencia en un parque de reciente creación, emplazado dentro de un antiguo cauce fluvial que, como resulta evidente, ya disponía de semejante tesoro desde su origen? No cabe duda que el nuevo cauce del Turia, construido tras la acordada Solución o Plan Sur con la finalidad de evitar nuevas riadas, es el recipiente adecuado para contener y conducir las aguas fluviales, pero es evidente que el nuevo cauce es meramente funcional, no tiene historia, no tiene carisma... y es muy improbable que pueda asumir otro papel añadido, en el futuro, en convivencia con el que hoy tiene, pues parece destinado a permanecer con su finalidad de canal de desagüe. De momento sirve exclusivamente para ello, y desde luego cumple con dichos fines adecuadamente. Tal vez la belleza le venga con los años. Es indiscutible que tanto las aguas fertilizantes, como las tormentosas y lodosas, que tantos daños causaron en el pasado, no deben discurrir nunca más por el viejo cauce. Pero hay que considerar si

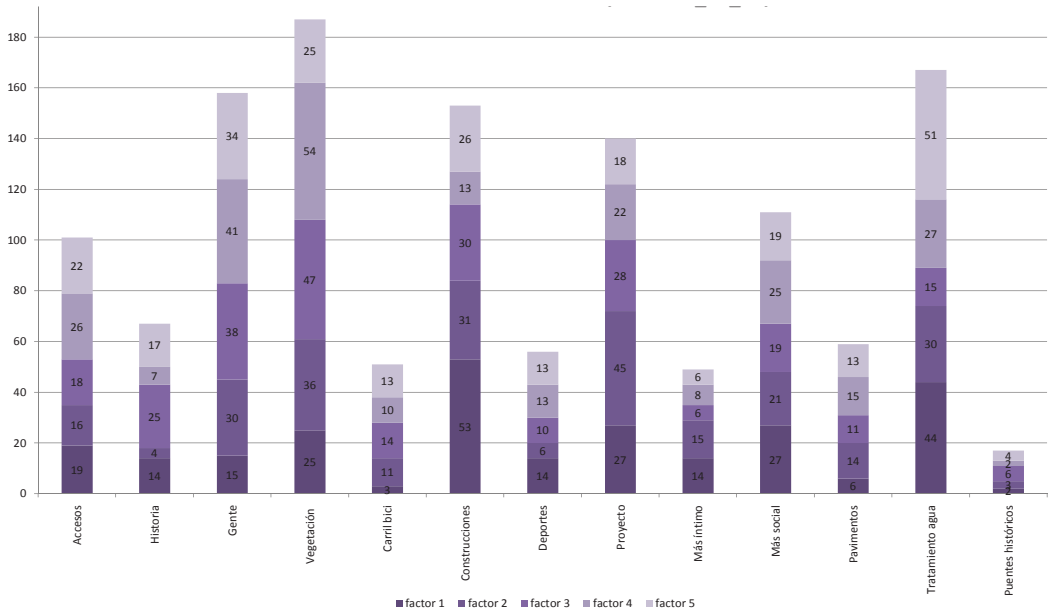


¿Considera necesario incluir agua a modo de río en el parque?



el exilio total del curso de agua que surcaba el viejo cauce del río, cuya supresión ha propiciado la creación del Jardín del Turia, debería llevarse hasta sus últimas consecuencias. Precisamente porque tal decisión resulta muy cuestionable, desde aquí proponemos instalar unas aguas en el nuevo Jardín del Turia, que incorporen nuevas cualidades: aguas serenas, cristalinas y cantarinas, aguas controladas, artificiosas y artificiales, aguas evocadoras de sensaciones pacíficas y románticas, aguas que reflejen los colores del cielo y el paso de las nubes... que mantengan viva la antigua presencia de la corriente fluvial, pero ahora de una manera amable y sujeta a nuevos usos. Esta afirmación se apoya en el estudio realizado a partir de los resultados obtenidos en

Valoración del tratamiento del agua en los tramos X-XI, XIII-XIV-XV y el Parque de Cabecera



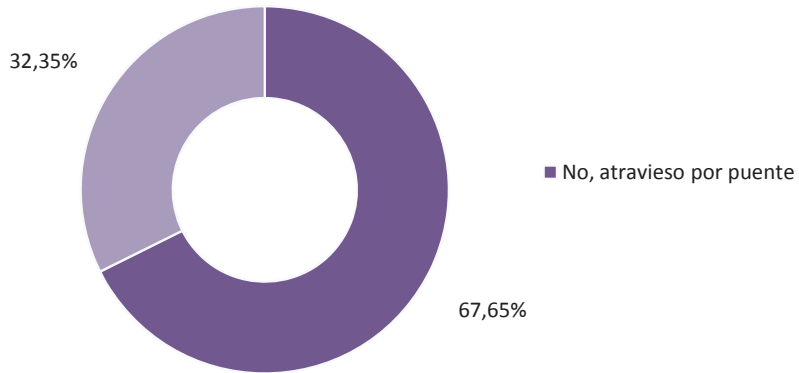
las encuestas y en la posterior aplicación del plan visual, dado que la opinión de los entrevistados, sobre la pregunta que sugería la posibilidad de incorporar agua a modo de río en los jardines, obtuvo una calificación de un 2,68 sobre 5, superando con creces otras alternativas. Por otra parte, este dato se refuerza dado que los tramos más valorados son, sin duda, los que mayor cantidad de agua contienen, en relación directa con los numerados X-XI, XIII-XIV-XV, así como el Parque de Cabecera. Dichos tramos han sido los que una mayor cantidad de encuestados han calificado como los más satisfactorios, y en ellos, la representatividad del elemento acuático, en comparación con otros factores, ha resultado máxima.



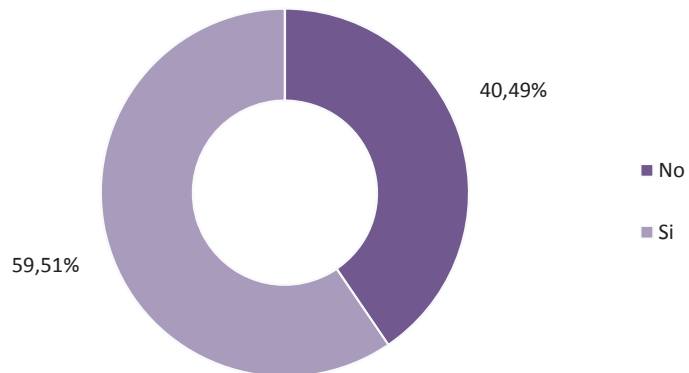
-2. Una fractura urbana

Al margen de sus beneficios incuestionables, el viejo cauce ha supuesto, desde su origen, un importante obstáculo para las comunicaciones entre la ciudad y su próximo entorno situado al norte. Hemos visto anteriormente como se desarrollaron de manera combinada, en unas ocasiones, caminos extramuros que surgieron en prolongación con los puentes históricos, mientras que en otras los propios puentes se ubicaron en el mejor emplazamiento para facilitar el acceso a los caminos o caseríos ya existentes. Este es el caso de los cinco puentes históricos, que ya se han descrito detalladamente. Las últimas décadas del siglo XX y la primera del XXI se han caracterizado por la construcción de numerosos puentes y pasarelas sobre el viejo cauce, con lo cual se ha facilitado enormemente tanto el tránsito rodado como el peatonal entre los diversos distritos urbanos. En concreto, desde el año 1947, en el que existían nueve puentes, siendo cinco de ellos los históricos, se han ejecutado muchos de nueva factura generándose, gracias a la acción conjunta de todos ellos, un efecto de intenso cosido entre los dos grandes sectores residenciales de la ciudad, desarrollados en ambos márgenes del antiguo cauce del río. Pero no podemos olvidar que las grandes dimensiones del antiguo cauce, cuya anchura media supera los 100 metros, sumadas a las propias de las amplias rondas y paseos perimetrales,

¿Atraviesa el jardín para cruzar el cauce?

