

INTRODUCCIÓN

UNA INTERPRETACIÓN CRÍTICA DE LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PASEO SARASATE

El paseo Sarasate es sin duda el paseo más importante de la ciudad de Pamplona y conforma con su vecina Plaza del Castillo el conjunto de espacios públicos de la ciudad con más relevancia urbana y social.

Antes al Privilegio de la Unión de 1423 de la unificación de los tres burgos, el ámbito actual del Paseo Sarasate era extramuros, la Iglesia de San Nicolás hacia de murala y el final de la c. San Miguel era una puerta de salida de la ciudad (1). En la Pamplona moderna, la Taconera y el ámbito del Paseo Sarasate eran un único *cinturón verde* entre la ciudad, la Ciudadela y las murallas (2).

Con el crecimiento del I Ensanche y los inicios del II Ensanche el paseo y sus cuatro fachadas quedan consolidadas (3) entre finales del s.XIX y principios del XX, con el primer nombre del Paseo Valencia, y se determina su condición de gran explanada urbana (4).

A partir de este punto, tres son los episodios que determinarán el porvenir del Paseo y la distorsión de su condición de vacío conector urbano :

• La construcción del Monumento a los Fueros en 1902 (5).

La construcción de la estatua conmemorativa de unas circunstancias histórico-políticas tan relevantes para Pamplona y Navarra anclarán para siempre el paseo en los libros de Historia a través de la iconográfica estatua que la preside. Sin embargo, la posición de la enorme pieza (23,4 m de altura y un diámetro máximo de base de 18m) a escasos 45m de la fachada del edificio de la Diputación determinará conjuntamente a los dos siguientes puntos la pérdida del espíritu original del paseo:

• La llegada del un ramal del Ferrocarril Eléctrico del Irati en 1911 (6).

El tren Irati establece una parada en el entonces llamado Boulevard Sarasate y sus vías de entrada y de salida por el Oeste (lado del Parlamento) recorren todo el paseo por ambos lados realizando el giro de 180º entre el Monumento de los Fueros y el edificio de la Diputación, encajonando entre las vías la estatua. Queda para la historia saber porqué no se quiso conectar la entrada y la salida girando las vías antes del Monumento como ocurría con los pasos laterales en el paseo de principios del siglo (3). Dicha parada fue suprimida y las vías desmanteladas en 1930, pero el precedente estaba ya marcado.

• La invasión del tráfico de vehículos privados entre 1950 y 1970 (7 y 8).

Siguiendo el esquema del tren Irati, en los años 1950 los carriles de vehículo para los primeros autobuses urbanos y escasos coches privados giran por detrás del monumento, consolidando el aislamiento de la estatua del resto del paseo (7). Con el *desarrollismo* de las décadas 1960-70, llega la invasión del coche sobre el paseo con sus múltiples carriles de paso y de estacionamiento. La Iglesia de San Nicolás se ve, siete siglos después de su creación como bastión militar y defensivo de sus vecinos, invadida no por el enemigo sino por el coche de sus propios vecinos (8). La última reforma de entidad del paseo en 2011 (9) es en esencia una consolidación del modelo de paseo aislado de su entorno por los viales de tráfico.

El proyecto de transformación que aquí se plantea ha de revertir esta situación de trinchera y volver a dotar al paseo de la condición de explanada urbana de cremallera entre el Casco Antiguo y el I y II Ensanche; y de espacio natural conectado al corredor verde del Parque de la Taconera.

**EL PASEO SARASATE Y LA RENATURALIZACIÓN DE LA CIUDAD**

La transformación del Paseo Sarasate (1) ha de fomentar la **renaturalización de la ciudad**, revalorizando las características geográficas y ambientales de este espacio urbano. Este vacío urbano fue una explanada natural fuera de las murallas de la ciudad, más tarde fue una extensión del Parque de la Taconera (2) intramuros y volverá a serlo ahora concatenándose con este a través de la prevista nueva urbanización del I Ensanche (3). A su vez, la Taconera conecta las zonas naturales del Parque Fluvial del río Arga (4) con la Ciudadela (5) y el parque de la Vuelta del Castillo (6) creando la **conexión de todos los espacios naturales verdes principales alrededor del centro de la ciudad**. El Paseo Sarasate se ha de convertir en el último apéndice dentro de la ciudad de este conjunto de espacios naturales. Por ello, el **mantenimiento íntegro del arbolado** actual más incremento del mismo es primordial en la intervención. Incluso los Jardines del Palacio de Navarra (7) y la Plaza del Castillo (8) logran conectar con esta columna vertebral verde a través del Paseo Sarasate.

