

*“No es posible sentir el arte a través de las descripciones. Explicaciones y análisis servirán a lo sumo como preparación intelectual. Pueden, sin embargo, inducirnos a establecer un contacto directo con las obras de arte”.*

László Moholy-Nagy.

LA CIUDAD DE VALENCIA Y EL MAR: DE TOSCA A SOROLLA.

Metáfora o ficción.

Javier Domínguez Rodrigo.  
Académico. RACV.  
Catedrático. Universidad Cardenal Herrera-CEU.

DISCURSO DE APERTURA DEL CURSO 2012-2013.  
REAL ACADÉMIA DE CULTURA VALENCIANA.  
9 d'octubre. Día de la Comunitat Valenciana.

## LA CIUDAD DE VALENCIA Y EL MAR: DE TOSCA A SOROLLA.

Metáfora o ficción.

*“Valencia es amiga de un mar: el Mediterráneo. Pero novia de un río: el Turia.*

.....  
*Como enamorada, la Ciudad se mira en su Río. Y compone un rostro: mirar es eso.*

.....  
*La imagen de Valencia no se concibe sino con el Turia a sus pies”.*

Joaquín Arnau.<sup>1</sup>

La prosa elegante y precisa de Arnau<sup>2</sup> explicita las claves de la vinculación de la Valencia romana, islámica y cristiana con el meandro y lecho en que se asienta resguardándose de las cercanas playas de levante.

El protagonismo geomorfológico<sup>3</sup> del Guadalaviar (llanura de inundación costera, regadíos, humedales,...) y de su desembocadura en el mar, singular puerta de acceso y comunicación a lo largo de la historia, ha dejado importantes huellas en la memoria y en las tramas urbanas que confirman el heterogéneo proceso de formación de la actual metrópoli.



Vista de la ciudad de Valencia (1563) de Anton van der Wijngaerde conservada en la Biblioteca Nacional de Austria. Viena. En la imagen predomina la intención pictórica que caracteriza la ciudad por sus principales edificios (palacios, conventos, sistemas defensivos...) idealizando la forma urbana (geometrización,...)

Desde la antigüedad la ciudad -de la *polis* griega a las *civitas* latina- ha sido un auténtico instrumento de poder, esencial desde el punto de vista geopolítico para garantizar el control de amplios territorios<sup>4</sup>. Más allá de su primaria función defensiva,

---

<sup>1</sup> ARNAU AMÓ, Joaquín “El Palacio del Temple” -pág.2- en *El Palacio del Temple. Real y Sacro Convento de Nuestra Señora de Montesa y Santa María del Temple* -Colectivo-. Ministerio de Administraciones Públicas. Caja de Ahorros del Mediterráneo. Valencia, 2005.

<sup>2</sup> El profesor Arnau dictó -1996- en la Universidad Politécnica de Valencia un curso titulado “Prosa y Poesía de un lecho. El viejo cauce del río Turia en la ciudad de Valencia”. Facilitaba así una revisión de la relación ciudad-curso fluvial: “El Turia es el asiento de Valencia. Y el espejo adonde prefiere mirarse” ..... “En el linde del Turia, las sucesivas ciudades se solapan. Y su historia se decanta y precipita. Es un borde denso y saturado.....”.

<sup>3</sup> CARMONA GONZÁLEZ, Pilar. “Geomorfología de la llanura de Valencia. El río Turia y la ciudad”, *Historia de la Ciudad. II. Territorio, sociedad y patrimonio*, págs. 17-29. ICARO, CTAV, Ayuntamiento de Valencia y Universidad de València. Valencia, 2002. Edición a cargo de Sonia Daukšis Ortolá y Francisco Taberner Pastor.

<sup>4</sup> CHUECA GOITIA, Fernando. *Breve Historia del Urbanismo*. Alianza Editorial. Madrid, 1998.

religiosa, administrativa o comercial, su existencia y también su esplendor han ido asociados al de las grandes civilizaciones de nuestro mundo<sup>5</sup>.

La correlación entre prosperidad y urbanización se remonta a la Atenas platónica y socrática. El crisol de los tiempos aporta numerosos ejemplos: la Tebas de Ramsés II, la Florencia de Brunelleschi y de los Medici, el París de Napoleón III, la Barcelona de Cerdá, el Detroit de Ford, el Nueva York de Rockefeller...

La historiografía suele situar las primeras concentraciones urbanas en las riberas de los ríos Tigris y Eufrates<sup>6</sup>. Porque el agua, sea formando ríos, lagos, mares, bahías, estuarios, albuferas, marjales,... está en el origen fundacional de los primigenios asentamientos agrícolas que marcaron el tránsito al sedentarismo de los pueblos nómadas (cazadores-recolectores).



Panorámica de la Albufera (1563) de Anton van der Wijngaerde conservada en la Biblioteca Nacional de Austria, Viena.

La sociedad, cultura y economía egipcia indisolublemente asociadas al curso del Nilo y a la fertilidad de su valle, ilustran a la perfección las ventajas estratégicas, productivas, de abastecimiento, transporte y conexión que suponen para la población la proximidad a los *caminos* del agua.

El conjunto de Tebas (Luxor, Karnak...) con sus impresionantes necrópolis (Valle de los Reyes,...) o la mítica Alejandría, fundada a orillas del delta en el 331 a.C. por Alejandro Magno<sup>7</sup>, testifican el papel neurálgico de la ciudad fluvial y marinera, como centro de consumo e intercambio.

El agua, inestimable fuente de recursos y riqueza, se torna un elemento iniciático y místico<sup>8</sup>, que está presente en la literatura, en las artes y sobre todo en las religiones: *“Luego el ángel me mostró el río de agua de vida, limpia como el cristal, que surge del trono de*

<sup>5</sup> FERNÁNDEZ GÜELL, José Miguel. *Planificación estratégica de ciudades. Nuevos instrumentos y procesos*. Colección Estudios Universitarios de Arquitectura” nº 10. Editorial Reverté, SA. Barcelona, 2006.

<sup>6</sup> “La Cité antique: étude sur le culte, le droit, les institutions de la Grèce et de Rome” publicada en 1864 es el título de la obra más conocida del historiador francés Fustel de Coulanges. Ver Moses I. FINLEY “La cité antique. De Fustel de Coulange à Max Weber et au-delà” en *Mythe, Mémoire, Histoire*. Paris, Flammarion, 1981, págs. 89-120.

<sup>7</sup> La elección del promontorio que separa el lago Marcotis del Mediterráneo, al abrigo de las crecidas del Nilo y su excepcional situación, en competencia directa con los puertos fenicios de Tiro y Sidón la convertiría en la gran megalópolis de su época.

<sup>8</sup> Para el historiador Mircea ELIADE el agua constituye una de las hierofanías de lo sagrado, origen de la gestación y también de la evolución en las culturas arcaicas.

*Traité d'Histoire des Religions*. Payot. París, 1964. Cito por la edición española *Tratado de Historia de las religiones*. Ediciones Cristiandad. SL. Madrid, 2000.

Igualmente sugerente resulta la concepción filosófica del tiempo formulada por el mismo autor en *Le mythe de l'éternel retour. Archétypes et répétition*. Paris, 1951. Cito por la edición española *El mito del Eterno Retorno. Arquetipos y repetición*. Alianza Editorial, SA. Madrid, 2000.

*Dios y del Cordero... Y en las dos orillas del río crecía el árbol de vida que daba doce frutos.* (Apocalipsis, 22,1)<sup>9</sup>.

El simbolismo del agua, uno de los cuatro elementos constitutivos del universo e indispensable para la vida (*aqua fons vitae*), es muy rico en todas las culturas. La mitología provee abundantes ciclos narrativos sobre las divinidades del mar<sup>10</sup>, como las Nereidas, Neptuno, su esposa Anftrite, madre de Aquiles... cuya epopeya -La Ilíada-<sup>11</sup> continua siendo una pieza fundamental de la literatura occidental.