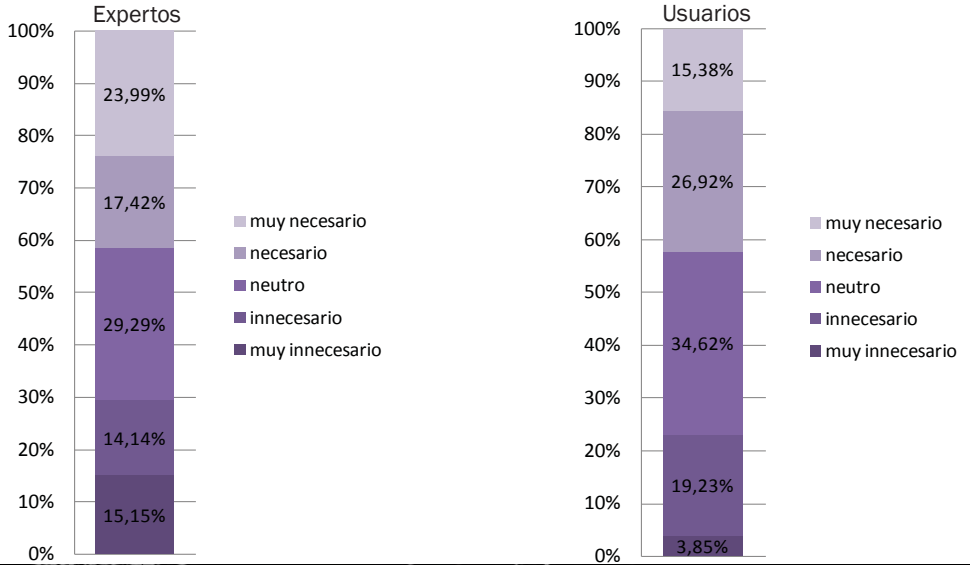


¿Debería haber mayor cantidad de accesos al parque?



le han conferido un ancestral carácter de inmensa grieta, de importante accidente geográfico que ha supuesto, a causa de ello, una importante barrera para el desarrollo fluido de la ciudad. Ello se demuestra perfectamente con la observación directa del crecimiento urbano acaecido durante los últimos sesenta años. Los resultados de la encuesta muestran que el jardín de nueva creación sigue percibiéndose, en gran medida, como actual heredero de la antigua fractura, puesto que prácticamente el 68% de los entrevistados, si necesitan cruzar a pie entre ambas márgenes urbanas, prefieren hacerlo transitando por los puentes, en lugar de atravesar utilizando el jardín. También es interesante resaltar que los accesos al mismo se muestran, según prácticamente el 60% de los encuestados, como insuficientes, lo cual indudablemente implica una dificultad añadida que se suma al efecto heredado, lo que intensifica la opción de superar actualmente la afianzada percepción que el usuario tiene del jardín, que está relacionada directamente con su condición anterior.

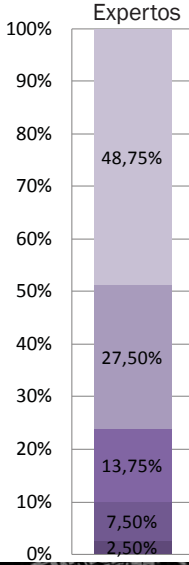
¿Considera necesario incluir un diseño unitario a la totalidad del Jardín?



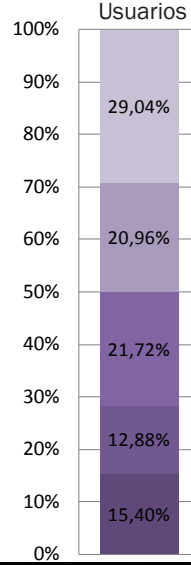
-3. Un jardín seccionado.

No cabe duda que para permitir la fácil identificación de los diversos enclaves del jardín, resultaba indispensable determinar algunas nomenclaturas, dado que abarca aproximadamente 10 km. de longitud. Pero podemos preguntarnos ¿Ha sido acertado el fragmentarlo en tramos que se asocian totalmente con cortes transversales? ¿Ha sido correcto hacer coincidir los límites de dichos tramos con la ubicación de los puentes? En ausencia de un plan director unificado, si dichos límites no coincidieran exactamente con los puentes los diseñadores de los diversos tramos del jardín, que han ido ejecutándose a lo largo del tiempo, tendrían necesariamente que haber buscado un lenguaje común para conectarlos entre sí adecuadamente. Es decir, todos se hubiesen visto obligados a mantener un diálogo entre sus principales objetivos proyectuales y a compartir, en mayor o menor grado, un lenguaje formal común para alcanzar un resultado morfológico compatible. Ello hubiera dado como consecuencia una mayor legibilidad al conjunto del jardín, que se entendería como un tema único, señalado por elementos diferenciadores emplazados en acuerdo con las diversas características de los sectores urbanos periféricos. El resultado de las encuestas muestra que, tanto los expertos como los usuarios reclaman dicho diseño unitario, como necesario o muy necesario, en un porcentaje del 40 %.

¿Considera necesario llegar hasta el mar por el jardín?




- muy necesario
- necesario
- neutro
- innecesario
- muy innecesario



- muy necesario
- necesario
- neutro
- innecesario
- muy innecesario

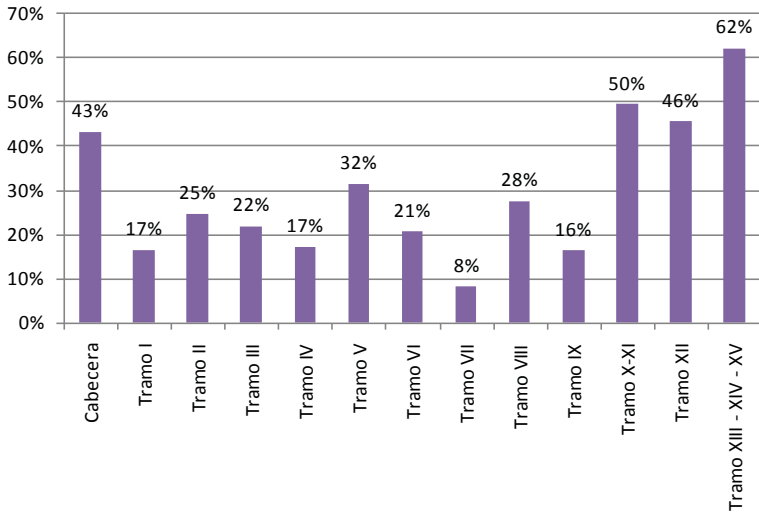


-4. Un jardín inconcluso.

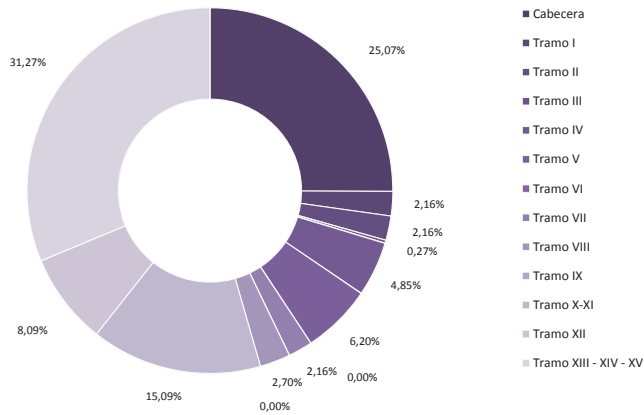


Hemos expresado anteriormente la idoneidad del Jardín del Turia como vehículo preferente para alcanzar, tanto el mar, como las bolsas de huerta periféricas y el Parque del Turia. Han transcurrido casi treinta años desde el inicio de la construcción del jardín, pero en la actualidad esta cuestión está aún por resolver. Ello propicia que el jardín se entienda como una pieza centrada en sí misma, que efectivamente se extiende sobre una inmensa superficie, pero que ha quedado cortada en su origen y en su destino, perdiendo con ello el componente dinámico que caracterizaba el cauce fluvial sobre el que se ubica. Sobre la necesidad de establecer la conexión del jardín con el mar, los resultados de las encuestas manifiestan una alta aceptación de la pregunta, existiendo en este caso un reforzamiento intenso en las respuestas de los expertos que, con un porcentaje que se aproxima al 80%, lo consideran necesario o muy necesario. Los usuarios apoyan dicha opción en un 50 %.

¿Qué tramos visita habitualmente?



¿Qué tramos visita habitualmente?

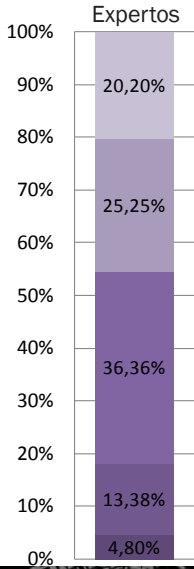


-5. Un jardín polarizado.