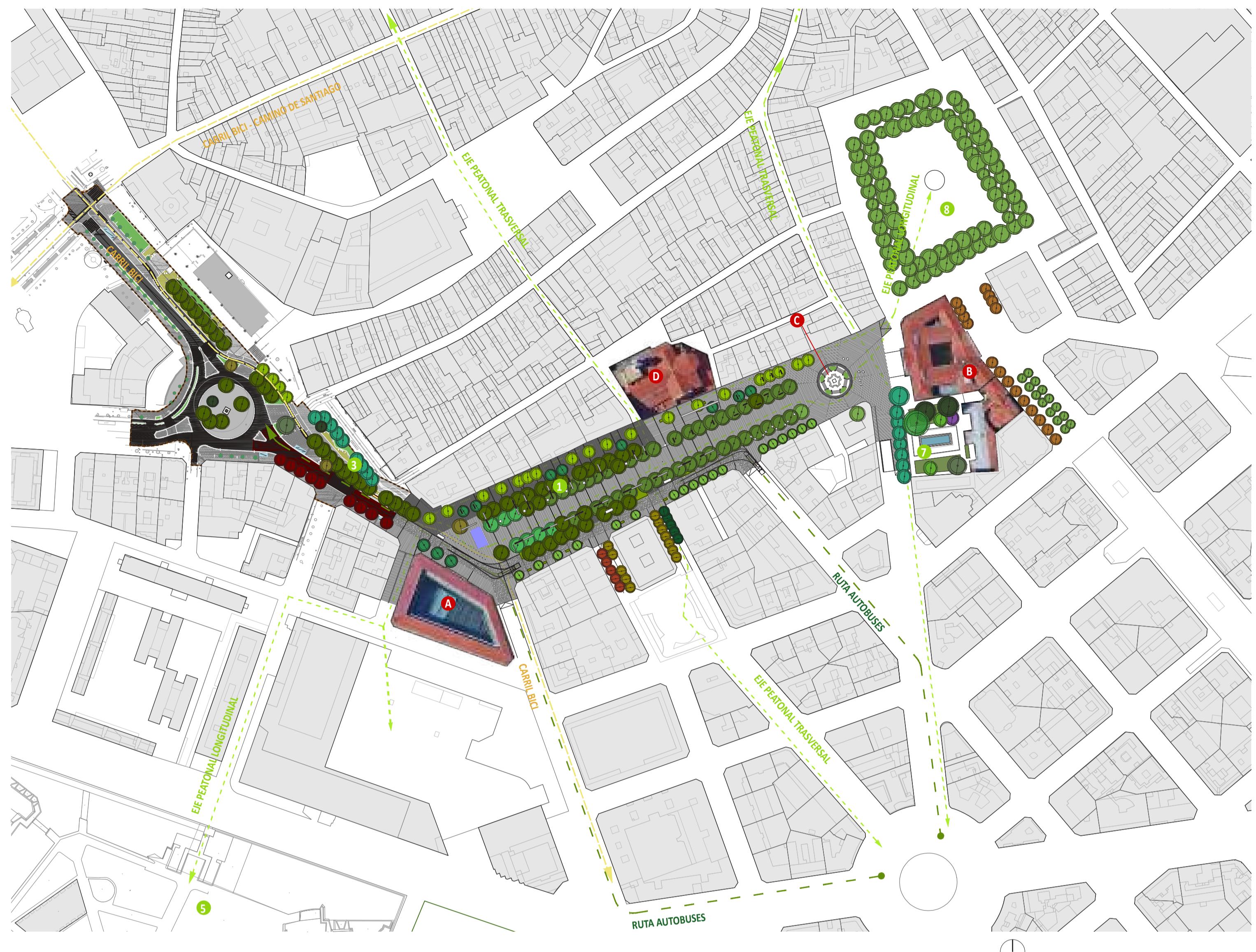
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA TODO@S

La transformación del paseo ha de incorporar una **accesibilidad universal**, eliminando escalones, barreras y obstáculos en todo el conjunto, con especial atención en los recorridos principales transversales y longitudinales del paseo. Se ha de permitir el **uso del paseo de manera segura e inclusiva a todos los grupos de edad**, especialmente niños y mayores; y a todas las personas, incluidas las que tengan alguna diversidad funcional (pavimentos podo-táctiles para la discapacidad visual, por ejemplo) con estándares de uso más allá de la normativa actual.