El agua fuente de sanación (*purificación*), de juventud (*regeneración*) y de vida eterna (*renacimiento*) resulta esencial para la cosmogonía acuática judeocristiana. Son muchos los textos bíblicos: Jesús caminando sobre las aguas (Jn 6, 16-21, Mc 6, 45-52, Mt 14, 22-33), la pesca milagrosa en el lago Tiberiades (Jn 21, 1-14), las bodas de Caná (Jn 2, 1-12), el diluvio universal y el Arca de Noé<sup>12</sup> (Génesis, 6), el bautismo en el Jordán de San Juan y de Jesús (Mc 1,8)... que muestran con un lenguaje metafórico cómo el agua vivificante es, siguiendo la tradición patristica, uno de los grandes símbolos del Espíritu y de la Iglesia triunfante.

La magia y las liturgias hídricas son poderosas y todas las comunidades han sucumbido a su atractivo e influjo. Su ancestral vocación para el uso doméstico y agropecuario -ramblas, marismas, embalses...- y su íntima relación con el desarrollo y progreso social, contribuirían definitivamente a reforzar su carácter sagrado.

Los avances y el perfeccionamiento de la navegación consagrarían las posibilidades comerciales de costas y riberas abarrotando el litoral europeo de enclaves y ciudades estrechamente interrelacionados con sus frentes marítimos y fluviales: Estocolmo, San Petersburgo, Londres, Génova, Venecia, Oporto, Lisboa, Cádiz,...

Rotterdam testimonia las sinergias y beneficios que la conectividad supone para un territorio. Hasta mediados del siglo XIX, los barcos de vela tardaban tres meses y medio en comunicarla con la India. Gracias a la máquina de vapor y a la construcción del canal de Suez, la duración del viaje se reduciría a un mes a partir de 1869.

La prosperidad de ese emporio holandés sito en el delta del Rin y del Mosa en el Mar de Norte, es inseparable de la preciada localización de su puerto, autentico pórtico de entrada del transporte fluvial de los grandes ríos centroeuropeos a la navegación oceánica.

---

<sup>9</sup> Ese pasaje profético del último libro del Nuevo Testamento reproduce nítidamente la expresión cosmológica del binomio agua-árbol. El profeta Ezequiel (47, 1-12) se refiere al agua de la Vida que nace en el Paraíso, excepcional centro cósmico surcado por los cuatro ríos.

Ver *Lexique de symboles*. Zodiaque, St.Léger Vauban, a, 1979. Cito por la edición española *Léxico de los Símbolos* con textos de Olivier BEIGBEDER. Vol.15 de la "Serie Europa Románica". Ediciones Encuentro. Madrid, 1989.

Y también *Le monde des Symboles*. Zodiaque, St.Léger Vauban, 1972. Cito por la edición española *Introducción a los Símbolos* traducida por P. ABUNDIO RODRIGUEZ. Vol.7 de la "Serie Europa Románica". Ediciones Encuentro. Madrid, 1984, págs.47 y ss.

<sup>10</sup> "Héros et dieux de l'Antiquité. Guide iconographique" de Irène Aghion, Claire Barbillon y François Lissarrague. Flammarion. Paris, 1994. Cito por la versión española de Antonio GUZMÁN GUERRA *Héroes y dioses de la Antigüedad. Guía Iconográfica*. Alianza Editorial, SA. Madrid, 1997.

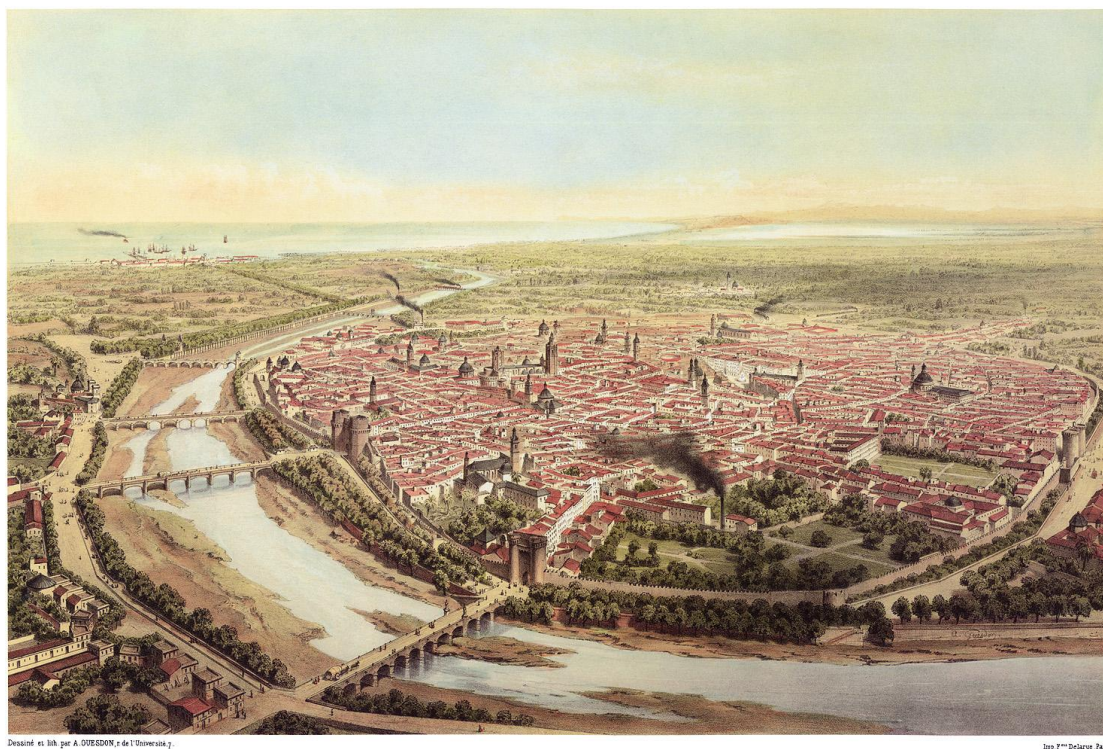
<sup>11</sup> HOMERO *Ilíada*. Traducción y prólogo de Emilio Crespo Güemes. Biblioteca clásica Gredos. Editorial Gredos, SA. Madrid, 1996.

<sup>12</sup> El arca y el barco cuya representación románica recuerda con frecuencia por su forma de media luna al *drakkar* escandinavo, preparan el camino hacia la salvación.

En la edad moderna, suele citarse a Nueva York (originariamente Nueva Ámsterdam) como principal referencia ya que desde el siglo XVIII fue el estuario más importante para las colonias inglesas al garantizar el tráfico de trigo y harina con destino a los vastos dominios imperiales del sur del continente americano dedicados al cultivo del tabaco y del azúcar.

Los muelles fuertemente protegidos de Manhattan, su accesibilidad al Hudson de 506 Km. y su valiosa centralidad, la convertirían en privilegiado nodo de las rutas del comercio transatlántico, y en el XIX en un gigante industrial<sup>13</sup>, posición que mantendría hasta que la globalización diluyo su preeminencia como centro productivo y manufacturero en favor de otros escenarios.

Valencia no es una excepción a ese determinismo hidrográfico y se encuentra doblemente condicionada tanto desde un punto de vista histórico, como geográfico y urbanístico por la presencia del agua<sup>14</sup>. Primero con la arteria del Turia que conforma su fachada fluvial (Tosca) y más tarde con el Mediterráneo que la ancla económicamente y culturalmente (Blasco, Sorolla) al devenir de su mar y de su puerto<sup>15</sup>.



---

<sup>13</sup> Al respecto resulta interesante la publicación de uno de los mejores expertos en Economía Urbana, el profesor de la Universidad de Harvard Edward GLAESER *Triumph of the City. How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. Cito por la edición castellana *El Triunfo de las Ciudades. Cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes, más ecológicos, más sanos y más felices*. Santillana Ediciones Generales, SL Madrid, 2011.