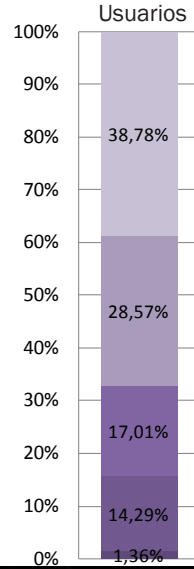
Se ha observado que la ubicación de determinados equipamientos deportivos, pistas de fútbol sobre todo, junto a los edificios de servicios correspondientes, propician que los usuarios residentes en las zonas urbanas colindantes no utilicen los sectores del jardín más próximos a sus viviendas, como sería de esperar, y se desplacen hacia otros sectores del jardín que les resultan más atractivos, donde pueden desarrollar actividades múltiples. Es decir, con excepción de los deportistas que usan dichas instalaciones, el público en general prefiere desplazarse evitando estos enclaves, aunque le resulte más incómodo trasladarse, para acceder a otros sectores del jardín mejor considerados, tanto a nivel estético como funcional. Se da la circunstancia que, precisamente, la mayor parte de las citadas instalaciones se encuentra emplazadas en los sectores del jardín recayentes al casco histórico, en vecindad con importantes edificios y jardines monumentales, lo cual no deja de plantear una incongruencia evidente. Los resultados de la encuesta muestran que los tramos más visitados son los ubicados al principio y al final del jardín, en concreto, afectan al Parque de Cabecera “aguas arriba” y, “aguas abajo”, a los tramos que se corresponden con el Palau de la Música y los colindantes a la Ciudad de Las Artes y las Ciencias, en los que no existe ninguna pista deportiva.



¿Considera necesario realizar una explicación histórica del cauce del río?



- muy necesario
- necesario
- neutro
- innecesario
- muy innecesario

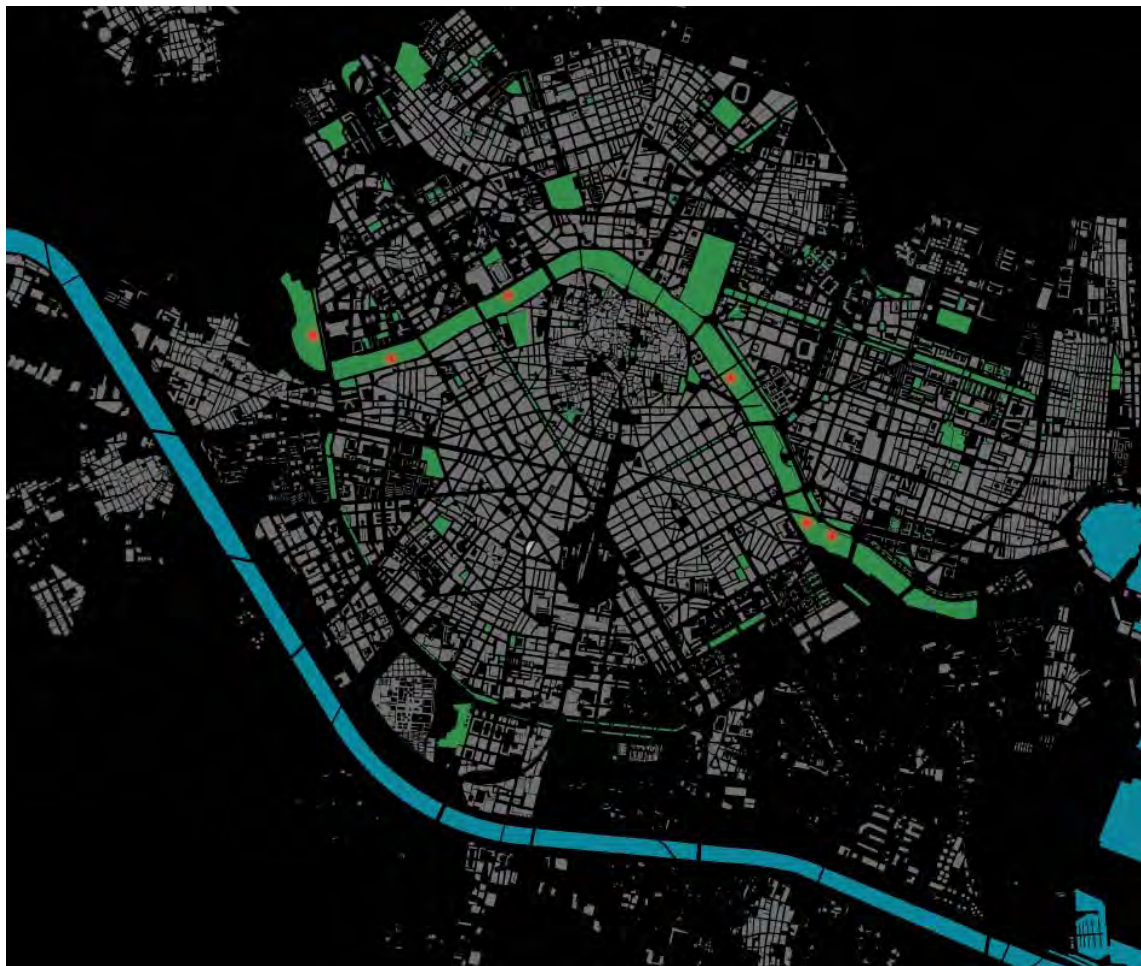


- muy necesario
- necesario
- neutro
- innecesario
- muy innecesario



-6. Un jardín indocumentado.

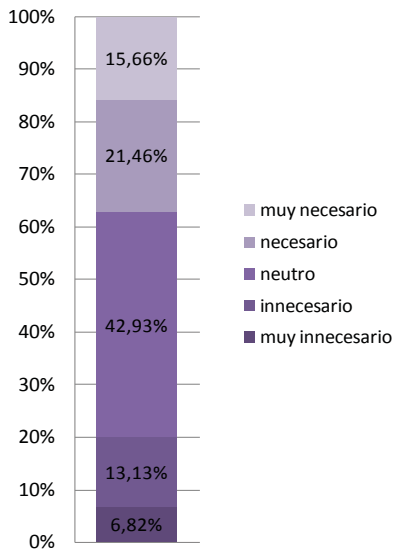
La primera parte del presente trabajo de investigación, incidía intensamente el desvelar hasta que punto la ciudad de Valencia y el río Turia compartían una misma historia y, por lo tanto, no cabe duda que dicha cuestión se ha considerado muy importante, estimándose como pieza clave para entender nuestro objeto de estudio, y ubicarnos en las mejores condiciones para proseguir con el análisis de su desarrollo hasta nuestros días. Parecía importante contrastar dicha consideración tanto con los expertos como con los usuarios, para valorar objetivamente hasta que punto el interés por la carga histórica del viejo cauce del Turia era algo manifiesto a nivel social, y por ello se incluyó una pregunta en las encuestas en referencia a ello. Las respuestas de expertos y usuarios no dejan lugar a dudas acerca de la importancia de incidir en este tema, aunque hemos encontrado un resultado un tanto curioso, ya que son precisamente los usuarios quienes, en un 70 % de las respuestas, superando ampliamente en porcentaje a los expertos que lo valoran en un 55%, consideran necesario, o muy necesario, conocer la historia del viejo cauce. Este resultado resulta especialmente gratificante, ya que demuestra con claridad que la historia de este lugar interesa mucho al habitante de Valencia, y no sólo a los investigadores, como cabría inicialmente esperar.



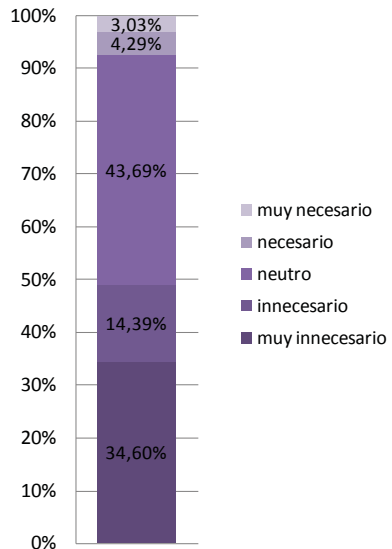
-7. Un jardín falto de servicios.