El acceso para tod@s ha de ser también a la cultura, por lo que una **estrategia de divulgación de la historia del Paseo y el Monumento a los Fueros** ha de ser incorporada en el proyecto de transformación, tanto para visitantes como locales.

REVALORIZACIÓN DEL SIMBOLISMO HISTÓRICO-INSTITUCIONAL EN EL EJE “PARLAMENTO - MONUMENTO A LOS FUEROS - GOBIERNO”

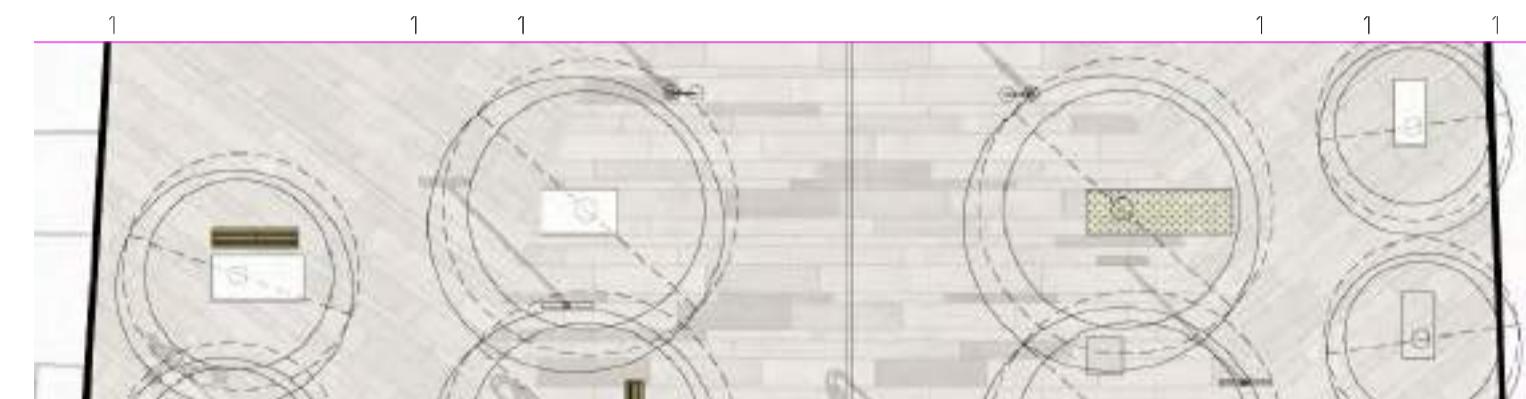
Desde la inauguración del nuevo Parlamento de Navarra (A) en 2002, en el Paseo Sarasate se creó el gran eje institucional de la ciudad, uniendo la sede del Parlamento con la sede del Gobierno de Navarra (B), atravesando por medio el Monumento a los Fueros (C). La transformación del Paseo busca revalorizar esta proximidad física y simbólica de los dos poderes políticos de la Comunidad a través de los Fueros mediante una urbanización que remarca este eje que mana desde el Monumento. Se propone un tratamiento de los extremos del paseo que busca poner en valor las fachadas de ambos edificios institucionales y reconectarlos formalmente al Paseo, con el objetivo también de afianzar la conexión simbólica con el espacio público del Paseo, que es el principal foro de expresión y manifestación pública de la ciudadanía de la ciudad de Pamplona. Además se ha de revalorizar a *el más viejo del lugar*, a la Iglesia de San Nicolás (D), consagrada en 1231.