<sup>14</sup> Juan PECOURT "Introducción", págs. 11-12 en Juan PECOURT y Juan Luis PIÑÓN. *La Valencia Marítima del 2000. Estudio del frente marítimo desde Sagunt hasta Cullera*. Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana. Valencia, 1997.

<sup>15</sup> La Real Academia de Cultura Valenciana organizó en junio de 2010 el I Simposio "El Turia *Río de Vida*" que contó con la participación de numerosos especialistas y expertos.



Vistas de la ciudad de Valencia, a partir de fotografías tomadas desde un globo. De la colección de Alfred Guesdon titulada L'Espagne à vol d'oiseau. Paris Imp.de Fois Debrue (1858). Biblioteca Nacional, Madrid. BDH-BNE

El río que en la planicie deltaica dará origen a la rica huerta valenciana<sup>16</sup>, nace a 200 kilómetros de ésta, en el corazón de los Montes Universales. Al caminar hacia el mar labrará recónditas gargantas y cañones, como el barranco Hondo y bañará amplias vegas formando algunos de los ecosistemas naturales de mayor valor botánico y biológico.

En su recorrido sinuoso dibujará hermosos paisajes que jalonan en tierras aragonesas poblaciones medievales como Tramacastilla o Albarracín, cuya pintoresca arquitectura popular se exhibe en sus casas colgadas sobre la hoz del Guadalaviar que envuelve su casco antiguo.

Los Serranos facilitan su penetración natural en la región, expandiéndose a partir de Pedralba en un fértil abanico aluvial de excepcionales condiciones para la rotación de cultivos merced al regadío (patatas, cebollas, melones, chufa,...).

L'Horta de Valencia<sup>17</sup> se configura así como un elemento clave de identidad territorial, como un paradigma de la diversidad agrícola -frutales, hortalizas,...- que ya en 1563 el artista flamenco Anthonie Van den Wijngaerde plasmaría para Felipe II en sus célebres perspectivas<sup>18</sup>

<sup>16</sup> CISNEROS ALVAREZ, Pablo. "El Guadalaviar y la configuración de Valencia. Su interpretación a partir de las vistas urbanas modernas" en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* nº 37. Madrid, 2004, págs. 33-48.

<sup>17</sup> PIQUERAS HABA, Juan. "La agricultura" en HERMOSILLA PLÁ, J. (coord). *Historia, Geografía y arte de la ciudad de Valencia* (2 vols.). Universitat de València, 2009, págs. 187-208.

<sup>18</sup> Este paisajista recorrería España entre 1562 y 1570 elaborando una colección de 62 vistas de poblaciones y parajes. Dos de ellas representan geografías valencianas: la Albufera y una vista de la ciudad desde el norte.

El valor material, descriptivo, iconográfico e histórico de sus dibujos es extraordinario como nos enseña el profesor Vicent ROSSELLO I VERGER *Les vistes valencianes d'Anthonie Van den Wijngaerde (1563)*. Generalitat Valencia, 1990.

Las abundantes construcciones hidráulicas -azudes, norias, acueductos, balsas, canales, molinos arroceros, fuentes...- y sobre todo la extraordinaria y tupida red de acequias (Moncada, Rascanya, Mestalla, Rovella,...), indispensable para la explotación hortícola constituyen el principal legado patrimonial del Turia para el área metropolitana de la capital<sup>19</sup>, que se completa con el Tribunal de las Aguas, declarado en 2009 Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad<sup>20</sup>.

Muchos son los historiadores (Beuter, Viciana,...) y científicos (Cavanilles, Münzer,...) que se han deleitado ante la enorme belleza de ese privilegiado espacio periurbano que es ese exuberante vergel de *l'Horta*<sup>21</sup>.

Pero si alguien contribuyó a inmortalizar tan singular hábitat y sobre todo a sus gentes fue el escritor, periodista y político Vicente Blasco Ibáñez: Arroz y tartana (1894), La barraca (1898), Entre naranjos (1900), Cañas y barro (1902),...<sup>22</sup>



La barraca y la huerta valenciana representadas en uno de los mosaicos que decoran las estancias de la antigua Estación del Norte.

---

El trabajo de Antonie Van den Wijngaerde (1563) al igual que las litografías aéreas realizadas por el arquitecto de Nantes Alfred Guesdon (1858) constituyen un excepcional registro gráfico que posibilita comparar visualmente la realidad física y urbana de Valencia en relación a otras ciudades de la época.

KAGAN, RL. (dir) *Ciudades españolas del siglo del oro. Las vistas de ciudades españolas de Anton Van den Wijngaerde*. Ed. El Viso. Madrid, 1986.

LLOPIS VERDÚ, Jorge, TORRES BARCHINO, Ana. "Utopía y ciudad: la imagen de Valencia de Anthoine van den Wijngaerde", en *EGA. Revista de Expresión Gráfica Arquitectónica*. Nº 13. Editorial UPV. Valencia, 2008, págs. 114-119.

<sup>19</sup> LÓPEZ GÓMEZ, Antonio "Los croquis y mapas del Reino de Valencia de López y Cavanilles: dos geógrafos y dos métodos opuestos". *Cuadernos de geografía*. Nº 62, Universitat de València, 1997, págs. 537-586.

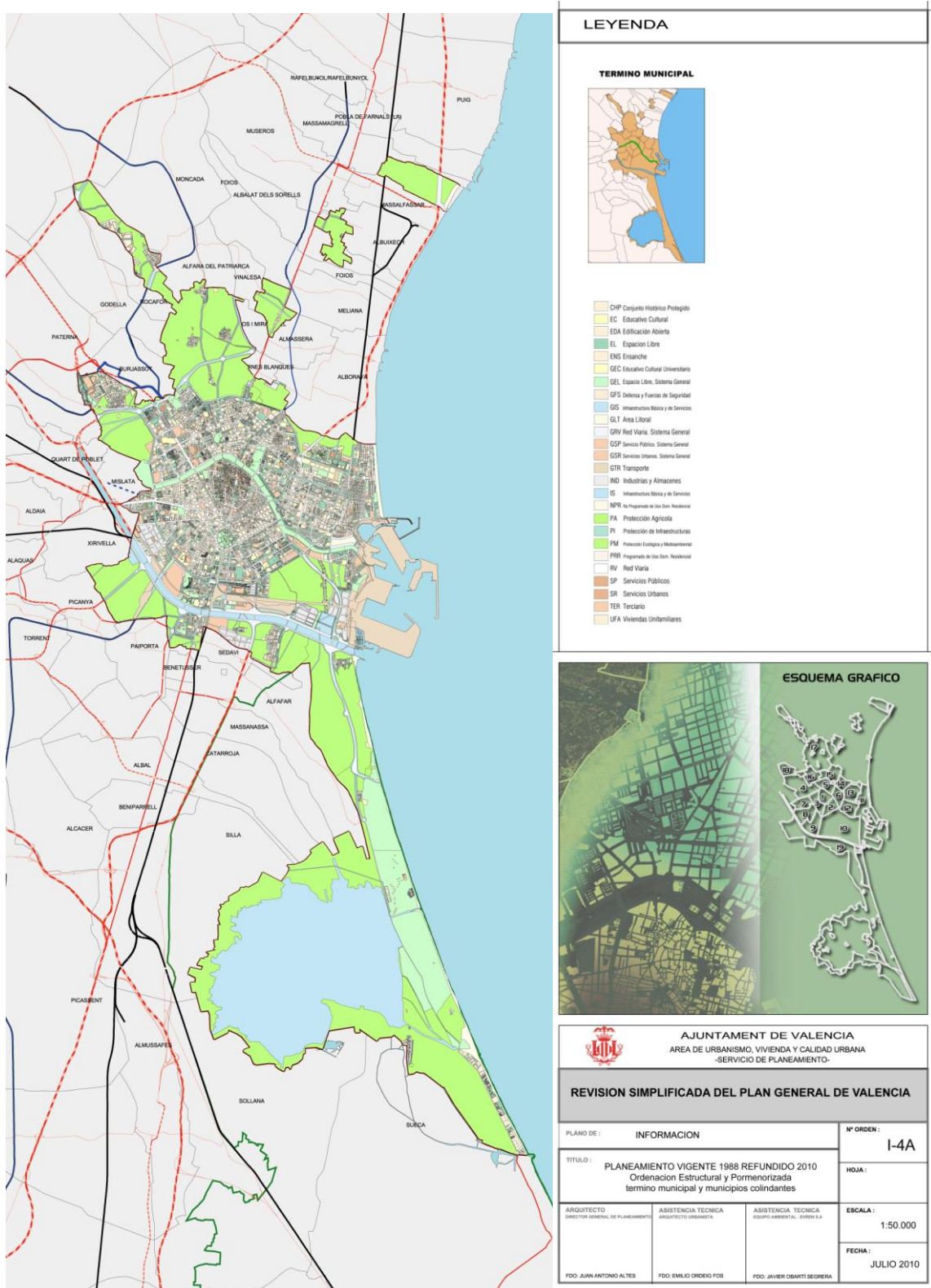
<sup>20</sup> SALA GINER, Daniel. *El Tribunal de las Aguas de la Vega de Valencia*. Edición Institucional. Valencia, 2012.

