

TRANSFORMACIÓN URBANA ENTRE SAN PIO V Y TORRES DE SERRANOS DE VALENCIA

Ignacio Bosch Reig, Luis Bosch Roig, Valeria Marcenac y Nuria Salvador Luján
 Instituto Universitario de Restauración del Patrimonio de la Universidad Politécnica de Valencia
 Análisis y actuación en arquitectura monumental e histórica

AUTOR DE CONTACTO: Ignacio Bosch Reig, ibosch@pra.upv.es

ABSTRACT: *El artículo expone la indagación realizada para la transformación urbana de la zona comprendida entre el museo de San Pio V y las Torres de Serranos, de Valencia, con el triple objetivo de: asegurar la permanencia de los puentes históricos de Trinidad y Serranos, eliminando el tráfico rodado sobre ellos, pero manteniendo la capacidad de entrada y salida de la ciudad desde su frente norte; potenciar el uso cultural del cauce, mediante el recorrido museístico San Pio V, parque del Turia, Torres de Serranos, ciudad histórica y sus museos; e integrar la función lúdico-deportiva del parque de forma natural. El artículo se adentra en la evaluación de criterios y soluciones de actuación, buscando valorar la necesaria sensación de serenidad y diálogo con la preexistencia, desde una posición cultural actual.*

PALABRAS CLAVE: Indagación, permanencia, preexistencias, transformación, historia, diálogo cultural

1. INTRODUCCIÓN

En el año 2006, tras realizar las investigaciones previas necesarias para plantear las actuaciones a ejecutar para la conservación-restauración de los puentes históricos de Trinidad y Serranos de Valencia, se reconoció como patología más relevante desde el punto de vista del comportamiento estructural, la existencia de grietas lineales situadas en los arcos, a ambos lados de las bóvedas de los vanos, con luces de 3-4 cm, que producían el seccionamiento vertical de las bóvedas, con separación de los arcos de borde respecto del resto de la bóveda.

Tras la realización de los análisis y estudios técnicos pertinentes, se llegó a la conclusión de que esta patología, de suma gravedad, había sido generada por las tensiones introducidas a los puentes en las operaciones de aceleración, frenado y giro brusco, de los vehículos del tráfico rodado (autobuses, camiones, furgonetas y coches), sobre todo durante los últimos 50 años.

El correspondiente Proyecto de Restauración¹ de ambos Puentes, estableció por una parte, las medidas de consolidación estructural necesarias para recuperar su unidad material y funcional, y por otra dejó claro que dichas medidas, en modo alguno suponían la adecuación de los puentes al intenso tráfico soportado en la actualidad. Por ello, se planteó al Ayuntamiento, que buscara soluciones para la reordenación del tráfico de la ciudad, de forma que ambos puentes, Serranos y Trinidad, pudieran ser descargados de todo o parte del tráfico, llegando incluso hasta su peatonalización, lo que fue recogido en el proyecto con las actuaciones y obras necesarias para reconvertir ambos puentes en paseos peatonales.

A partir de estos planteamientos, en colaboración con el Servicio de Transportes y Circulación del Ayuntamiento de Valencia, iniciamos los estudios necesarios para reordenar el tráfico de la zona centro-norte de la ciudad, con el objetivo de conseguir disminuir sustancialmente el tráfico en ambos puentes.

1.1. Análisis de la zona

El estudio del tráfico rodado y de los flujos peatonales de la zona norte de la ciudad en relación con el Centro Histórico han puesto de manifiesto cuatro temas relevantes.

En primer lugar, que el puente de Serranos, al actuar como principal vía de penetración al centro histórico, y el puente de la Trinidad, al asumir el papel de vía de salida relevante, se posicionan como piezas vitales del entramado del tráfico de la ciudad, lo que ha llevado a los servicios técnicos del Ayuntamiento, al convencimiento de que la anulación del tráfico rodado en el puente de Serranos, y la disminución del mismo en el de Trinidad, solo eran actuaciones viables si se establecía una alternativa de penetración del tráfico hacia el Centro, en una posición de similares características técnicas como son: direccionalidad, capacidad de absorción de tráfico, posibilidad de conexión con la trama histórica, ... de forma que esta alternativa, además de dar solución a la penetración del tráfico norte hacia el Centro de la Ciudad, a través de la C/ Conde Trenor, debería a su vez, dar respuesta satisfactoria a la conexión con el barrio del Carmen, y en especial a la relación peatonal con el Centro Histórico.

1.2. El primitivo "Pont de Fusta"

El segundo tema relevante, hace referencia a la actual pasarela peatonal que une la antigua Estación de Ferrocarril de vía estrecha FEVE con el centro histórico.

De este tema, cabe indicar que la primitiva pasarela, inaugurada el 9 de agosto de 1882, tres meses después de ponerse en funcionamiento la Estación de Ferrocarriles, denominada en ese momento como "Estación de Santa Mónica", era conocida como el "Pont de Fusta", por ser la madera el material principal de su construcción.