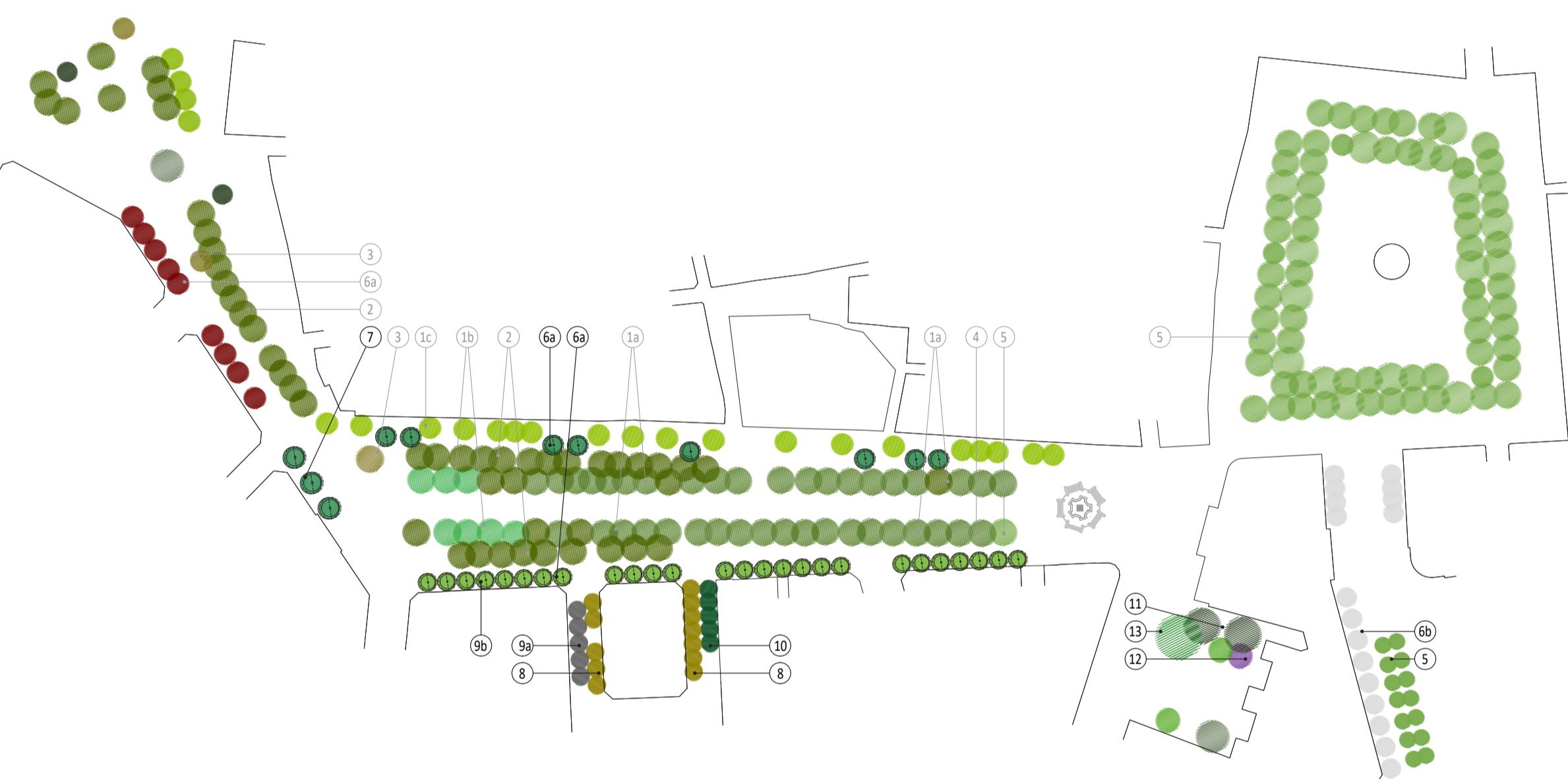
SECCIÓN LONGITUDINAL 3

SECCIÓN 3 - TRAMO PLANTA



VEGETACION. ARBOLADO

- 1a. TILO TILA TOMENTOSA
1b. TILO TILA PLATYPHYLLUS
1c. TILO TILA CORDATA
2. ALMÉZ CELTIS AUSTRALIS
3. FRENO DE FLOR FRAXINUS ORNUS
4. OLMO ULMUS PUMILA
5. PLÁTANO PLATANUS x HISPANICA
6a. ARCE DE FREEMAN ACER FREEMANII *
6b. ARCE BLANCO ACER CAMPESTRIS
7. GINKGO GINKGO BILOBA *
8. ALIGUSTRE LIGUSTRUM JAPONICUM
9a. CEREZO JAPONÉS PRUNUS INCISA MINEKO
9b. CEREZO DE FLOR PRUNUS SERRULATA *
10. SAPINDAL KOELREUTIA PANICULATA
11. CEDRO DE HIMALAYA CEDRUS DEODARA
12. ÁRBOL DE JÚPITER LAGERSTROEMIA INDICA
13. SEQUOIA SEQUOIA SEMPERVIRENS
* ARBOLADO NUEVO