<sup>21</sup> GUINOT RODRIGUEZ, Enric. "El paisaje de la Huerta de Valencia. Elementos de interpretación de su morfología espacial de origen medieval" en *Historia de la Ciudad V. Tradición y progreso*. ICARO-CTAV-COACV. Valencia, 2008, págs. 115-129. Edición a cargo de Mar Alonso Monterde, Málek Murad Mateu y Francisco Taberner Pastor.

<sup>22</sup> Hollywood adaptaría cinematográficamente con notable éxito muchas de las novelas del escritor republicano (Los cuatro jinetes del Apocalipsis -1921-, Sangre y arena -1922, 1941-,...), que sería redescubierto en España a partir de los años setenta.

En 1997, el Ayuntamiento de Valencia convertiría en Casa Museo la residencia de verano del fundador del diario El Pueblo en la playa de la Malvarrosa. Magnífico ejemplo de la arquitectura burguesa de principios del XX -historicismo neogriego (cariátides, pilares jónicos,...)- es obra del maestro Vicente Bochons.

El naturalismo literario de su ingente obra refleja magistralmente los usos sociales, las costumbres autóctonas, la vida doméstica cotidiana y sobre todo paisaje y el ambiente rural de su tierra natal. Su narrativa vitalista exhibe un realismo y luminosidad que se complementarían con la mirada amable, con la pincelada vigorosa y colorista de su gran amigo el pintor Joaquín Sorolla y Bastida: Pescadores valencianos (1895), el baño del caballo (1909), Niños en la playa (1910),...



Plano de la Ordenación Estructural y Pormenorizada del término municipal con indicación de los municipios colindantes, suscrito por los arquitectos Juan Antonio Altés y Emilio Ordeig Fos (Escala 1:50.000).  
 Revisión Simplificada del Plan General de Valencia. Julio 2010.



## FUNDACIÓN ROMANA. LA CIUDAD COMO PALIMPSESTO.

El origen prerromano de Valentia (la Tyrís ibérica del poema de Avieno), propuesto ya por Gregorio Mayans en el XVIII, ha sido una de las cuestiones más polémicas a las que se ha enfrentado la historiografía valenciana en las últimas décadas.

La heurística ha aportado valiosos datos acerca del origen de la ciudad: textos literarios (Escolano, Diago, Beuter...), fuentes numismáticas, toponímicas, epigráficas,... pero fueron las modernas campañas y excavaciones arqueológicas de la necrópolis de la Boatella, Almoina, plaza de Nápoles y Sicilia, Baños del Almirante, Cortes Valencianas, cárcel de San Vicente, calle Ruaya,... las que revolucionaron el conocimiento que se tenía sobre la primigenia historia urbana.

Aún así, poco se sabe de la fundación romana del *oppidum* valentino en el año 138 a.C., por el cónsul Junio Bruto (*aqui sub Viriatho militaverant ... »*) a tres kilómetros del mar, en la parte alta de una pequeña terraza fluvial del Turia atravesada por la vía Heraclea y a medio camino entre Saguntum y Cartago Nova.

La arqueología<sup>23</sup> ha confirmado la procedencia itálica de aquellos primeros pobladores, proveyéndonos de imprescindibles vestigios sobre sus espacios públicos, su cultura material, sus costumbres culinarias, sus hábitos y ritos funerarios,...

Los investigadores han revelado paulatinamente las características morfológicas de aquella Valentia republicana e imperial, sus sistemas defensivos<sup>24</sup>, su trama hipodámica, su imponente centro neurálgico o Foro, en la intersección de la *kardus* y *decumanus maximus*.

Las evidencias proporcionadas por los trabajos de campo se corroboran por el tratado del siglo I a.C. *-De Architectura-* que legó Marco Lucio Vitruvio<sup>25</sup> en el que describe con detalle la arquitectura y el urbanismo de la *polis* romana, cuyo corazón late en esa monumental plaza rectangular rodeada de pórticos columnados, el Foro, auténtico nodo social, comercial y político.

En su entorno se erigirían los edificios más representativos, como la Basílica, el Erario, la Curia, la Cárcel, los templos, el Ninfeo o gran fuente pública y el mercado *-macellum-*, rodeado de tiendas *-tabernae-*.

Los hallazgos arqueológicos han posibilitado además localizar en la zona periforal diversos hábitats domésticos (*domus* o casas señoriales), con tipologías de *opus quadratum*, mosaicos, terracotas ... un importante *horreum* o almacén, de al menos cuatro naves, las termas con sus salas *-praefurnium, caldarium, tepidarium, apoditerium ...* - y el circo.

---

<sup>23</sup> José Luis JIMÉNEZ SALVADOR y Albert V. RIBERA I LACOMBA "La Topografía Religiosa de Valentia Romana", págs. 18-34 y Albert V. RIBERA I LACOMBA "La primera topografía cristiana de Valencia", págs. 35-52, en *Historia de la Ciudad IV. Memoria Urbana*. CTAV-Ayuntamiento de Valencia, 2005. Edición a cargo de Mar Alonso Monterde, Málek Murad Mateu y Francisco Taberner Pastor.

<sup>24</sup> El historiador Salustio *-Historiae-* cita las murallas al referirse a las guerras sertorianas y al hecho de que en el año 75 a.C. las tropas de Pompeyo derrotaran a las de Setorio a los pies de las mismas: "*inter laeva moenium et dexterum flumen Turiam, quod Valentiam parvo intervalo praeterfluit...*"

<sup>25</sup> VITRUBIO, Marco Lucio *I Dieci Libri Della Architettura*. Cito por la edición castellana del profesor Agustín Blázquez *Los Diez Libros de Arquitectura*. Editorial Iberia. Barcelona, 1970.