Cabe indicar que el citado "Pont de Fusta", fue prácticamente arrasado en la gran crecida-avenida del río del año 1897, como se

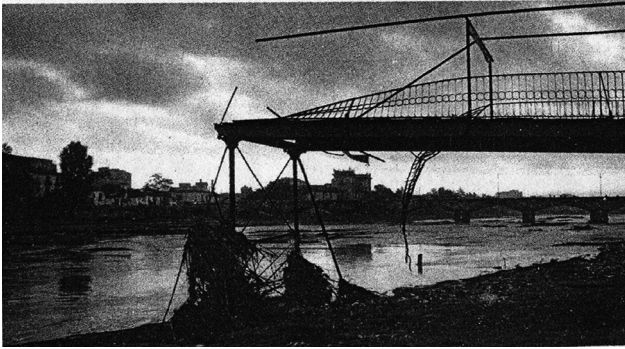


Figura 1. Fotografía histórica del puente de Serranos tras la riada del río Turia en 1897. (Archivo Valenciano)

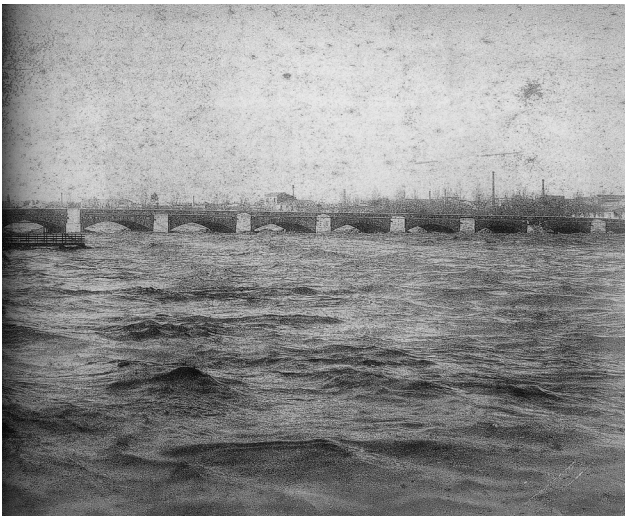


Figura 2. Conjunto de fotografías históricas del primitivo Pont de Fusta, finales siglo XIX. (Archivo Valenciano)

aprecia en la fotografía de la época. Su posterior reconstrucción con estructura metálica mantuvo sus dos características fundamentales: la extrema ligereza y su referencia al primitivo “Pont de Fusta”, reconocida en el pavimento continuo de madera.

Ambas pasarelas, la primitiva y la reconstruida, disponían de una tercera característica relevante, cual es la de disponer de un entramado superior secuenciado, a modo de pérgola, que aunque débil en su materialidad, actuaba psicológicamente como elemento protector, a la vez que le confería una mayor fuerza lineal-direccional a la pasarela. Este segundo “Pont de Fusta”, fue claramente destruido en la riada de 1957, como se puede apreciar en la fotografía del momento.

Ante esta situación, no esperada, al suponer de muchos que su estructura metálica le conferiría larga vida, su reconstrucción realizada en los años sesenta, supuso la aparición de una nueva pasarela, esta vez de hormigón armado sin disponer referencia alguna a la primitiva pasarela de madera, ni en su diseño ni en su material, perdiendo con ello las características más relevantes de ligereza, protección y materialidad, que se habían arraigado con tanta fuerza en la memoria ciudadana, que se siguió denominando a la nueva pasarela de hormigón, como “Pont de Fusta”.

Sin embargo y a pesar del nuevo material, una visión atenta y comparativa de las fotografías históricas de esta pasarela, nos informan con claridad de la degradación que ha experimentado en sus casi cincuenta años de existencia.

Por ello, y dada su relevante posición como pieza básica del recorrido peatonal norte-sur de la ciudad, que al atravesar el centro histórico, se establece como enlace con el primitivo *cardus* romano (actual C/ Navellos), no parece ilógico pensar en la conveniencia de su sustitución por un nuevo “Pont de Fusta”, que esté más acorde con el entorno histórico en el que se encuentra y que acoja de manera más cálida y sensible a los viandantes que hacen uso de él.