Entramos ahora en el apartado que corresponde a infraestructuras deportivas, bares y cafeterías y espacios expositivos. Ya hemos visto en el apartado - 5 que el jardín se encuentra muy polarizado, y que por este motivo se produce el desplazamiento de los usuarios en determinadas direcciones. Ahora se trata de desvelar a nivel porcentual las demandas con respecto a los epígrafes citados. Con respecto a la pregunta de si resulta necesario incorporar nuevos equipamientos deportivos, los usuarios responden mayoritariamente en tono neutro, mientras que aparece un porcentaje próximo al 30% al que le gustaría que se incrementasen dichas dotaciones. Si se hace la pregunta en sentido opuesto, prácticamente la totalidad de los entrevistados manifiestan que no quieren que se minimicen las instalaciones existentes, es decir, están de acuerdo con las actuales básicamente, aunque el citado 30% querría que se incrementasen. En este caso los resultados son aparentemente desconcertantes, y aunque sería necesario contrastar estos datos con los porcentajes obtenidos con respecto al uso de los tramos del jardín y añadir otros, dicho resultado tiene una explicación lógica. De hecho, se ha observado que a la gente le parece oportuno que exista la posibilidad de practicar todo tipo de deportes, pero actualmente las instalaciones (pistas deportivas) están casi todas valladas, y por lo tanto resultan inaccesibles al usuario

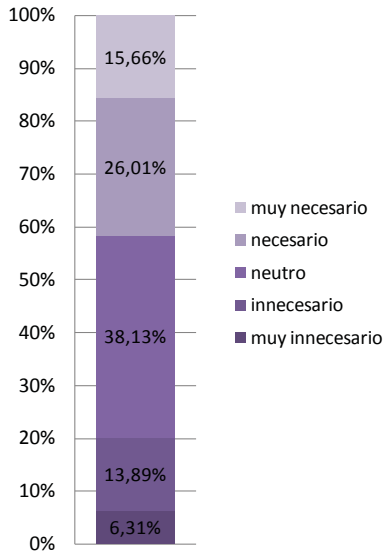
¿Considera que debería haber mayor cantidad de instalaciones deportivas?



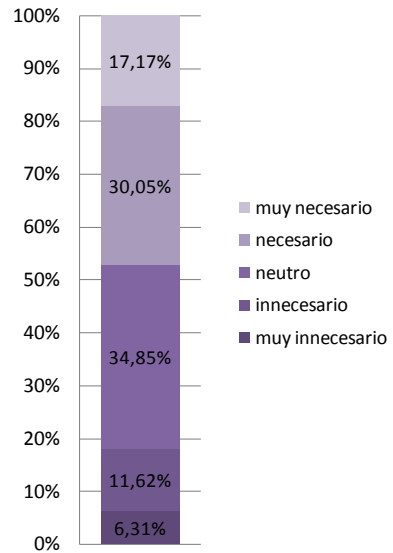
¿Considera que debería haber menor cantidad de instalaciones deportivas?



¿Considera necesario incorporar mayor cantidad de bares en el jardín?

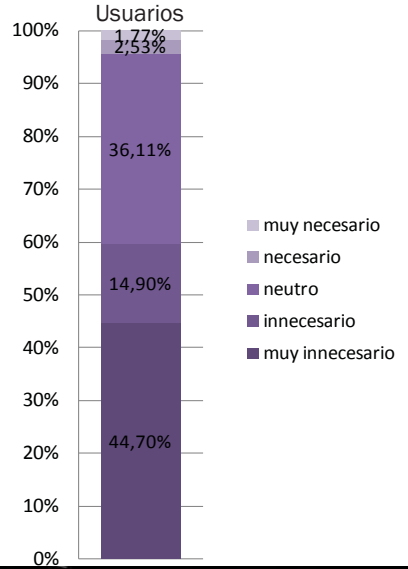
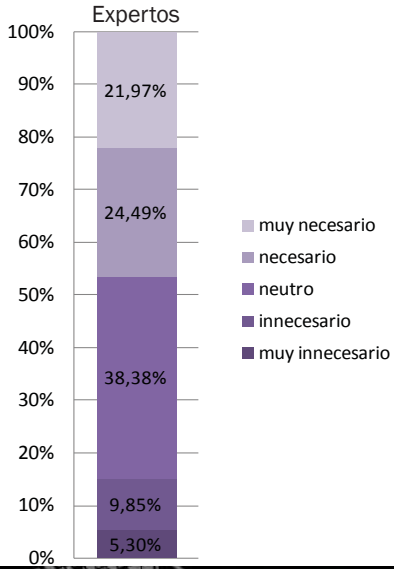


¿Considera necesario incluir exposiciones en el jardín?



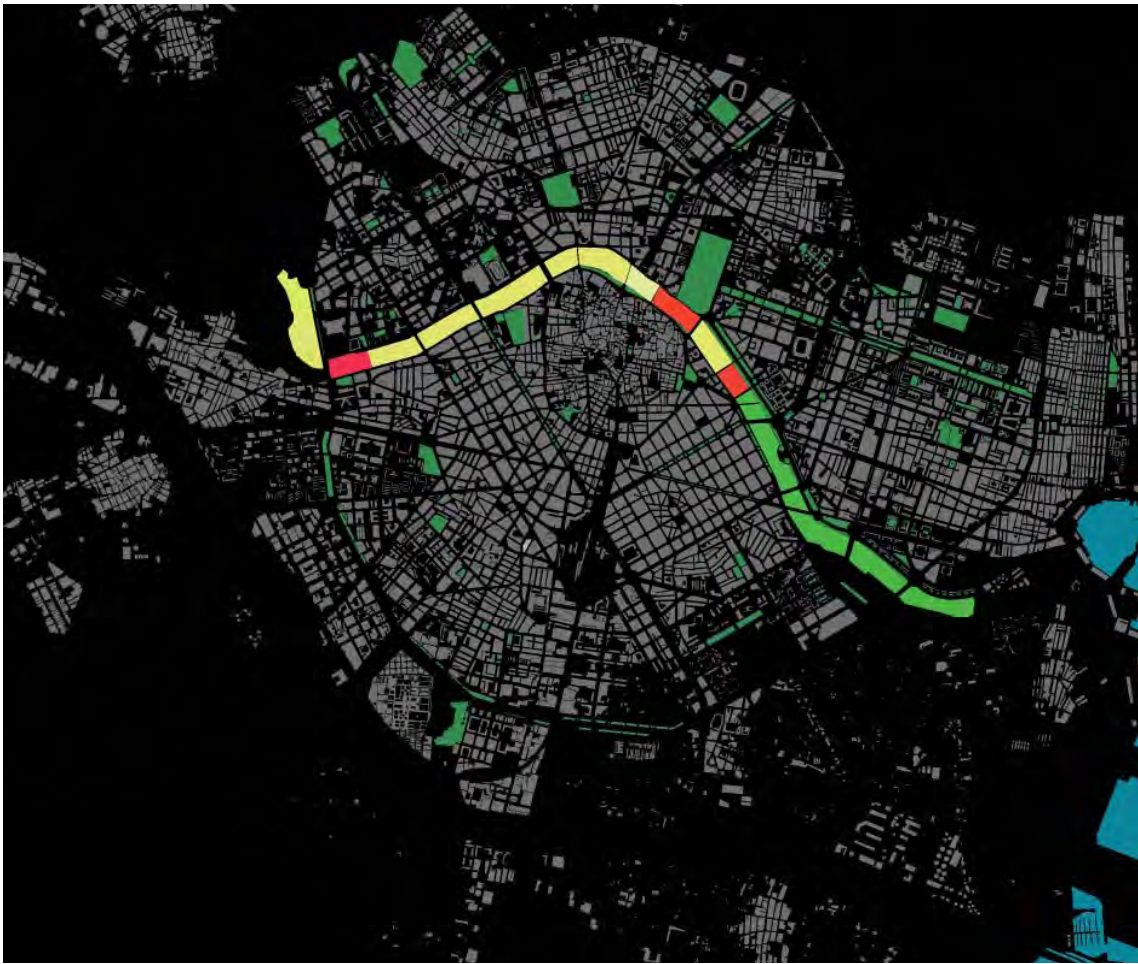
en general, que no entra en opinar acerca de donde deberían estar idóneamente ubicadas las mismas. Es decir: el usuario querría, de manera genérica, disponer de más espacios deportivos liberados y por ello los demanda y, en todo caso, no quiere que desaparezcan los existentes por miedo a que no quede ninguno disponible en algún momento. Como demostración, se ha detectado que una pista de skateboard de libre uso emplazada en el tramo XII, está siempre llena de gente. Con respecto a la presencia de bares y cafeterías, el 40% estima necesario o muy necesario que se aumenten dichos servicios, y con respecto a la nueva instalación de espacios expositivos, el porcentaje favorable aumenta hasta el 50%.

¿Considera necesario integrar mayor cantidad de vegetación o menor cantidad de vegetación?