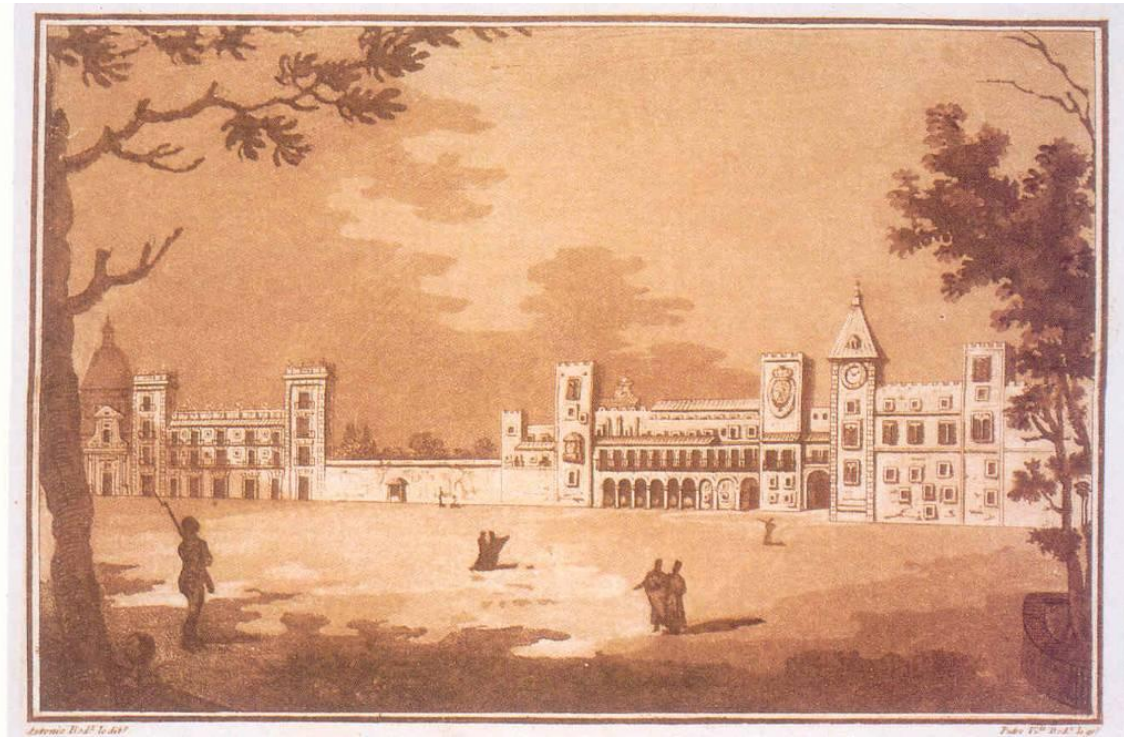
Detalle de restos arqueológicos de época romana y de la muralla islámica de la Balansiya taifal, integrados en el núm. 14 de la calle Almirante junto al Palacio del Temple. TAJD

Porque la arqueología constituye la principal fuente documental para el estudio de la ciudad en época romana -Valentia-, visigoda e islámica -Balansiya- pero también resulta enormemente esclarecedora para las etapas posteriores. De ahí la importancia de las excavaciones supervisadas por el Servicio de Investigación Municipal -SIAM-, desde la aprobación en 1988 de las Áreas de Vigilancia Arqueológica, previstas por el Plan General de Ordenación Urbana.

La Valencia actual acumula en su subsuelo una mezcla de estratos con numerosos fragmentos de las sucesivas ciudades que la precedieron. Desenterrar esos restos supone recuperar y poner en valor singulares y olvidados paisajes históricos de su memoria antropológica, cuyo pasado evocan poetas y eruditos, y cuyas descripciones quedaron plasmadas para siempre en la planimetría antigua de la ciudad, de la que los arquitectos Herrera, Llopis, Martínez, Perdigón y Taberner realizaron una excelente recopilación<sup>26</sup>.

Esenciales para el conocimiento de la evolución y el desarrollo urbanos *les archives du sol*, formulados por el francés Henri Galinié, permiten contemplar la ciudad como un único y predecible yacimiento arqueológico<sup>27</sup>.

Y es que, si importantes son las áreas cementeriales visigóticas y las primeras edificaciones cristianas, no menos relevante resulta la arquitectura de época islámica, de la Madinat al-Turab, cuya muralla fue construida por el nieto de Almanzor Abd al-Aziz, tras el ataque berebere del año 1010.



Perspectiva del Colegio de San Pío V y Palacio Real de Valencia, ca.1807. Ilustración dibujada por Antonio Rodríguez y grabada por Vicente Rodríguez. Biblioteca Nacional. Madrid. BDH-BNE

<sup>26</sup> HERRERA, José M<sup>o</sup> y otros. *Cartografía Histórica de la Ciutat de Valencia. 1704-1910*. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1985.

<sup>27</sup> Galinié recoge las aportaciones de Weber, Bourdieu, Di Méo... construyendo una sugerente lectura de las identidades y estructuras sociales en el espacio urbano.

GALINIÉ, Henri *Espace urbain et archéologie*. Edición castellana a cargo de Ricardo González Villaescusa con traducción de Daniela Márquez *Ciudad, Espacio Urbano y Arqueología. La Fábrica urbana*. Universitat de València, 2012.

El geógrafo musulmán al-Udri describe en el siglo XI aquel recinto fortificado de la Balansiya, con sus puentes y puertas: Bab al-Qantara -o puerta del Puente-, al-Warraqa -de la Hoja-, Ibn Sajar -de la Piedra-, al-Xaria -de la Ley o de la Xerea-, al-Baytala -de la Oración o de la Boatella-, al-Qaysariya -de la Alcaicería- y al-Hanax -de la Culebra-.

Sus textos facilitan también importantes noticias sobre las hermosas fincas de recreo y jardines de la Zayda, Ruzafa, la Almunia de Abd al-Aziz (hoy Viveros), la Vila Nueva,... con sus huertos y regadíos.

Pero la potencia y el interés de los depósitos arqueológicos de la ciudad no finalizan tras la conquista cristiana<sup>28</sup>, ya que desgraciadamente la destrucción del paisaje urbano perdurará hasta el siglo XX.

Han desaparecido los grandes jardines humanistas de la Lonja, del Arzobispo Ribera, del Infante D. Enrique de Aragón,... Y también, primero con la francesada (palacio del Real,...) y luego con la exclaustración, sucumbirán la inmensa mayoría de los conventos valencianos (San Francisco, Santa Clara,...), de los colegios de Enseñanza, capillas de las Cofradías,... cuyas trazas y huellas continúan invisibles bajo las modernas tramas urbanas<sup>29</sup>.

Guerras, revoluciones, incendios, expolios, operaciones especulativas,... son las principales causas de esa mutilación masiva del contexto y de la memoria histórica de esta milenaria ciudad.



Sin embargo, aún hoy, la arqueología brinda la oportunidad de desenterrar partes importantes de ese pasado (Palacio Real,...), de recuperar muchos de esas edificaciones ocultas (Plan de la Muralla Árabe,...) y de restituir su memoria documental.

La localización en 2004 -Archives Nationales, París- por el historiador Josep Vicent Boira<sup>30</sup> del archivo personal y familiar del mariscal Louis Gabriel Suchet permitiría acceder a los planos del Palacio Real de Valencia.

Superposición de la planta y trazas del Palacio Real de Valencia sobre una fotografía aérea tomada en 2009. TAJD

<sup>28</sup> MONTESINOS I MARTÍNEZ, Josep "La ciutat ideal d'Eiximenis i la València del segle XIV" en FERRER NAVARRO, Ramón (coord.) *Eiximenis i la seua obra*. Academia Valenciana de la Llengua. Valencia, 2010, págs. 163-187.

<sup>29</sup> Ver el artículo de Carmen GRACIA BENEYTO "La Ciudad Olvidada: Jardines enterrados bajo el trazado urbano de la Valencia actual" en *Historia de la Ciudad IV. Memoria Urbana. Op.Cit.*, págs. 251-275.

<sup>30</sup> BOIRA MAIQUES, Josep Vicent *Valencia. La Ciudad*. Tirant lo Blanch. Valencia, 2010, págs. 210 y ss. Y también BOIRA MAIQUES, Josep Vicent (coord.) *El Palacio Real de Valencia. Los planos de Manuel Caballero (1802)*. Ayuntamiento de Valencia, 2006.