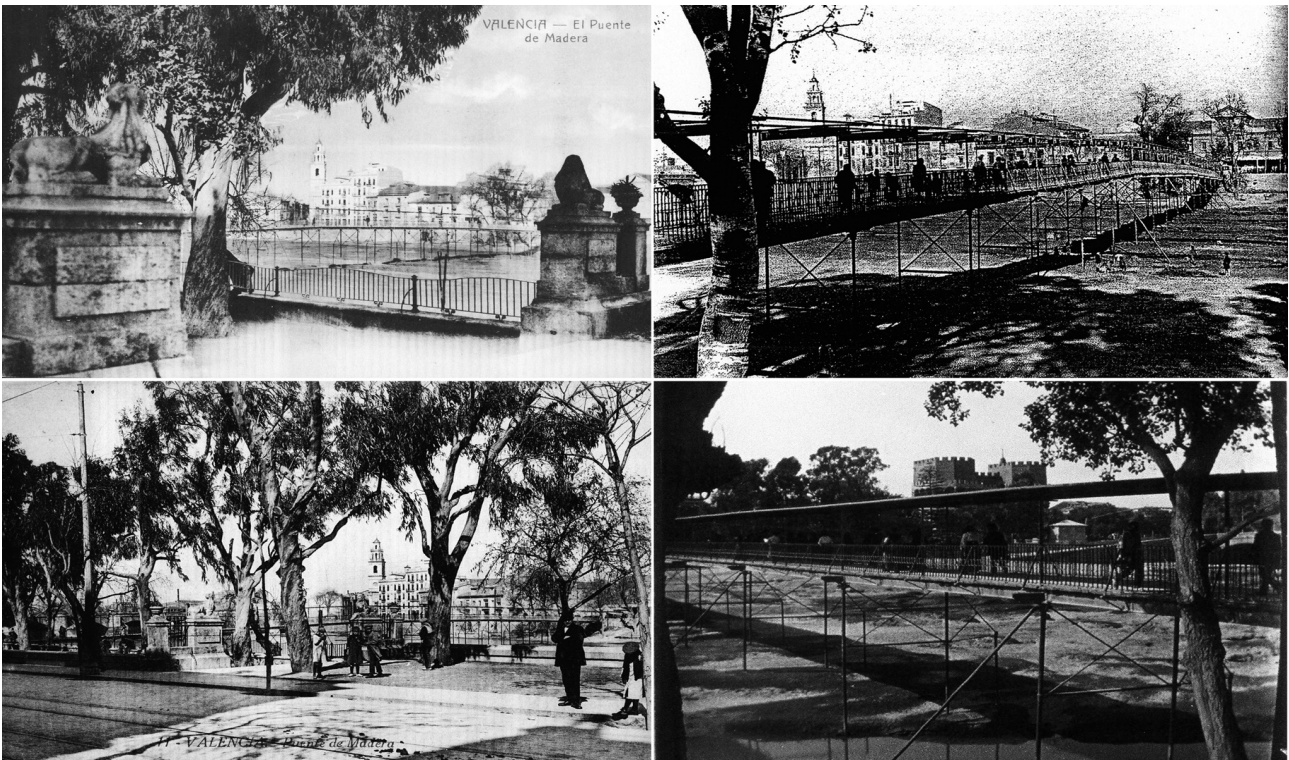


Figura 3. Fotografía histórica de la pasarela tras la riada de 1957. (Archivo Valenciano)



Figura 4. Comparativa del estado de la pasarela en el año 1982 y en la actualidad. (Archivo Valenciano)

1.3. El parque del Turia como recorrido cultural

El tercer tema relevante, se refiere a la precaria situación actual del tramo del parque del río Turia comprendido entre los puentes históricos de Trinidad y Serranos, convertido en la actualidad en una suma de cuatro campos de fútbol que rompen con la continuidad natural del jardín y que reducen el espacio público de parque, impidiendo una relación natural y adecuada de los puentes históricos y sus recuperadas conexiones del lecho del río (dos escaleras del puente de Trinidad y rampa de carruajes del puente de Serranos), con el Centro Histórico.

En este sentido cabe resaltar el papel de eje vertebrador que debe desempeñar el parque del río Turia, y en especial su compromiso con la definición del recorrido cultural que, partiendo de los Jardines del Real con el Museo de San Pío V y atravesando en diagonal el tramo de parque de referencia, se adentra en la ciudad

histórica a través de la recuperada Bajada de Carruajes, en una secuencia museística de gran calado, formada por piezas relevantes como: las Torres de Serranos, la Cortes Valencianas, el Palau de la Generalitat, la Catedral, La Basílica de la Virgen, el Museo de la Ciudad, el Almudín, o la plaza de la Almoina, introduciéndose a partir de ahí en las entrañas del magnífico Centro Histórico de Valencia.

1.4. La función deportiva dentro del Parque del Turia

El cuarto tema relevante se refiere al uso deportivo, como uno de los usos importantes que se desarrollan en la actualidad en el parque del Turia, con una alta participación ciudadana, y con unas instalaciones, que en el tramo de referencia, y hasta hace escasos meses, se concretaban en cuatro campos de fútbol provisionales muy deteriorados, con unos servicios en condiciones muy precarias, y de una factura impropia para el lugar histórico-patrimonial donde se insertan.



Figura 5. Imágenes virtuales generales del Proyecto para la Transformación Urbana entre San Pío V y Torres de Serranos de Valencia. (Ignacio Bosch y otros)

La Fundación Deportiva Municipal, consciente de esta situación, y de su impacto negativo en el parque del Turia, ha hecho suyas las propuestas planteadas por nosotros, de forma que de los cuatro campos de fútbol actuales, ha consolidado sólo los dos dispuestos en la diagonal nor-oeste y sur-este, trasladando a otras zonas de Valencia los otros dos, liberando con ello una importante superficie para reconvertirla en zona de parque arbolado.

En este sentido, cabe señalar la importancia que tiene el disponer unos servicios adecuados al uso deportivo que se integren de forma amable en la organización natural del parque, de forma que se planteen como parte integrante del paisaje y de los lógicos recorridos peatonales, respetando la cualificación patrimonial de los pretilos que encauzan y delimitan el parque.

2. SOLUCIÓN ADOPTADA

La solución diseñada busca atender los cuatro temas relevantes comentados, mediante una única operación que incluya en su concepción las respuestas necesarias para dar solución satisfactoria a los problemas planteados. En este sentido, y solo desde la eficacia en la transmisión de las ideas, cabría fragmentar la explicación en dos temas: la solución viaria, con la urbanización de la zona y la reestructuración del “Pont de Fusta”; y la ordenación del parque urbano del Turia, en el tramo de referencia.