-8. Un jardín falto de vegetación

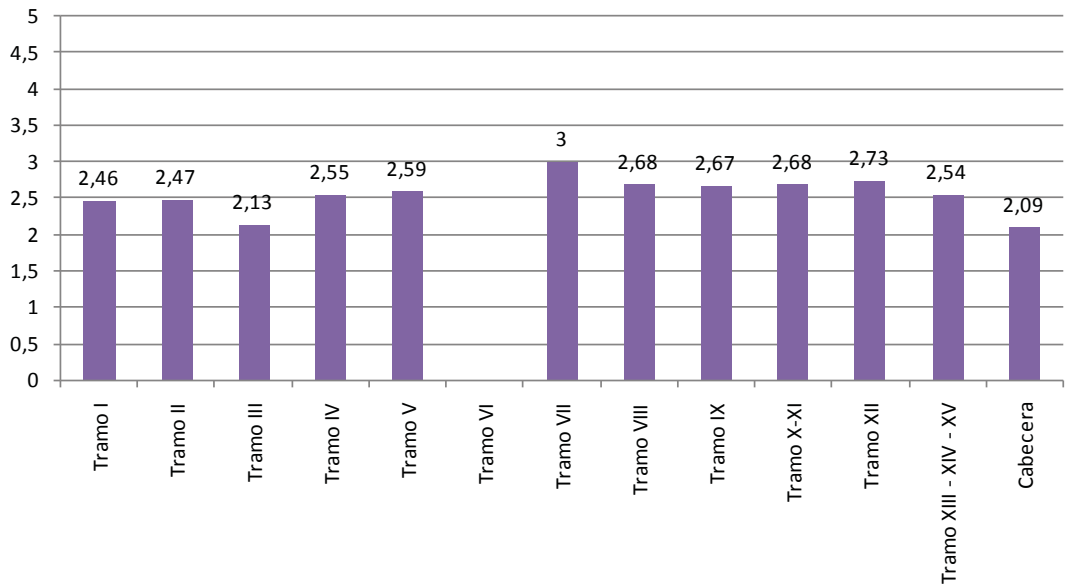
La distribución vegetal en el cauce resulta por completo irregular. Hay tramos en los que existe una población vegetal muy abultada, y otros en los que su presencia e impacto son mínimos, teniendo un mero carácter de acompañante. Esta circunstancia proporciona unas vivencias muy diferenciadas en los diversos sectores del jardín, y podría darse la paradoja que, a causa de ello, un usuario del tramo V describiera “su jardín” de un modo totalmente opuesto a un usuario del tramo XI. Esta irregularidad no beneficia en absoluto al jardín en su conjunto, y según se ha observado, resulta un claro obstáculo para su correcta comprensión y vivencia como un espacio continuo que realmente es como debería ser percibido, a pesar de que pueda ser considerado como estático, ya que su carácter principal conlleva la experimentación dinámica y secuencial. Ante la pregunta de si resulta necesario o muy necesario incrementar la vegetación en el jardín, solamente un 15 % responden que no, mientras que un 47% responde que lo considera necesario o muy necesario, lo cual demuestra que esta demanda resulta muy compartida por el colectivo de usuarios. Con respecto a la pregunta inversa, solamente un 4% opina que se debe minorar la vegetación existente, mientras que un 60% no desea que se altere su presencia actual. En consecuencia, la opinión combinada resultante es que no debe minorarse y que conviene incrementarla.



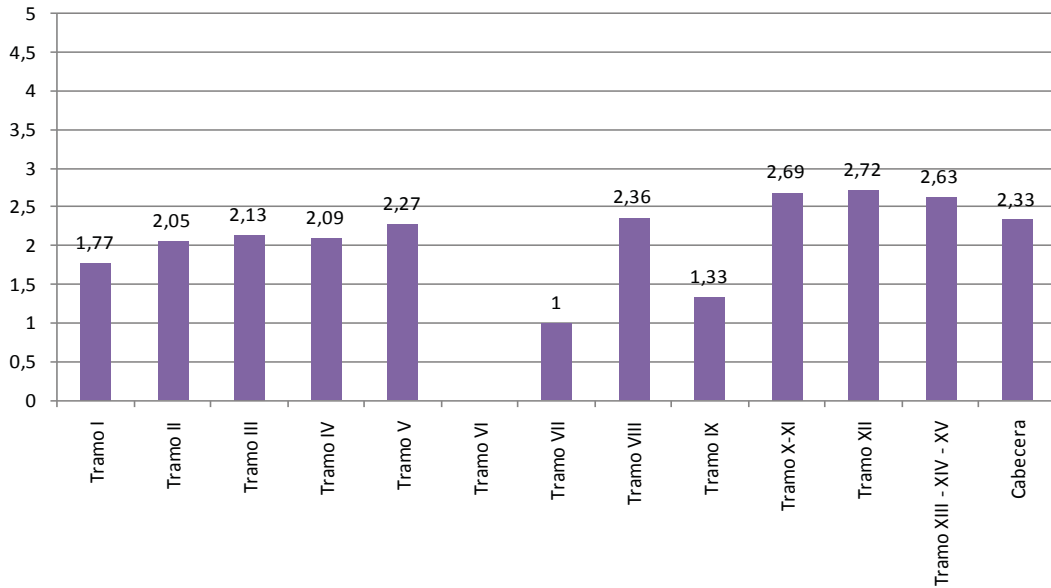
-9. Un jardín improvisado, inaccesible e inseguro.

Como ya hemos adelantado anteriormente, el hecho de que el jardín no responda aun planeamiento unitario, ha conducido a numerosas incongruencias, entre otras la ya citada en el apartado -5, donde se indicaba que precisamente la mayor parte de las instalaciones deportivas restringidas se han ubicado en los tramos a los que se podría calificar de “históricos”, por su vecindad con el casco urbano antiguo y con los puentes monumentales, y también entre otras cuestiones importantes, en lo relativo a la implantación irregular de la vegetación. Por otra parte, se aprecia que el jardín no establece una conexión clara con los edificios y jardines monumentales que se encuentran en sus márgenes, tanto por la carencia de accesos adecuados como por la inexistencia de información al respecto. Esta carencia se manifiesta especialmente en el caso del Jardín Botánico, el Museo de San Pío V y los Jardines del Real, que pese a ser íntimamente colindantes al Jardín del Turia, se encuentran totalmente desconectados del mismo, lo cual resulta por completo inadecuado. Es decir: si al usuario que acude al jardín se le permitiese la posibilidad de acceder fácilmente a dichos importantes enclaves, es indudable que su percepción y vivencia del mismo mejoraría sensiblemente, ya que dichos lugares se añadirían a la imagen del jardín, aumentando su propio interés. Esto no sólo ocurre en estos casos tan acusados, ya que como se

Valoración del carril bici en una escala de 1 a 5.



Valoración de la vigilancia en una escala de 1 a 5 de los tramos.



ha indicado en el apartado -2, la carencia de accesos, tanto en número como en adecuación, se manifiesta a lo largo de todo el jardín. En contraste, podemos observar como los usuarios valoran positivamente ciertos elementos aplicados de manera continua a lo largo del jardín, en concreto el carril bici, que obtiene una valoración que oscila entre el 2 y el 3 sobre 4. Este dato confirma la conveniencia de establecer imágenes similares y usos compartidos a lo largo del jardín, con el fin de mejorar su percepción global. Con respecto a la vigilancia, los resultados de las encuestas son muy claros: el jardín no cumple con los deseos de los usuarios, que valoran negativamente este servicio, ya que la nota media no supera el 2 sobre un máximo de 4,5.





1950



1957



1968



1980



1992



2008



Bibliografía.



- AA.VV. *La riuá que canvià València*. MUVIM. Valencia, 2007.
- AA.VV. *Les vistes valencianes de Anthoine Van Den Winjgaerde*. Valencia, 1990.
- AA.VV. *El plano de Valencia de Tomás Vicente Tosca*. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 2003.
- AA.VV. *Fichas históricas de la ciudad de Valencia*. Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia y Murcia. Valencia, 1977.
- AA.VV. *Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia*. Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana. Valencia, 2000.
- AA.VV. *Ciudades históricas ante el siglo XXI acaso una nueva era en las relaciones entre arquitectura y ciudad*. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia. Valencia, 2004.
- AA.VV. *La Valencia de los noventa: Una ciudad con futuro*. Ajuntament de València. Valencia, 1987.
- AA.VV. *Las inundaciones de Valencia en 1957: historia de la riada y perspectiva de la ciudad*. Cámara Oficial de la Propiedad Urbana. Valencia, 1960.