SECCIÓN LONGITUDINAL 2

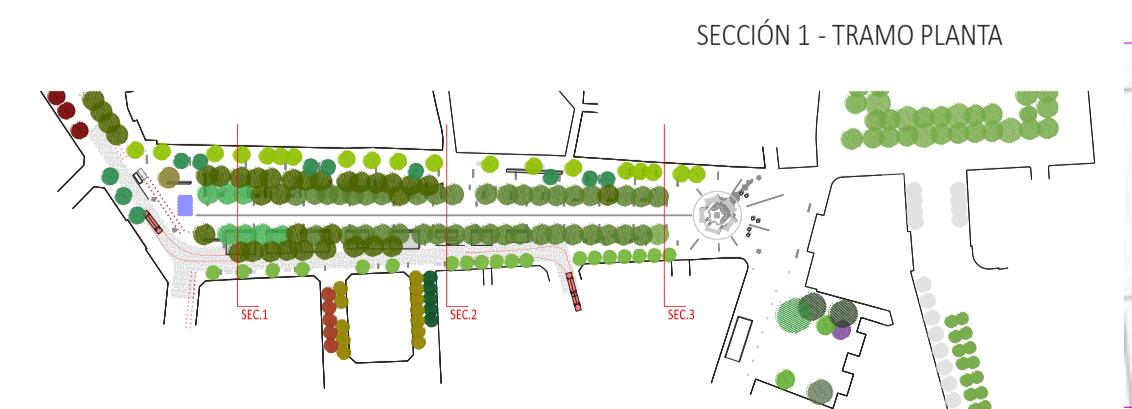
SECCIÓN 2 - TRAMO PLANTA