2.1. Solución viaria: urbanización y reestructuración del “Pont de Fusta”

La elección de la disposición relativa del nuevo “Pont de Fusta”, consigue resolver las necesidades de proximidad, direccionalidad y capacidad requeridas por las condiciones del tráfico; minimizar la presencia que supone la creación de un nuevo puente en el perfil de la ciudad y en la propia trama urbana; recuperar dos puentes emblemáticos de Valencia (Trinidad y Serranos); y ser el motor o la excusa para impulsar el ajardinamiento de una zona clave del río Turia.

2.1.1. PONT DE FUSTA: El reestructurado “Pont de fusta”, se conforma con dos tableros paralelos e independientes, el primero (aguas abajo) de tráfico rodado, y el segundo (aguas arriba) de recorrido peatonal. Ambos se integran en la ciudad y en la trama urbana, de forma amable y silenciosa, sin estridencias ni pretensiones de singularidad, buscando en su plano superior ser eficaces en la resolución de los problemas, con el mínimo de elementos; y en su plano inferior integrarse con naturalidad en el Parque, haciendo que

la disposición y configuración de los soportes, surjan de las leyes que lo estructuran.

El tablero de tráfico rodado tiene 11m de anchura, con capacidad para tres carriles. Dispone de nueve apoyos transversales, secuenciados con la misma carencia que el puente histórico de la Trinidad, con unas luces contenidas de 16m, lo que permite reducir su canto a solo 1m, y minimizar con ello su presencia en la ciudad, mostrándose como una lámina horizontal, continua y autónoma, que busca en su materialidad de hormigón blanco, ser reconocida durante día como una línea sutil que se transforma durante la noche, en un débil trazo de luz.

El tablero peatonal, separado tres metros del de tráfico, y con una anchura de 4'50m, se presenta con voluntad de autonomía, buscando recuperar y transmitir las cualidades que caracterizaban al primitivo “Pont de Fusta”, y que suponían: ligereza en su concepción y percepción; sensación de protección y linealidad para él viandante; y presencia de la madera como material constitutivo. Para ello, esta nueva versión de la conexión peatonal, descansa en solo cinco de los nueve apoyos anteriormente indicados, de forma que al duplicar la luz hasta los 32m, y plantearse con suelo y barandillas a modo de envolvente secuencial de madera, se nos muestra con extrema ligereza y amabilidad, minimizando su presencia y transmitiendo al espectador una imagen cálida, sensorial y delicada.

De la envolvente secuencial de madera, surgen cada cuatro metros, dos varetas de madera separadas 10cm, que al plegarse sobre sí mismas, alrededor de la pasarela, hacen referencia en modo esencializado a la pérgola-marquesina original, resolviendo la iluminación de la pasarela. A la vez, estas dos varetas, se pliegan sobre el plano inferior del tablero de tráfico rodado, resolviendo de nuevo la iluminación de su cara inferior, e introduciendo en el ambiente del parque, la calidez de la textura de la madera, disminuyendo la sensación de pesadez y frialdad del hormigón blanco del tablero.

El espacio intermedio de separación entre ambos tableros, peatonal y de vehículos, tiene por misión alejar al peatón de la tensión del tráfico, permitiendo la introducción de la luz en el lecho del río, reduciendo la sombra arrojada sobre el parque, y haciendo el conjunto más amable, al emerger en su seno 16 palmeras datileras, que se establecen como nexo de unión entre ambos niveles, acercando el jardín del Turia al nivel superior de la calle.

Por último, los nueve soportes, de hormigón blanco, se configuran como pórticos triples, de 1'20m de canto y 0'40m de ancho, separados



Figura 7. Imagen virtual de la nueva pasarela, del Proyecto para la Transformación Urbana entre San Pio V y Torres de Serranos de Valencia. (Ignacio Bosch y otros)



Figura 8. Secciones transversales del nuevo “Pont de Fusta”, del Proyecto para la Transformación Urbana entre San Pio V y Torres de Serranos de Valencia. (Ignacio Bosch y otros)

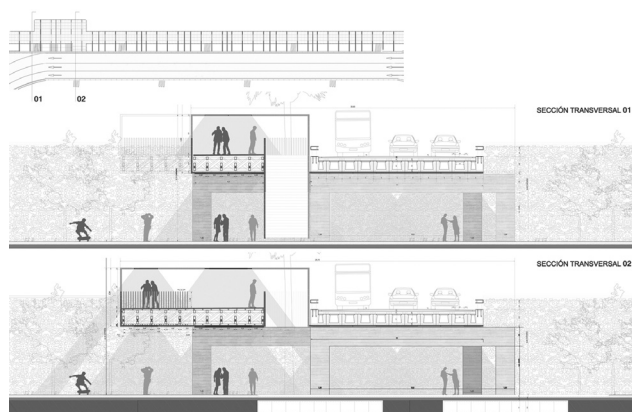


Figura 9. Planta general nivel de calle, del Proyecto para la Transformación Urbana entre San Pio V y Torres de Serranos de Valencia. (Ignacio Bosch y otros)

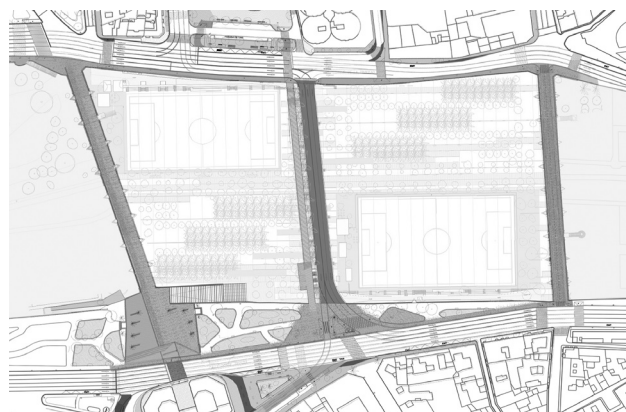


Figura 10. Planta general del lecho del río, del Proyecto para la Transformación Urbana entre San Pio V y Torres de Serranos de Valencia. (Ignacio Bosch y otros).