- AA.VV. *Valencia: ciudad para crear, invertir, visitar y vivir*. Centro de Estrategias y Desarrollo de Valencia. Valencia, 2004.
- AA.VV. *Valencia: ordenación técnica de la ciudad y su comarca: 1958*. Tipografía Artística. Valencia, 1958.
- AA.VV. *Jardí del Túria: parque urbano forestal*. Generalitat Valenciana. Valencia, 1990.
- AA.VV. *The flood*. Rotterdam, 2nd Internationale Architectuur Biënnale, 2005.
- AA.VV. *El río blanco, I parte*. Televisión Valenciana. Valencia, 1999.
- AA.VV. *La Valencia marítima del 2000*. Valencia, 1997.
- AA.VV. *Caixa d'un riu de xiquets. Els jocs de un riu de xiquets. Memoria Al voltant del Gulliver*. Generalitat Valenciana, Conselleria d'Indústria, Comerç i Turisme. Valencia.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *Construir, Registrar y Representar. Sedas, caminos y carreteras de la Comunidad valenciana. Mapas y Planos 1550-1850*. Valencia, 2008.
- ALBERO MAYCAS, Susana. *Determinación de las características más apreciadas de las zonas verdes de la ciudad de Valencia, mediante aplicación del método de los precios hedónicos*. Universidad Politécnica de Valencia. Valencia, 2007.
- ALMELA I VIVES, Francesc. *Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas*. 1797.
- ALMELA I VIVES, Francesc. *Las riadas del Turia: 1321-1949*. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1957.
- ALMELA I VIVES, Francesc. *La ciudad de Valencia a comienzos del siglo XX*. Valencia, 1964.
- ALMELA I VIVES, Francesc. *Posadas en la ciudad de Valencia*. Revista Feriario. Valencia, 1957.
- ANÓNIMO. *Valencia en la mano o guía breve*. Valencia, 1825.

- ARAMBURU, M.P / CIFUENTES, P / ESCRIBANO, R/ GONZALEZ ALONSO, S. et al, *Guía para la elaboración de estudios del medio físico*. Monografías Ministerio de Medio Ambiente. Madrid, 2006.
- BACON, Edmund. *Design of cities*. Penguin Books. NY, 1967.
- BAILLY, Antoine. *La percepción del espacio urbano*. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid, 1979.
- BALLESTER-OLMOS. José Francisco. *El paseo de la Alameda de Valencia*. Valencia, 2006.
- BALLESTER-OLMOS, José Francisco. *El medio ambiente urbano y la vegetación: Estudio de la situación de la ciudad de Valencia*. Conselleria d' Agricultura i Pesca. Valencia, 1991.
- BATLLE, Enric. *El jardín de la metrópoli*. G.G. Barcelona, 2011.
- BELLVER SÁEZ, Rafael. *1991: ciudad, población y sociedad*. Ajuntament de València. Valencia, 1993.
- BERGER, B. *Working class suburb*. California, 1960.
- BERTOMEU BLAY, Xavier. *Historia y Estética de los Puentes del Antiguo Cauce del Río Turia*. Tesis doctoral inédita. Escuela Superior de Caminos Canales y Puertos. Universitat Politècnica de València. Valencia, 1986.
- BLANCA GIMÉNEZ, Vicente. *Bases geológicas e históricas sobre el asentamiento y evolución de la ciudad de Valencia*. Tesis doctoral. Universitat Politècnica de València. Valencia, 1987.
- BLANCH, Ignacio. *La Valencia de los años 80*. Ajuntament de València. Valencia, 2004.
- BLASCO, Cosme. *Historia de Teruel. 1838-1900*. Teruel, 2010.
- BESSON. *L'intégration urbaine*. Paris, 1970
- BOIRA MAIQUES, Josep V. *La ciudad de Valencia y su imagen pública*. Universitat de València. Valencia, 1992.

- BOIX, Vicente. *Historia de la ciudad y Reino de Valencia*. Valencia, 1979.
- BRANCHAT. *Tratado de los derechos y regalías que corresponden al Real Patrimonio. Tomo II, n°XXVI*. Valencia, 1784.
- BRINES LORENTE, Rafael. *La Valencia de los años 40: los que salimos de la guerra*. Ajuntament de Barcelona. Valencia, 1999.
- BROWN. *From Madina to Metropolis*. Princeton. N.J, 1973.
- CARBONERES, Miguel. *Nomenclator de las calles y plazas de Valencia*. Valencia, 1873.
- CÁRCEL ORTÍ, M. *Miscelánea de Estudios Medievales*. CSIC. 1992.
- CARRERES ZACARÉS, Salvador. *Llibre de Memories*. Valencia, 1935.
- CARRERES ZACARÉS, Salvador. *Los portales de Cuarte, Real, Nuevo, Trinidad y San Vicente*. Valencia, 1939.
- CATALÁ GORGUES Ángel. *Protagonismo del río Turia en el devenir urbano de la ciudad de Valencia*. Separata Revista Cimal n° 23, 17-32. 1992.
- CAVANILLES PALOP, Antoni Josep. *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*. Madrid: Imprenta Real Madrid. Madrid, 1797.
- CLAVAL. *La nouvelle géographie*. Paris, 1977.
- COCK, Enrique. *Cronista Real. Viaje de Felipe II en 1585 a Zaragoza, Barcelona y Valencia*. Publicado de Real Orden por A. Morel Fatio y A. Rodriguez l'Ílla. Madrid, 1876.
- COMMONER, Barry. *The closing circle*. NY, 1971.
- CORTÉS Y LÓPEZ, Miguel. *Diccionario Geográfico-Histórico de la España Antigua, Tarraconense y Bética*. Madrid, 1835.

- CRUILLES, Joaquín Montserrat, Marqués de. *Guía urbana de Valencia antigua y moderna por el Marqués de Cruilles*. Librerías París-Valencia. Valencia, 1979.
- CRUZ ROMÁN, J.M. *Crónica de la riada: relato de las inundaciones ocurridas en Valencia el 14 de octubre de 1957 y de la recuperación de la ciudad hasta el 31 de diciembre del mismo año*. Diario Las Provincias. Valencia, 1958.
- DE INSAUSTI, Pilar / LLOPIS, Amando. *El Turia y la Ciudad de Valencia*. Trabajo de investigación inédito. Colegio de Arquitectos de Valencia. Valencia, 1981.
- DE INSAUSTI, Pilar. *El jardín del Turia. Valencia. Trazos I y II*. On Diseño nº112, págs 116-135. Barcelona, 1990.
- DE INSAUSTI, Pilar. *Los Jardines del Real, origen y plenitud*. Valencia, 1993.
- DE INSAUSTI, Pilar. *El paisaje de los dioses*. Valencia, 2002.
- DE INSAUSTI, Pilar. *Paisajes del Turia*. Trabajo de Investigación inédito. Ayuntamiento de Valencia. UPV. Valencia, 2006.
- DE INSAUSTI, P / VIGIL, A. *Las familias del Real de Valencia. Claves de un plano*. Valencia, 2011.
- DE VITA / MILESI. *La città e il fiume*. Firenze, 1986.
- DOLÇ, M. *Fonts clàssiques de la ciutat de València*. Primer Congrés d'Història del País Valencià. Valencia, 1980. pág 291-300.
- ESCLAPÉS DE GUILLÓ, P. *Resumen historial de la fundación y antigüedad de la ciudad de Valencia de los Edetanos vulgo del Cid*. Valencia, 1738.
- ESCOLANO, Gaspar. *Década primera de la historia de la insigne y coronada ciudad y Reino de Valencia: primera parte: [libros I y II]*. Universitat de València. Valencia, 1972.
- ESCRIBANO, R. *Participación de los Ingenieros de Montes en la jardinería y el paisajismo*. 2008. 2º Trimestre, nº 93: 60-61.

- ESCRIBANO, R. / MARTINEZ FALERO, E., 1989. *Gestión del espacio visual: visibilidad, cuenca visual*. Arbor, 1989. 518/19.
- FALCÓN, Antoni. *Espacios verdes para una ciudad sostenible*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2007.
- FERRER OLMOS, V. *Diario Levante. Suplemento de Valencia*. Valencia, 1954.
- FERRIOL, Esteve. *Valencia, Fundación romana*. Valencia, 1999.
- FESTO AVIENO, R. *Ora Marítima*. S. IV d.C.
- FLETCHER I VALLS. *Algunas consideraciones sobre el nombre de Tyrís*. Valencia, 1962.
- FLOTATS / BOFARULL. *Historia del rey de Aragón Don Jaime I*. 1848.
- G. CORTÉS, José Miguel. *Contra la arquitectura: la urgencia de (re)pensar la ciudad*. Generalitat Valenciana. Valencia, 2000.
- GARCÉS RAMÓN, Vicent. *Libro de la ciudad: 1979/1982. Cuatro años de gestión municipal democrática*. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1983.
- GARCÍA MONTALVO, J. *Formación y empleo de los graduados de enseñanza superior en España y en Europa*. Universitat Pompeu Fabra e IVIE. Barcelona, 2001.
- GAUTIER, T. *Viaje por España*. Barcelona, 1840.
- GELH, Jan. *La humanización del espacio urbano*. Barcelona, 2009.
- GIBSON, James. *The perception of the visual world*. Houghton Mifflin. Michigan, 1950.
- GOFFMANN, Ervin. *Behaviour in public Places*. Simon and Schuster. New York, 1966.
- GONZÁLEZ GUDINO, M^a Angeles. *Guía de la ciudad de Valencia: en los albores del siglo XXI, del Cenía al Segura*. Valencia, 1998.