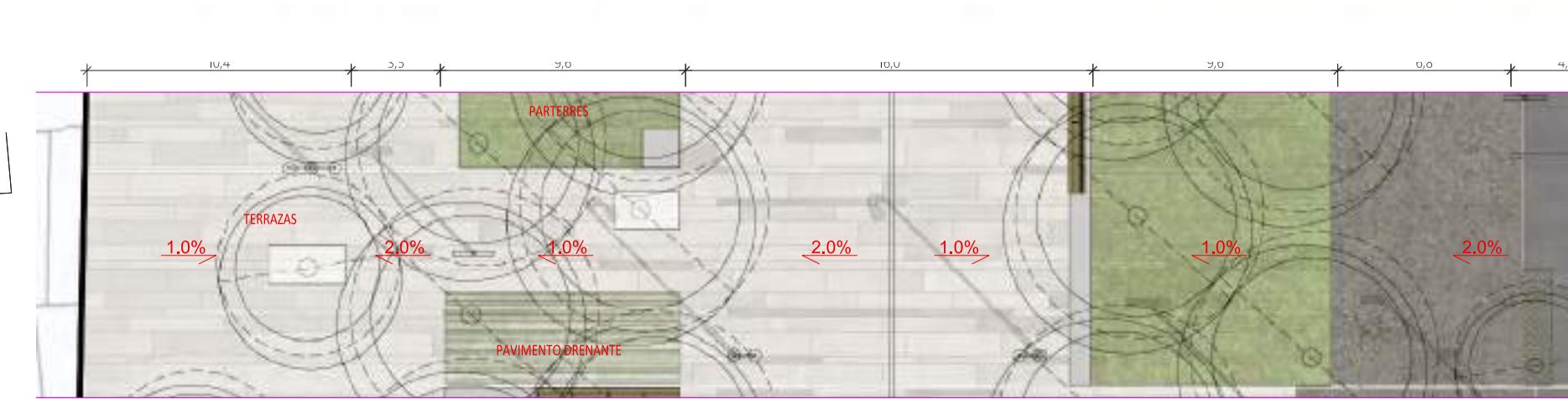
PAVIMENTOS



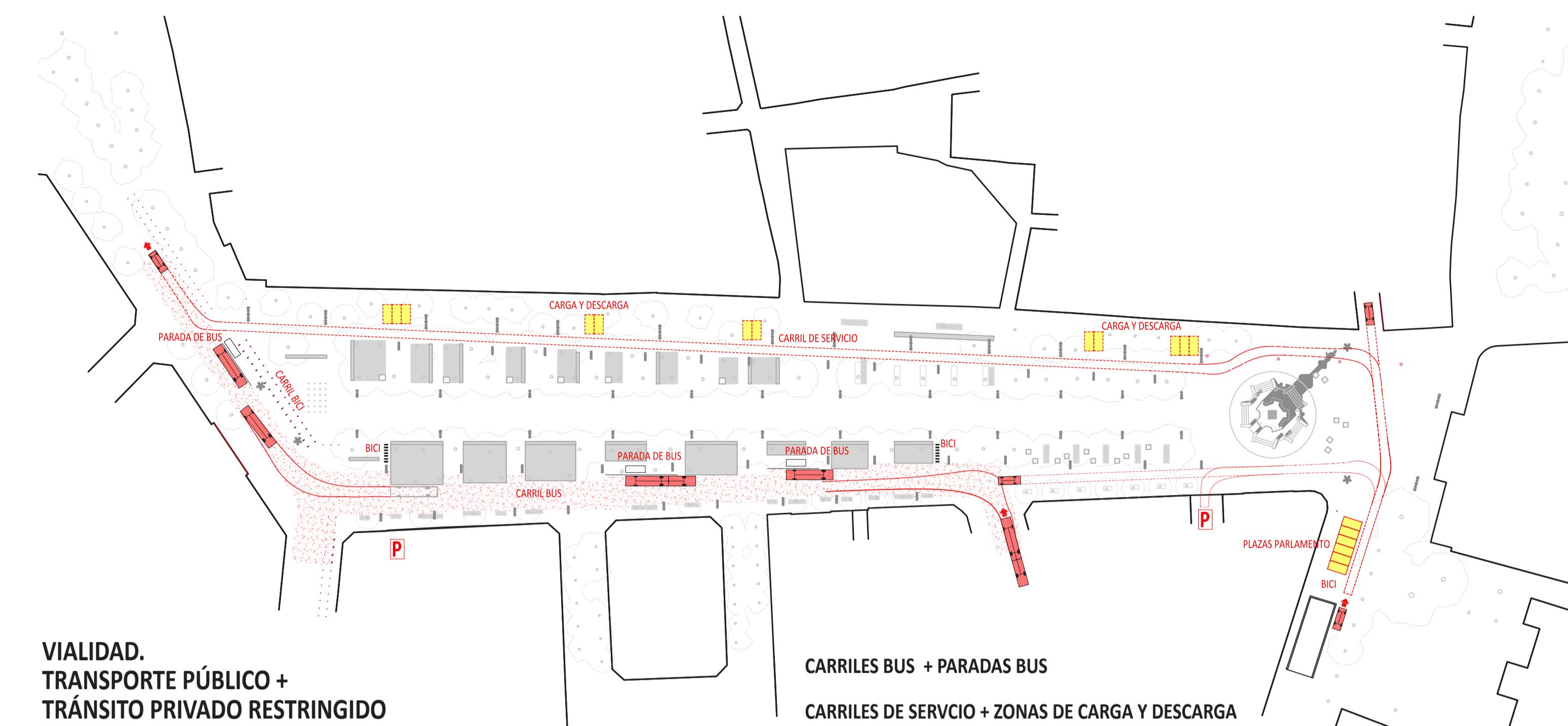