entre sí 0'40m, con dos longitudes tipo: 13 y 19m. Su disposición alternativa, permite resolver racionalmente los apoyos de ambos tableros, e introducir en el lecho del río-parque, una sensación de movimiento en la dirección este-oeste, reforzando la linealidad y direccionalidad del parque. El acabado de los soportes, mediante una textura de fragmentos horizontales de pequeño tamaño donde quedan reflejadas las vetas de la madera del encofrado, busca reducir la sensación de su dimensión, acercándolos a la escala humana.

2.1.2. Urbanización Nivel De Calle: La solución al tráfico rodado se concreta con dos actuaciones: la introducción del nuevo vial "Pont de Fusta"; y el ajuste de la urbanización de la zona de influencia.

2.1.2.1. Respecto de la situación relativa del nuevo Pont de Fusta, cabe reflexionar, en primer lugar sobre el arranque y encuentro del mismo con ambas orillas, para lo que se ha considerado necesario tener en cuenta las siguientes cuestiones relevantes:

- La penetración hacia el Centro Histórico del tráfico rodado desde las tres direcciones de la orilla norte, es decir: este, oeste y norte.
- Los recorridos peatonales y ciclistas que atravesando la pasarela peatonal conectan la zona norte de la ciudad de Valencia con su centro histórico.
- La conexión futura del tráfico rodado que circulará por el nuevo puente.
- La disposición relativa de los monumentos, que caracterizan el paisaje urbano y el perfil de la ciudad: Torres de Serranos, Santa Mónica, FEVE, y el Museo San Pio V.
- La existencia en las "Alameditas" junto al pretil sur del río y en la zona de encuentro con el nuevo puente, de ejemplares singulares de arbolado protegido a respetar.

El segundo tema de reflexión, se centraba en la disposición relativa de los dos tableros del "Pont de Fusta", respondiendo a la pregunta de cual debía mirar al Este, y cual al Oeste.

En una primera instancia, y priorizando los recorridos peatonales, parecía lógico que la pasarela peatonal se situara aguas abajo, mirando al Este, hacia el mar. Sin embargo, la búsqueda de una solución que resolviera los condicionantes planteados, y en especial los derivados del radio de giro de los autobuses, la canalización del tráfico de penetración al centro histórico a través de la C/ Conde Trenor, Plaza de los Fueros y C/ Serranos; y el necesario respeto del arbolado protegido, determinaron la disposición contraria, como la definitiva, situando el tablero de tráfico aguas abajo y la pasarela peatonal, aguas arriba.

Esta solución es ventajosa para el ciudadano que circula en dirección hacia la ciudad histórica, al tener en su punto de mira, de forma limpia y sin obstáculos, a las torres de Serranos. Este tema se ha reforzado disponiendo, en el último tercio del recorrido cerca ya del pretil sur, un remanso-mirador, donde además de zona de descanso y contemplación de la ciudad histórica, se plantea como lugar de conexión con el parque del Turia, a través de una nueva escalera, muy ligera en su presencia y situada en la fisura-separación entre los dos tableros.

2.1.2.2. El análisis del tráfico rodado de Valencia, en especial el de penetración y salida de la zona norte, así como los flujos peatonales, ha determinado la delimitación de la zona de actuación, reconociendo las afecciones, y las actuaciones generales y puntuales que deben permitir la normalización de todos los movimientos, a la vez que la consecución del objetivo principal de eliminar el tráfico del puente de Serranos, y reducirlo en el puente de la Trinidad. Por ello, la actuación más relevante se vincula con la definición de las condiciones ambientales, como el pavimento, el arbolado, el mobiliario urbano, la iluminación, ..., que permitan que el entorno sea percibido como una zona de carácter peatonal. En este sentido, se ha definido un anillo con fuerte dominio del peatón, formado por el puente de Serranos, las Alameditas, el puente de la Trinidad y el margen norte de cauce del río Turia.

En la definición de las condiciones ambientales, el conjunto se nos presenta con un mismo pavimento continuo de piedra granítica, de color cálido y textura variable, que permite reforzar la unidad del conjunto, a la vez que marcar la direccionalidad de los ejes de penetración: puentes de Serranos y Trinidad. Este tema queda remarcado por la línea de luz proyectada, empotrada en el pavimento, en la unión del mismo con la barandilla-pretil oeste de ambos puentes, que a su vez, actúa como elemento lineal de separación entre la nueva actuación (el pavimento), y la preexistencia, el puente.

El pavimento de piedra granítica, al plantearse con despiece pequeño, 10 x 20 cm, y con dos texturas diferenciadas, permite, con su combinación aleatoria, generar una interesante vibración, que ayuda tanto a remarcar la direccionalidad de los ejes, como a la conexión con el pavimento de tierra morterenga existente en las "Alameditas", utilizando el recurso de la integración al conseguir que el nuevo adoquinado se diluya en el plano continuo y uniforme de tierra del jardín.