INSAUSTI, Pilar, VIGIL, Adolfo. *Claves de un plano: las familias del Palacio Real de Valencia*. Editorial UPV. Valencia, 2012.

Se trata del levantamiento realizado por el ingeniero militar Manuel Cavallero en 1802 con motivo de las reformas llevadas a cabo a raíz de la visita de la familia de Carlos IV a la capital<sup>31</sup>.

Gracias al hallazgo del profesor Boira, pudo acometerse una excavación en extensión que sacara a la luz los cimientos y restos de la antigua sede de los reyes de Aragón y residencia de la corte virreinal que afortunadamente hoy puede contemplarse en el interior de los jardines de Viveros.

Al posibilitar un uso museístico y educativo de las ruinas con actuaciones como la descrita o la del Museo de la Almoyna, se potencia tanto la recuperación del patrimonio arqueológico como la decodificación de sus enigmas<sup>32</sup>.

Singulares referencias identitarias y temporales esas *arquitecturas olvidadas* que todavía continúan ocultas en ese gigantesco *palimpsesto* que es el territorio permitirían recomponer la rica herencia antropológica y cultural de la ciudad<sup>33</sup>.



Vista del Palacio Real de Valencia, Sala de Armas del Círculo Recreativo Militar Rey Juan Carlos. Valencia.

---

<sup>31</sup> PIQUER CASES, Juan Carlos. "Análisis y reconstrucción virtual del Palacio Real de Valencia (1239-1810). Desde la planta de Vicente Gascó de 1761 a los planos de Manuel Cavallero de 1802, resultados de la investigación gráfica" en *EGA. Revista de Expresión Gráfica Arquitectónica*. N° 13. Editorial UPV. Valencia, 2008, págs. 212-223.

ARCINIEGA GARCÍA, Luis "Construcciones, usos y visiones del Palacio del Real de Valencia bajo los borbones" en *Archivo de Arte Valenciano* n° 85. Real Academia de Bellas Artes de San Carlos. Valencia, 2005.

<sup>32</sup> Puede consultarse el trabajo de la Red Estatal de Ciudades Educadoras -RECE- que ha promovido numerosas iniciativas a favor del desarrollo de las actividades educativas en entornos patrimoniales.

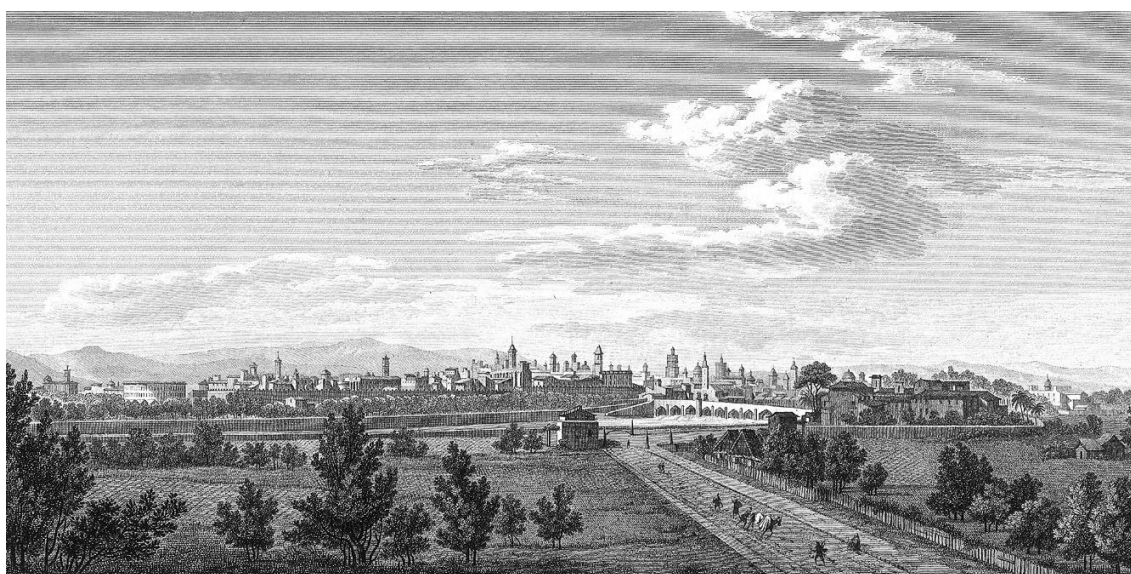
COMA QUINTANA, Laia y SANTACANA I MESTRE, Joan *Ciudad educadora y patrimonio*. Ediciones Trea, SL. Gijón, 2010.

<sup>33</sup> Consultar la colección "*Histoire de l'Europe Urbaine*" dirigida por Jean-Luc PINOL. Éditions du Seuil. Paris, 2003. Cito por la edición castellana "*Historia de la Europa Urbana*" (cinco volúmenes). Universitat de València, 2010.

En el primer volumen se describe el origen de las ciudades europeas analizando su constante transformación como un *palimpsesto* de experiencias históricas.

Los avances científicos resultan decisivos en esa tarea. Por un lado, la identificación de numerosos manuscritos y códices *palimpsestados* fue posible gracias primero a la lámpara de Wood (rayos ultravioleta) y más tarde a la digitalización multiespectral, que pondría fin al uso de reactivos (tintura de Giobert) en general muy agresivos para el pergamino.

Por otro, las nuevas tecnologías (dendrocronología, datación por radioisótopos, termoluminiscencia, paleomagnetismo,...), las técnicas geofísicas de reconocimiento del subsuelo (tomografía eléctrica, georadar,...), la profunda renovación metodológica de la disciplina (arqueología analítica, procesual -Binford<sup>34</sup>, Clarke, Renfrew,...-) y la incorporación de modelos computacionales han abierto todo un mundo de posibilidades a la exploración de los entornos y espacios del pasado.