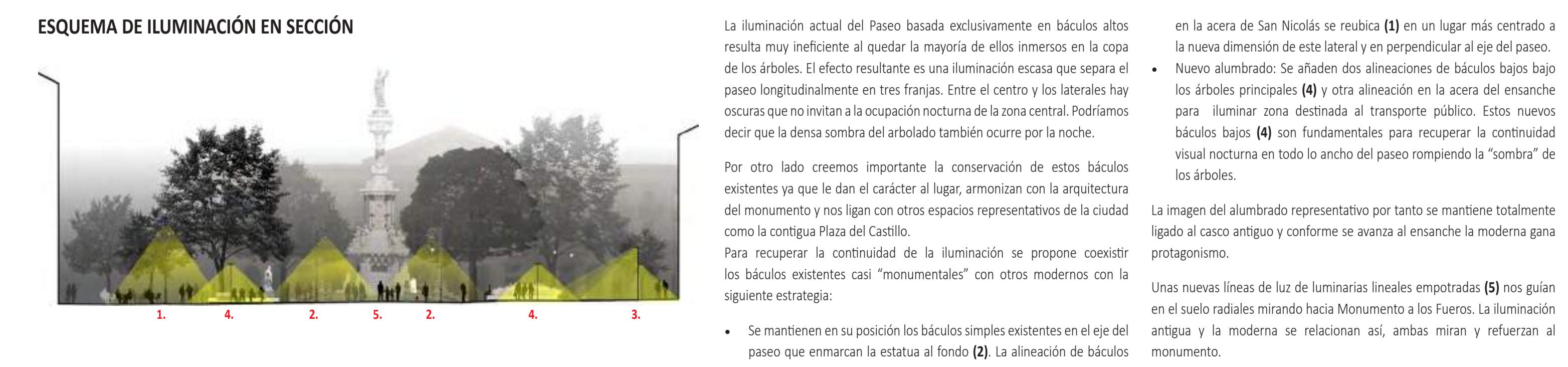
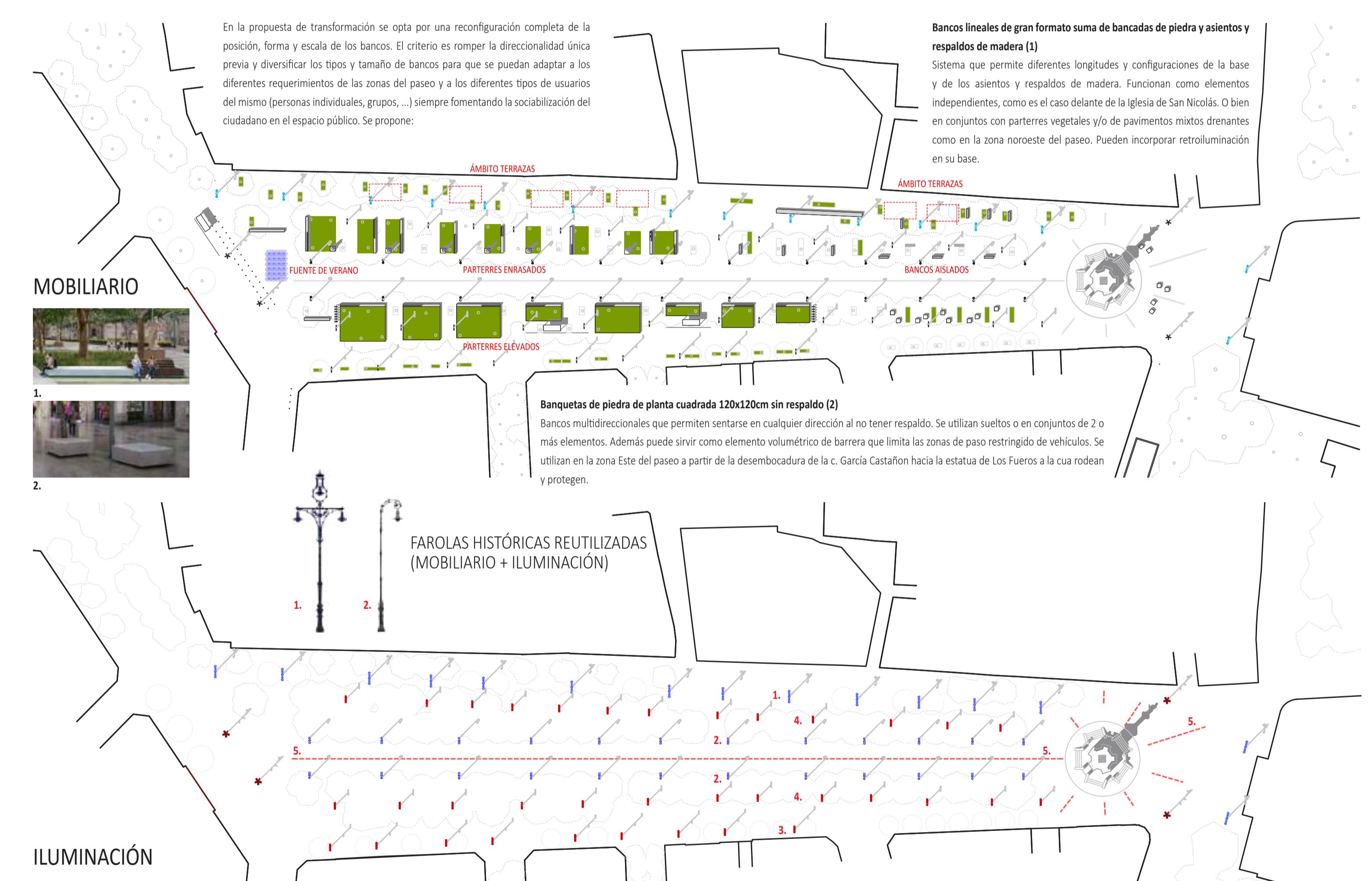
SECCIÓN LONGITUDINAL 1