2.1.2.3. Desde un principio se estableció como tema de especial relevancia, el acercamiento del nivel de la ciudad al nivel del parque del Turia. Para ello, el proyecto, además de recuperar las conexiones originales de las dos escaleras del puente de Trinidad, y la bajada de carruajes de Serranos, planteaba la disposición de una nueva rampa de conexión peatonal, con una pendiente del 6%, que permitiera establecer una relación fácil y fluida para todas aquellas personas con determinadas

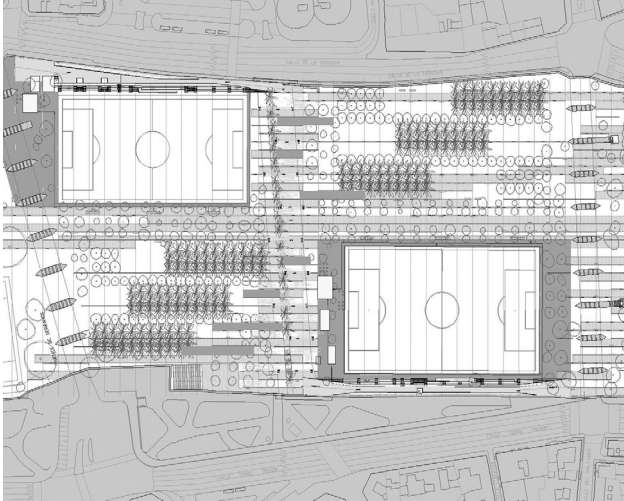


Figura 10a. Planta general del lecho del río, del Proyecto para la Transformación Urbana entre San Pio V y Torres de Serranos de Valencia. (Ignacio Bosch y otros).

dificultades, como pueden ser desde los minusválidos, hasta las personas mayores, pasando por los niños, carritos, bicicletas...

La rampa se sitúa aguas arriba, en la entrada al puente de Serranos, desde el Centro Histórico, con un trazado de ida y vuelta, con el doble objetivo de disminuir su presencia y presentar su encuentro con el parque-río, desde aguas abajo, como ocurre con las escaleras históricas. Su formalización se establece mediante un plano-lámina continuo y en pendiente, que surge en voladizo a ambos lados del plano vertical soporte, y que se despega intencionadamente del muro pretil, para seguir entendiendo éste, como muro vertical continuo en toda su dimensión. Su materialidad, hormigón coloreado con encofrado de tablilla de madera, busca en el color y en la textura fragmentada su descomposición visual, presentándose como un elemento ligero y de escasa presencia.

2.2. Ordenación del parque urbano del Turia en el tramo de referencia

El reto planteado en este nivel inferior, se establecía en disponer un nexo de unión que fuera capaz de relacionar de forma natural y sencilla los puentes históricos de Trinidad y Serranos y los dos campos de fútbol con la presencia del nuevo "Pont de Fusta".

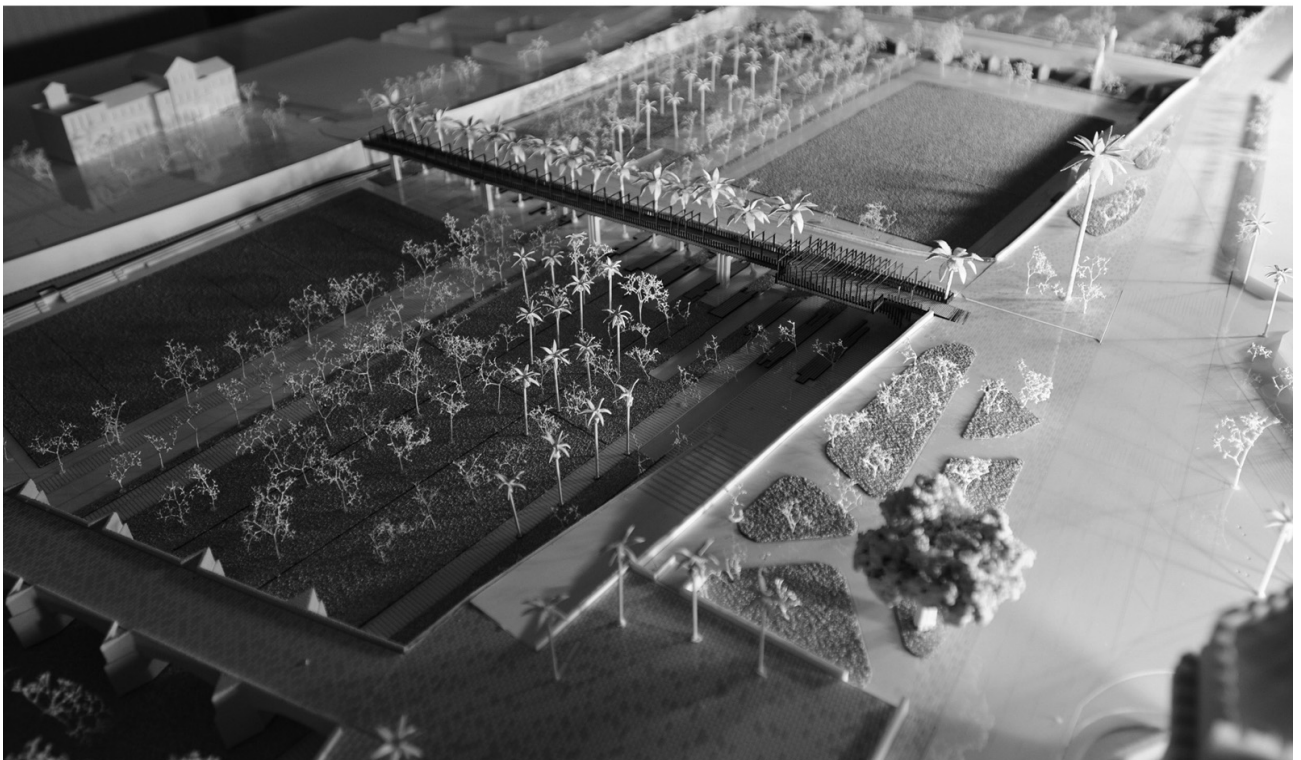
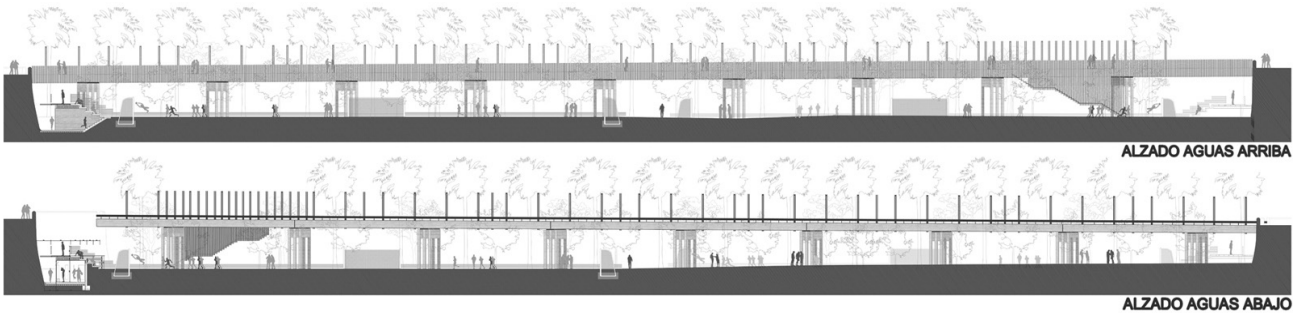