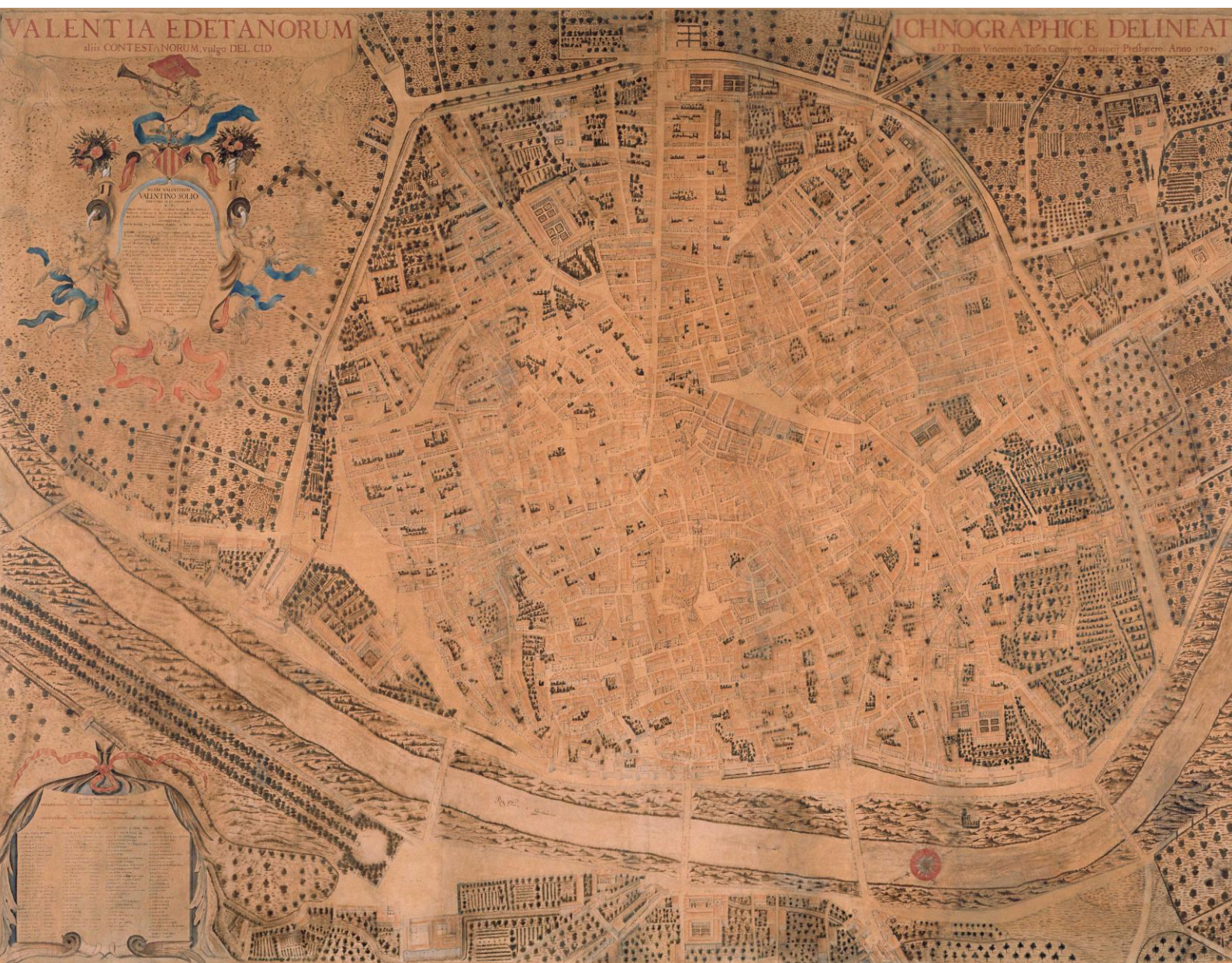


Vista de Valencia tomada del camino que conduce al Graó. AHCTAV

---

<sup>34</sup> BINFORD, Lewis. *In Pursuit of the Past: Decoding the Archeological Record*. University of California. Berkeley, 1983. Cito por la edición castellana *En busca del pasado. Descifrando el registro arqueológico*. Editorial Crítica. Barcelona, 1988.

## LA VALENCIA DEL PLANO DE TOSCA.



Plano de Valentia Edetanorum, vulgo Del Cid, delineata a Dre. Thoma Uincenzio Tosca Congr. Oratorij Presbytero (1704). AHMV

El detallado plano de Valencia, dibujado entre los años 1701-1704 por el presbítero Tomás Vicente Tosca Mascó – “*el capellà de les ralletes*” – constituye una auténtica joya de la cartografía histórica de la ciudad<sup>35</sup>.

Su versión en el grabado realizado por José Fortea hacia 1738<sup>36</sup> y su posterior reimpresión en 1889 por la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos le dieron una extraordinaria difusión incorporándolo al imaginario colectivo.

<sup>35</sup> Ver Joan J. GAVARA PRIOR (coord.) *El Plano de Valencia de Tomás Vicente Tosca (1704)* editado por la Conselleria de Cultura, Educació y Deporte de la Generalitat Valenciana en 2003, a raíz de la restauración del original por el Centre Tècnic de Restauració.

Conservado en el Archivo Municipal, la monografía incluye textos de Joan J. Gavara Prior, Miguel Angel Catalá Gorgues, Francesc Fuster Pellicer, Vicenç M. Rosselló Verger, Francisco Taberner Pastor y José Vicente Vergara Peris.

<sup>36</sup> Francisco TABERNER PASTOR. *Los grabados del plano de Tosca: su difusión y permanencia en las cartografías de la ciudad de Valencia (1738-1761)*. *Op.Cit.*, págs. 159 y ss.



Reproducción grabada por Joseph Fortea del plano de Valencia delineata a Dre. Thoma Uincenio Tosca (1738). AHMV

La abundante, pormenorizada y fidedigna información planimétrica, toponímica e histórica sobre la Valencia barroca que alumbra el siglo de las luces y el indudable valor documental del plano lo convierten en un elemento imprescindible para el reconocimiento de la ciudad.



Portada de la obra "Regiment de la Cosa Publica" de Francesc Eiximenis (València, Cristófor Cofman, 1499).

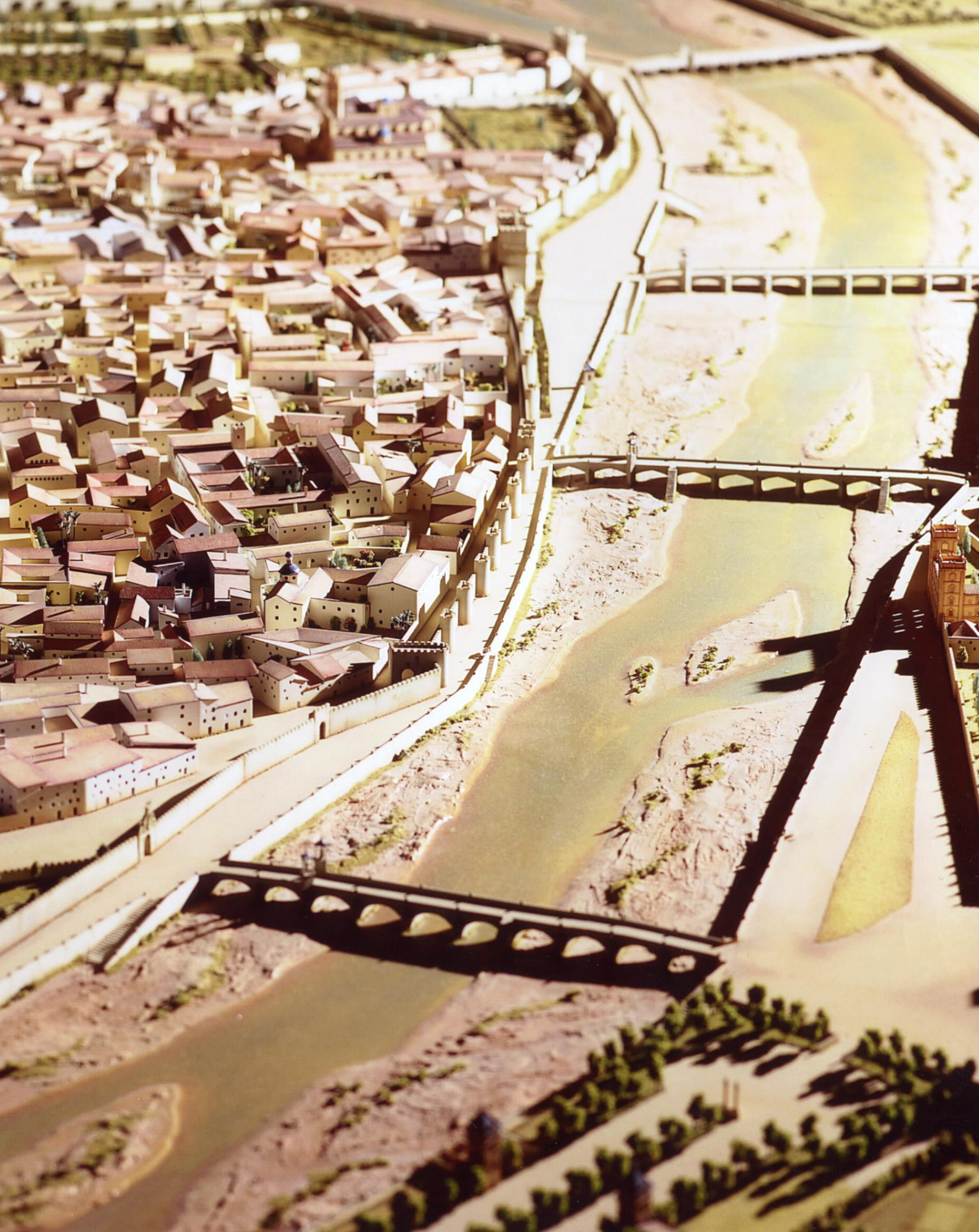
La axonometría metódica de Tosca<sup>37</sup> permite recorrer el soberbio recinto fortificado que mandara construir Pedro IV el Ceremonioso para la protección de la plaza. En él se descubre el solar del Temple, punto de encuentro de la muralla árabe y cristiana con el río Turia que hoy sólo es una marca en la trama metropolitana, aunque su memoria gráfica recuerda el antiguo portal de Babel-Sachar, del Cid y del Temple, guarnecido por la torre de Albuphat Muley.