SECCIÓN 1 - TRAMO PLANTA



E 1:250



ESQUEMA VIALIDAD / TRANSPORTE PÚBLICO ENTORNO

SEGÚN PLAN DE AMABILIZACIÓN PREVISTO



SEGÚN PROPUESTA DE TRANSFORMACIÓN PASEO SARASATE



E 1:1000

LEYENDA VIALIDAD TRÁFICO VEHÍCULOS PRIVADOS

- DIRECCIÓN TRÁFICO CONVENTIONAL
- CÁMARAS DE ZONA DE ACCESO CONTROLADO
- CARRIL DE SERVICIO DE ACCESO CONTROLADO
- DIRECCIÓN EN CARRIL DE ACCESO CONTROLADO
- ACCESO PARKING PÚBLICO
- ESTACIONAMIENTO ESPECIAL PALACIO DE NAVARRA
- ACCESO PARKING PRIVADO

TRANSPORTE PÚBLICO

- PARADA AUTOBUS
- PARADA BASE DE LÍNEA
- RECORRIDO AUTOBUSES ENTORNO P. SARASATE
- PUNTO DE ENTRADA AUTOBUSES ENTORNO P. SARASATE
- PUNTO DE SALIDA AUTOBUSES ENTORNO P. SARASATE

LÍNEAS DE VILLAVESAS ENTORNO PASEO SARASATE

- PRIMERA PARADA TRAMO CENTRAL PASEO SARASATE**
 - LÍNEA 3. CIRCULAR OESTE: CENTRO- ANSOAIN N2, N7 y N9 en una parada y N4 en la otra parada se desplaza al lado Sur del Paseo. Para ello se hacen dos cambios en la vialidad en la zona del paseo, y un tercer cambio previamente a la llegada de las líneas al paseo:
 - Todas las líneas de autobús que llegan a las 2 paradas centrales del Paseo Sarasate provienen de la Plaza Príncipe de Viana y suben por la Avenida San Ignacio. Si antes subían hasta el edificio de la Diputación para rodear la estatua de los Fueros y bajar por el lado norte; ahora se propone que giren a mano izquierda por la calle García Castaño para entrar en el punto medio del Paseo. Con ello se consigue liberar del paso de autobuses todo el lado norte del paseo junto al Casco Antiguo para profundizar en su peatonalización.
 - Una vez en el paseo en el lado Sur, se modifica el sentido del vial resultante de autobuses para buscar la salida a través de la calle Yanguas y Miranda en dirección a la rotonda del Hotel 3 Reyes, de igual manera que en la situación preexistente. Con ello se consigue liberar toda la zona que rodea a la Estatua de los Fueros del paso de los autobuses.
 - Antes de llegar al paseo, la parada existente de la línea N7 en la Av. San Ignacio se elimina. Sin embargo las líneas que han de entrar al Paseo Sarasate dispondrán de un nuevo carril bus a mano izquierda de la Av. San Ignacio, modificando el estado actual alrededor del monumento a San Ignacio de Loyola.
- SEGUNDA PARADA TRAMO CENTRAL PASEO SARASATE**
 - LÍNEA 15. PASEO SARASATE ZIUR MAYOR N2, N9, N7 y N4 en una parada y N15 y N4 en la otra parada se desplaza al lado Sur del Paseo. Para ello se hacen dos cambios en la vialidad en la zona del paseo, y un tercer cambio previamente a la llegada de las líneas al paseo:
 - LÍNEA NOCTURNA 4. PASEO SARASATE- BARAJAÍN
 - LÍNEA NOCTURNA 7. P. SARASATE - BAJA NAVARRA
 - LÍNEA NOCTURNA 7. PASEO SARASATE- ORKIOEN
 - LÍNEA 16. AIZOAIN- NOAÍN- BERIÁIN
 - LÍNEA 2. CORTES DE NAVARRA- ETXABAKOITZ
 - LÍNEA 21. CIRCULAR ESTE: CENTRO- ANSOAIN