Figura 11. Alzados longitudinales del nuevo "Pont de Fusta" y fotografía de la maqueta, del Proyecto para la Transformación Urbana entre San Pio V y Torres de Serranos de Valencia. (Ignacio Bosch y otros)

2.2.1. Sistema de orden. Para ello, se planteó la definición de un sistema de orden, cuya solución es el resultado de la esencialización formal y de un planteamiento de mínimos, cuya geometría surge desde la direccionalidad marcada por el río (en especial la alineación entre los puentes de Trinidad y Serranos), que, al fragmentarse según un módulo de 4m (deducido del intereje de Trinidad), en cintas y trazas que se solapan y superponen, permiten conseguir la articulación en sentido transversal y diagonal.

2.2.2. Organización del espacio urbano del parque. Este sistema de orden, ha permitido referenciar y articular todos los elementos que conforman el espacio urbano, en especial: las permanencias histórico-patrimoniales de los puentes de Trinidad y Serranos, los muros pretiles, la bajada de carruajes, y el tamar-casalicio en la orilla sur; la existencia de dos campos de fútbol de reciente factura, diagonalmente dispuestos apoyado uno en la orilla sur, aguas abajo, y el otro en la orilla norte, aguas arriba; los recorridos peatonales y ciclistas longitudinales, tanto perimetrales como centrales, que en la actualidad recorren el parque desde el puente del Real hasta el puente de San José;

Igualmente ha permitido potenciar las intenciones del planeamiento en vigor, disponiendo bajo los puentes láminas de agua, que recuerden su función primigenia, y sobre todo ha potenciado el recorrido museístico-cultural al aire libre, entre el museo de San Pio V y la ciudad Histórica.

En definitiva, la solución adoptada según este sistema de orden, permite dar respuesta a todos los condicionantes planteados, haciendo

que se produzca una fuerte integración entre las diferentes partes y el conjunto. Así, en todo lugar del tramo del parque proyectado, se tiene la sensación de estar siempre dentro de un mismo marco de referencia, haciendo que todos los elementos que lo conforman estén entendidos como parte integrante de un mismo sistema.

2.2.3. Arbolado. Respecto al conjunto del arbolado proyectado en el nivel del lecho del río, cabe indicar dos cuestiones: la primera que se trasplantan los árboles imprescindibles de desmontar por necesidades de la construcción del nuevo "Pont de Fusta", del campo de fútbol o de los propios vestuarios. La segunda se refiere a la plantación de los nuevos árboles.

El objetivo marcado con el nuevo arbolado, trata de conseguir, de una forma natural, el equilibrio entre la direccionalidad Este-Oeste, establecida por el propio sistema de orden en el que se inserta, y la tensión diagonal, Noreste-Suroeste, para potenciar el recorrido museístico-cultural, y a la vez, obtener espacios de remanso. Para ello, se han tenido en cuenta las cualidades de cada especie en cuanto a tipo de porte, crecimiento, formación de copa, hoja perenne u hoja caduca, colorido, y su capacidad para marcar una dirección, formar agrupaciones boscosas, dar sombra, o bien crear un ambiente agradable a su alrededor.