- GORDON CULLEN. *Townscape*. London, 1961.
- HAWTHORNE, Nathaniel. *The house of Seven Gables*. Ticknor and fields. Boston, 1858.
- HEGEMANN / PEETS. *Arte civil*. Fundación Caja de Arquitectos. Barcelona, 1993.
- HEIDEGGER. *Construir, habitar, pensar. (Bauen, Wohnen, Denken)*. Conferencia pronunciada en la “segunda reunión de Darmastad”, publicada en *Vortäge und Aufsätze*, G. Neske, Pfullingen, 1954.
- HERMOSILLA PLÁ, Jorge. *La ciudad de Valencia: historia*. Universitat de València. Valencia, 2009.
- HUICI MIRANDA. *Historia Musulmana de Valencia y su región*. Valencia, 1969-70.
- HUMBOLT, A. *Diario de viaje a España, 1799-1800*. Cátedra. Madrid, 1998.
- HOUGH, Michael. *Naturaleza y ciudad. Planificación urbana y procesos ecológicos*. GG. Barcelona, 1998.
- ISUS / ECHEVERRÍA / MARTÍNEZ / SARASOLA. *Orientación profesional*. Carrera Edició. Barcelona, 2008.
- JACOBS, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid. Capitán Swing. 1961. Reedición 2011.
- JUSTO DE ÁVILA. Suplemento del diario Levante. Valencia, 1954.
- KOOLHAS, R. *La ciudad genérica*. 1994. GG. Barcelona, 2006.
- KURZ MUÑOZ, J.A. *Diario Las Provincias*. Valencia, 1981.
- LABORIT, Henri. *El hombre y la ciudad*. Kairós, 1972
- LE CORBUSIER. *A propósito del urbanismo*. Barcelona, 1980.
- LLOP, Joseph. *De la Institució, Govern Polítich y luridich, Costums y Observancias de la Fàbrica Vella, dita de Murs e Valls y Nova, dita del Riu*. 1676. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 2001.

- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Universitat de València. Valencia, 1993.
- LOWENTHAL, David, RIEL, Marquita. *The nature of perceived and imagined environments*. Environment and behaviour, 4(2), págs 189-207. 1972.
- LLORENTE, Teodor. *Valencia. Sus monumentos y artes, su naturaleza e historia*. Valencia, 1887-1889.
- LYNCH, Kevin. *La imagen de la ciudad*. GG. Barcelona, 1960.
- LYNCH, Kevin. *Planificación del sitio*. GG. Barcelona, 1980.
- LYNCH, Kevin. *¿De qué tiempo es este lugar?* GG. Barcelona, 1975.
- Mc HARG, Ian. *Design with nature. Garden city*. Doubleday/Natural History Press. NY, 1969.
- Mc KAYE, B. *The philosophy of regional planner*. NY, 1928.
- MANGLANO DE MÁZ, José Luis. *Estudio de los niveles de ruido diurnos producidos por el tráfico urbano en la ciudad de Valencia*. Universitat Politècnica de València, Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales. Valencia, 1993.
- MARES, Vicente. *La Fenix Troyana: epitome de varias y selectas historias, assi Divinas como Humanas: Breve resumen de la poblacion del universo... Sucinta fundacion de los lugares más famosos de España, con la succession de quantos Principes la han dominado y deleytoso lardin de Valencianos...* Valencia, 1681.
- MARÍ, Rafa / ZABALA, Fernanda. *La Valencia de los años 60*. Ajuntament de València. Valencia, 1999.
- MARQUÉS DE CRUILLES. Ver Cruilles.
- MARTINEZ TESAR, Ernesto. *Las Inundaciones de Valencia. 1957. Historia de la riada y perspectiva de la ciudad*. Valencia, 1959.

- MELIO URIBE, Vicente. *La Fábrica de Murs i Valls. Estudio de una Institución Municipal en la Valencia del antiguo régimen*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Valencia. Valencia, 1990.
- MICHELSON. Most people do not want what architects want. *Society* Volume 5, Number 8. 1968.
- MIRALLES, Melcior. *Llibre del Capellá. De Alfons el Magnánim*. Valencia, 2011.
- MUMFORD, Lewis. *The city in history*. Harcourt, Brace y World. NY, 1961.
- NEBOT. *Protohistoria Valenciana*. Almanaque de El Liberal de Valencia. Valencia, 1902.
- NORCLIFFE. *Territorial influences in urban-political space*. York, 1974.
- P. PAHONER. *Hallazgo de Especies perdidas*. Inédito. 1776.
- PANERAI / MANGIN. *Proyectar la ciudad*. Ed. Celeste. 1999.
- PEÑÍN IBAÑEZ, Alberto. *Valencia: 1874-1959. Ciudad, arquitectura y arquitectos*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Valencia, 1978.
- PÉREZ DE LOS COBOS GIRONÉS, Francisco J. *Palacios y casas nobles de la ciudad de Valencia*. Ajuntament de València. Valencia, 2008.
- PÉREZ IGUALADA, Javier. *La ciudad de la edificación abierta: Valencia, 1946-1988*. Tesis doctoral. Universitat Politècnica de València. Valencia, 2006.
- PÉREZ PUCHE, Francisco. *La Valencia de los 70: tal como éramos*. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1998.
- PÉREZ PUCHE, Francisco. *Hasta aquí llegó la riada*. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1997.

- PIAGET, Jean. *The child's conception of time*. Londres, 1969.
- PIÑÓN, Juan Luis. *Los orígenes de la Valencia Moderna*. Ediciones Alfonso el Magnánimo. Valencia, 1988.
- RAPOPORT, Amos. *Aspectos humanos de la forma urbana*. GG. Barcelona, 1978.
- RANDALL, N / DÍEZ-FUENTES, H. *Living Valencia: 24 hours in the new Valencia*. Ajuntament de València, Delegació Municipal de Cultura. Valencia, 2005.
- ROWE / KOETTER. *Collage City*. Massachusetts, 1978.
- RUANO, Miguel. *Urbanismo. Entornos humanos sostenibles*. GG. Barcelona, 1999.
- RUIZ DE LA PUERTA, Félix. *Arquitecturas de la Memoria*. Madrid, 2009
- RUIZ DE LA PUERTA, Félix. *La Espiral en la Arquitectura: espacios pictóricos y arquitectónicos*. Madrid, 2007.
- SALES, Agustí. *Turiae Marmor*. Valencia, 1760.
- SALUSTIO Crispo, C. *Libro Segundo de las Historias Perdidas*, 2,54.
- SALUSTIO Crispo, C. *Carta de Pompeyo al Senado de Roma*. "Historiae" II, 98.
- SANCHÍS GUARNER, Manuel. *La Ciutat de València. Síntesi d'història i de geografia urbana*. Valencia, 1987.
- SILGO, Luis. *Léxico ibérico*. Valencia, 1994.
- SOLAZ ALBERT, Rafael. *Guía de las guías de Valencia: 1700-1975*. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 2002.
- SORIA, Jeroni. *Dietari de Jeroni Soria*. Prólogo de Francisco de P. Momblanch Gonzálbez. Acción Bibliográfica Valenciana. Valencia, 1960.
- STUDER / STEA. *Directory of behaviour and environmental design*. Providence, 1966.
- TEIXIDOR, José. *Antigüedades de Valencia. Observaciones críticas*. 1797. Ed. Facsímil. Valencia, 2001.

-
- TORRES BALBÁS, Leopoldo. *Ciudades hispano musulmanas*. M.A.E. Madrid, 1966.
 - TORTOSA MONTAÑANA, Begoña. *Las acequias de la ciudad de Valencia*. Universitat Politècnica de València. Valencia, 2008.
 - UNWIN, Raymond. *Town Planning in practice: An introduction to the art of designing cities and suburbs*. Londres, 1909. Reeditado por B. Blom. 1971.
 - VENTURA VIDAL. *Valencia Atracción nº 137*. Valencia, 1946.
 - VICH, Álvaro. *Dietario valenciano: 1619 a 1632*. Álvaro y Diego de Vic. Valencia. Acción Bibliográfica Valenciana, 1921.
 - VIDAL CORELLA, Vicente. *Valencia antigua y pintoresca*. Valencia, 1971.
 - VIDAL CORELLA, Vicente. *Suplemento del diario Levante* Valencia, 1947.
 - WHITE. *The Social Life of Small Urban Spaces*. NY, 1980.
 - ZABALA, Fernanda. *La Valencia de los años 50*. Ajuntament de València. Valencia, 1998.