Se han utilizado especies arbóreas ya existentes en el propio parque del Turia, y por tanto, ya experimentadas en el lugar. En general son árboles de crecimiento rápido, con una altura media de 4-8m, combinando los de hojas perennes con los de hojas caducas, buscando la diferencia y la vibración, en el colorido de la floración (blanco del Naranja o la Robina;



Figura 12. Visión virtual a nivel del peatón del jardín, del Proyecto para la Transformación Urbana entre San Pio V y Torres de Serranos de Valencia. (Ignacio Bosch y otros)

azul-lila de la Jacaranda; amarillo del Schinus y de la Acacia, ...), en el colorido del fruto (rojo del Schinus; naranja del Naranja; ...), en el efecto de alfombra de la caída de la flor y de las semillas (Jacaranda), o en la penetración aromática de sus flores (Naranja, Robina, ...).

Para reforzar la direccionalidad del nuevo puente, se ha previsto la disposición de Palmeras dactilíferas, en alineación, situadas en el espacio intermedio entre ambos tableros.

Para potenciar la transversalidad del recorrido diagonal del espacio museístico al aire libre, se han organizado seis agrupaciones de 30 palmeras *Wasghintonias*, dispuestas en cuadrícula a una distancia media de 4-5m, decaladas entre sí para tensionar la dirección diagonal.

Igualmente, para definir espacios de reposo en sombra, se han dispuesto cuatro agrupaciones arbóreas, de 9 a 15 ejemplares, dispuestos igualmente en cuadrícula de 4-5m, con especies de *Ulmus Pumila*, *Citrus Aurantium*, *Acacia Longlifolia*, y *Robina Pseudoacacia*.

2.2.4. Servicios. Uno de los temas a resolver se refiere a la disposición de las gradas, vestuarios y servicios comunes de administración, aseos y cafetería, necesarios para dar cobertura a las demandas de los deportistas y público que utilizan las instalaciones deportivas.

La solución proyectada, debía resolver en forma racional y eficaz, las funciones requeridas para cada campo de fútbol, consistentes en: ocho vestuarios para 10-15 jugadores cada uno, un vestuario de árbitros, aseos para público, así como espacios de instalaciones, almacenamiento, administración y cafetería.

El reto era su adecuada inserción en el paisaje del parque urbano del río Turia, conciliando además dos cuestiones relevantes, como son: la minimización del impacto de estas nuevas edificaciones; y su respetuoso diálogo con las preexistencias patrimoniales.

Para conseguirlo, la solución se ha concretado en la definición de una edificación lineal, dispuesta en el lado longitudinal del campo de fútbol, junto al muro-pretil, y planteada semi-enterrada, de forma que las cuatro gradas para el público ocultan los vestuarios. Éstos, se separan del muro-pretil, dejando el espacio necesario por donde se produce el acceso de los deportistas, y por donde reciben la luz y la aireación. La cubierta de los vestuarios se conforma como un paseo abierto al público en general, que permite mantener los flujos de peatones dispuestos perimetralmente junto a los muros-pretil del cauce-parque. Por último, las funciones de administración, aseos y cafetería, se conforman en piezas exentas y autónomas, como cajas de vidrio recubiertas de madera, que se nos presentan ligeras, transparentes y de pequeñas dimensiones, de forma que se establecen más como mobiliario urbano, que como una construcción propiamente dicha.

AGRADECIMIENTOS

Los autores del presente artículo desean dejar constancia de su agradecimiento a los profesores y becarios que han colaborado en la realización de las investigaciones y proyectos que se recogen en el artículo. Igualmente, agradecen la confianza puesta en nuestro trabajo, por el Ayuntamiento de Valencia, y en especial por el Jefe de Servicio de Circulación y Transportes, D. Juan Casani

NOTAS ACLARATORIAS

1 Los Proyectos de Restauración de los puentes Históricos de Serranos y Trinidad, fueron presentados en el Ayuntamiento de Valencia el 22/06/2006, y realizados por un equipo interdisciplinar del Instituto Universitario de Restauración del Patrimonio de la UPV, dirigido por Ignacio Bosch Reig, con la colaboración de: los arquitectos Carlos Campos, Vicente Corell, José L. Alapont, Ana Navarro y Luis Bosch; de los ingenieros de C.C.P. Joaquín Catalá, Pedro Calderón y los arquitectos Arturo Martínez y Adolfo Alonso en la estructura; del ingeniero de C.C.P. José Herraiz y del arquitecto Pablo Navarro, en el levantamiento gráfico; y del ingeniero Industrial Elias Hurtado.

English version

TITLE: *Urban transformation between San Pio V and the Serranos Towers in Valencia*

ABSTRACT: *The article describes the research done for urban transformation of the area between San Pio V Museum and the Serranos Towers in Valencia, with the triple aim of: ensuring the conservation of the historical Trinidad and Serranos bridges, which involves eliminating motor traffic over these, whilst preserving the possibility of coming into and getting out of the city from its northern side; boosting the cultural use of the river bed by means of the museum route including Pio V, Turia park, Serranos Towers, the old city and its museums; and integrating the leisure-sports function of the park in a natural manner. The article goes further into the evaluation of criteria and solutions for action, seeking to value the necessary sensation of serenity and dialogue with pre-existence from a present-day cultural standpoint.*

KEYWORDS: *investigation, conservation, pre-existence, transformation, history, cultural dialogue*