Fuentes:

- Datos del Boletín Municipal Oficial.
- Archivo de la Corona de Aragón.
- Archivo Histórico Municipal de Valencia.
- Archivo Histórico de la Diputación de Valencia.
- Archivo del Reino de Valencia.
- Archivo Intermedio del Ejército. Valencia.
- Archivo de Urbanismo. Ayuntamiento de Valencia.
- Archivo de Urbanismo. ETSA. UPV. Valencia.
- Archivo de Urbanismo. CTAV. Valencia.

Bibliotecas:

- Colegio de Arquitectos de Valencia.
- Universitat de València.
- Universitat Politècnica de València.
- Archivo del Reino de Valencia.
- Biblioteca Valenciana.
- Biblioteca Valenciana Digital (BIVALDI).

Hemeroteca:

- Diario Las Provincias. Valencia.
- Diario Levante. Valencia.
- Biblioteca de la Universitat de València.
- Biblioteca de la Universitat Politècnica de València.
- Biblioteca del Ateneo Mercantil.

PROCEDENCIA / PROPIEDAD DE LAS ILUSTRACIONES

Capítulo 1.

- Biblioteca Valenciana: páginas 25 y 27.
- Sanchis Guarner: páginas 20 y 26 y 27 (superior).

Capítulo 2.

- Biblioteca Valenciana: páginas 36-37, 41, 42, 46 y 47.
- Llop, F.: página 36.
- Sanchis Guarner: páginas 30, 31, 33, 34, 35, 38-39 y 49.
- Vidal Corella: páginas 37, 44, 45 y 48.

Capítulo 3.

- Biblioteca Valenciana: páginas 52, 59, 61 y 62.
- Sanchis Guarner: páginas 53 (ambas), 54, 56, 57, 58, 64, 66-67 y 68-69.

Capítulo 4.

- Biblioteca Valenciana: páginas 93, 94, 95, 96, 98 y 99.
- Pérez Puche: páginas 80-81.

Capítulo 5.

- Biblioteca Valenciana: páginas 104, 105, 109, 113, 115, 118, 119, 120, 121, 125, 128, 129, 130, 138, 140 y 148.
- Pérez Puche: página 133.
- Sanchis Guarner: página 107 y 123.
- Vidal Corella: páginas 106, 112 y 122.

Capítulo 6.

- Biblioteca Valenciana: páginas 145.
- Pérez Puche: página 148 (inferior).

Capítulo 7.

- Biblioteca Valenciana: páginas 156, 158-159, 162, 163, 166, 167, 170, 171, 174, 175, 178, 179 y 182.
- Archivo Histórico del Ayto. Valencia: páginas 182-183.

Capítulo 8.

- Archivo de Urbanismo ETSA: páginas 186-187, 192-193, 196-197 y 200-201.
- Archivo del Reino de Valencia: páginas 216-217 y 230-231.
- Archivo Histórico Municipal de Valencia: páginas 214-215, 224-225, 234-235, 237-237, 238-239 y 240-241.
- Biblioteca Valenciana: páginas 208-209.
- Aguilar, I.: páginas 204-205, 206-207, 210-211, 220-221 y 222-223.
- Taberner, F. et al: páginas 212-213.

Capítulo 10.

- Biblioteca Valenciana: páginas 274, 275 y 276-277.
- Pérez Puche: páginas 272, 273, 282, 283 y 284.
- Diario Levante: páginas 280, 281 y 285.
- A.M.I. Ejército Español: 286-287, 288-289, 290-291 y 292-293.
- Gaviria et al: páginas 318-319.

Capítulo 11.

- Merelo, L.: páginas 330-335.
- Herederos Cano Lasso, J.: páginas 338-345.

Capítulo 12.

- Taller de Arquitectura Ricardo Bofill: páginas 348-363.

Capítulo 13.

- Archivo de Urbanismo Ayto. de Valencia: páginas 372-373, 374, 376 y 378.

Capítulo 14.

- Archivo de Urbanismo Ayto. de Valencia: páginas 394-395, 396, 397, 410-415, 418-419, 420, 421, 422, 428-429, 432-433, 436-438, 440-441, 443, 446, 447, 449 y 458-459.
- Vetges-Tu y Mediterrània: 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406 y 407.
- Rivera, R. et al: páginas 452-453, 454 y 455.
- Muñoz, A. et al: páginas 462-467.

Capítulo 15.

- Fotografías Vigil, A.

Capítulo 16.

- Esquemas Vigil, A.

Capítulo 17.

- Fotografías, planimetrías y esquemas Vigil, A.

Capítulo 18.

- Fotografías y gráficos Vigil, A.

Capítulo 19.

- Fotografías y gráficos Vigil, A.

Conclusiones.

- Fotografías, planimetrías y gráficos Vigil, A.

Fotografías Vigil, A.: páginas 28, 50, 70, 100, 102, 110, 116, 126, 136, 142, 148, 150, 154, 164, 168, 172, 180, 184, 242, 270, 328, 346, 368, 386, 420, 424, 426 y 468.

Resumen castellano

El presente trabajo de investigación, al que se ha nominado **Paisajes fluviales: La ciudad de Valencia y el río Turia. Metodología de intervención en cauces urbanos**, tiene como misión específica abordar un estudio completo de la evolución histórica, morfológica y social del río Turia a su paso por la ciudad de Valencia, y su directa implicación actual en lo que podríamos llamar genéricamente sus nuevos paisajes urbanos, considerando los jardines construidos recientemente en el viejo lecho del río Turia como origen y expresión de dichos paisajes. El objetivo principal del mismo consiste en la obtención de unos resultados cuantificados y verificados, que tras ser expresados en diversos documentos, permitan en un futuro inmediato orientar futuras actuaciones urbanísticas especialmente dirigidas a la intervención en potenciales espacios abiertos, tanto urbanos como periurbanos, a su valoración específica y a su impacto medioambiental. Un exhaustivo estudio, expresado inicialmente en una recopilación integral de datos, alusivos tanto a la historia y morfología del viejo cauce del Turia como al entorno urbano actual vinculado con el mismo, sus interacciones sociales, su valoración por los ciudadanos expresada mediante la formulación de encuestas y su relación con otros espacios verdes de reconocido interés, permitirá conocer en profundidad la implicación real del viejo cauce del Turia en la expresión de la ciudad actual, desvelando sus auténticas posibilidades de cara a su utilización, bajo diversas consideraciones, en el desarrollo de la ciudad futura.

Resumen inglés

This research, which has been nominated **River Landscapes: The city of Valencia and the River Turia. Methodology of intervention in urban riverbeds**, has the specific mission to address a comprehensive study of the historical, social and morphological Turia River as it passes through the city of Valencia, and direct current involvement in what might be called generically their new urban landscapes considering the recently built gardens in the old Turia riverbed as the origin and expression of these landscapes. The program's main objective is to obtain results quantified and verified, that after being expressed in various documents, allowing immediate future urban developments especially guide future intervention aimed at potential open spaces, both urban and suburban, in specific assessment and environmental impact. An exhaustive study, initially expressed in a comprehensive compilation of data, alluding to both the history and morphology of the old bed of the Turia and the current urban environment associated with it, their social interactions, their evaluation by citizens expressed through the design of surveys and its relation to other green spaces of recognized interest, will learn more about the real involvement of the old riverbed of the Turia in the expression of the current city, revealing their true potential in the face of their use, under various considerations in the development of future city.

Resumen valenciano

El present treball de recerca, al qual s'ha nominat **Paisatges fluvials: La ciutat de València i el riu Túria. Metodologia d'intervenció en llits urbans**, té com a missió específica abordar un estudi complet de l'evolució històrica, morfològica i social del riu Túria al seu pas per la ciutat de València, i la seva directa implicació actual en el que podríem anomenar genèricament els seus nous paisatges urbans, considerant els jardins construïts recentment al vell llit del riu Túria com a origen i expressió d'aquests paisatges. L'objectiu principal del mateix consisteix en l'obtenció d'uns resultats quantificats i verificats, que després de ser expressats en diversos documents, permeten en un futur immediat orientar futures actuacions urbanístiques especialment dirigides a la intervenció en potencials espais oberts, tant urbans com periurbans, a la seua valoració específica i al seu impacte mediambiental. Un exhaustiu estudi, expressat inicialment en un recull integral de dades, al•lusius tant a la història i morfologia del vell llit del Túria com a l'entorn urbà actual vinculat amb el mateix, les seves interaccions socials, la seva valoració pels ciutadans expressada mitjançant la formulació d'enquestes i la seva relació amb altres espais verds de reconegut interès, permetrà conèixer en profunditat la implicació real del vell llit del Túria en l'expressió de la ciutat actual, desvetllant les seves autèntiques possibilitats de cara a la seva utilització, sota diverses consideracions, en el desenvolupament de la ciutat futura.