Testimonio de importantes dispositivos defensivos, nos recuerda el papel de la ciudad como instrumento militar y el protagonismo de las murallas como caracterizadoras del urbanismo occidental<sup>38</sup>.

<sup>37</sup> Está inspirada en la del romano Antonio Mancelí de 1608 -"Nobilis ac regia civitas Valentie in Hispania"- según señala el historiador Miguel Angel Catalá Gorgues, que recoge numerosas semejanzas entre ambos dibujos. En Joan J. GAVARA PRIOR. *Op.Cit.*, págs. 31 y ss.

<sup>38</sup> DE SETA, Cesare y LE GOFF, Jacques (coord.) y otros *La città e le mura*. Laterza & Figli Spa. Roma, Bari, 1989. Cito por la edición española *La ciudad y las murallas*. Ediciones Cátedra, SA. Madrid, 1991.





Detalle de la maqueta del plano de Tosca conservada en el MuVIM y realizada por Julio García Ribas. En ella puede verse el antiguo portal de Bab-el-Sachar guarnecido por la torre de Albuphat Muley. TAJD



Naumagha con motivo del tercer centenario de la canonización de San Vicente Ferrer. Grabado calcográfico realizado por Carlos de Francia y reproducido en el libro "Fiestas Populares" de Tomás Serrano (1765). Real Biblioteca del Patrimonio Nacional de Madrid.

Pocas ciudades españolas poseen unos cajeros fluviales comparables a los pretiles valencianos, construidos a lo largo de siglos, para salvaguardar el municipio de las peligrosas crecidas del Guadalaviar.

Un privilegio del rey Pedro IV en 1358, a raíz de una fatídica inundación, fue el origen de aquella institución, que hallaría su mayor esplendor en el siglo XVI en que se levantarían nuevos puentes: el de Serranos (1518), el del Mar (1596) y el del Real (1599). Paralelamente se ejecutarían los mejores pretiles, en su mayoría a base de sillares, que se enriquecerían con sobrios ornamentos en sus barandales, rampas, escalinatas...



Expulsión de los moriscos en el Grao de Valencia. 1613. Pintura al óleo sobre lienzo de Pere Oroming. Colección de Arte. Bancaja Obra Social.



Expulsión de los moriscos en el Grao de Denia. 1613. Pintura al óleo sobre lienzo de Vicent Mestre. Colección de Arte. Bancaja Obra Social.

## EL PUENTE DEL REAL.

Desde sus inicios esos puentes habían sido piezas claves de un milenar sistema viario. Así, si el de Serranos -dels Serrans o de Al-Quantara- unía el casco antiguo de la Seu con la Al-Kudya islámica, el de la Trinidad -dels Catalans o de Al-Warraq- lo comunicaba con el arrabal de la Vilanova (hoy calle de Alboraya). Y si el del Mar era el paso obligado hacia el Cabañal, el Grao, el puerto..., el del Temple o del Real conducía al Palacio Real.

El Puente del Real, tal y como hoy se conoce, es en realidad el que se reconstruyó a raíz de la avenida del 1589. Ya la gran riada de 1517 se lo había llevado con anterioridad e incluso en agosto del 1528 se hundió en parte como consecuencia del peso del inmenso gentío que se agolpó para ver la llegada del emperador Carlos I, lo que ocasionó numerosas víctimas.

Sus fábricas definitivas se terminarían aceleradamente en 1598, a fin de que pudieran servir para la boda de Felipe III con la Archiduquesa de Austria. Precisamente para esta efemérides se cerraría en la muralla la puerta del Temple o de Bab el Shadchar y se abriría la nueva Porta del Real, cuya copia (fue demolida en 1868) puede verse en la plaza Porta de la Mar.

El del Real era el puente más bello de la ciudad<sup>39</sup>. No en vano la comunicaba con una de las zonas más distinguidas en la que se encontraba el Palacio Real y sus delicados jardines (hoy Viveros) y el paseo del Prado (luego la Alameda).



Vista del puente del real tomada por Gérard Lévy en 1888. Archivo Roger Violet. Paris. LP.AJH

---

<sup>39</sup> Formado por diez arcos escarzanos sin clave, su silueta aparece resaltada por unos tajamares triangulares sobre dos de los cuales -los segundos- se elevan unos **casilicios** que, sufragados por el arzobispo Tomás de Rocabertí en 1682, albergan las imágenes de San Vicente Ferrer y de San Vicente Mártir, realizadas por Leonart Esteve. Derrribadas en 1936, hoy no son sino réplicas de las originales, obra de Carmelo Vicent la primera y de José Esteve Bonet la otra.

Desgraciadamente, las crecientes demandas del tráfico urbano motivaron que en 1968 -al mismo tiempo se demolía el palacio de Ripalda- se ensanchara espectacularmente (hasta veintiséis metros) arruinándose las escalinatas que bajaban al cauce<sup>40</sup>.

La imagen de Tosca revela la presencia de una urbe densamente poblada, rodeada por una rica vega (huertos, jardines, cultivos,...) y que aglutina intramuros numerosos edificios religiosos y civiles: monasterios, iglesias, campanarios, casonas señoriales,... siendo los más significativos -catedral metropolitana, lonja de mercaderes,... auténticos hitos, que además aparecen reseñados en las cartelas.

Comenzaremos pues el recorrido evocando el monumento más representativo de la arquitectura gótica civil valenciana y de su floreciente actividad económica.



El puente desde el Jardín del Turia. TAJD

---

<sup>40</sup> Aun cuando se llevó a cabo una ampliación *en estilo* conservándose su rica ornamentación barroca - pedestales, entradas, bancos y canapés en ménsula, pomos...- fueron modificadas sus trazas y proporciones. Para el peatón, desde el jardín del Turia la visión del aquel *ensanchamiento* resulta muy elocuente.

El triunfo de unos discutibles valores funcionales -el puente podía haberse mantenido de una sola dirección o peatonalizado- sobre los estéticos, propiciaría veinte años después el definitivo enterramiento de las ruinas del Palacio Real.

Mejor fortuna tuvo el puente de Serranos salvado de la ampliación debido al estrechamiento que se producía en las torres, o el del Mar que fue peatonalizado (ya en 1933 se había restringido el tráfico rodado) por el arquitecto Javier Goerlich (1945), quien defendió su conservación a ultranza: «es pieza casi de Museo... sin otra utilidad apenas que el puro goce de su contemplación».



El puente en su contexto urbano. TAJD

## LA LONJA DE LA SEDA<sup>41</sup>.



Vista de la Lonja, desde la plaza del Mercado. TAJD

La prosperidad del Reyno era una consecuencia de su ventajosa posición geográfica en el Mediterráneo y del auge y prestigio de sus industrias artesanas -seda, curtidos, tintes, cerámicas, orfebrería, muebles...- favorecidas por los privilegios otorgados tras la reconquista por el rey Jaime I.

Los *mercatores*<sup>42</sup> y sobre todo, los mercaderes sedentarios, fueron los principales actores de aquella increíble revolución comercial que a partir del siglo XII tuvo lugar en

---

<sup>41</sup> Monumento Nacional desde 1931 fue declarada Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO en 1996.

<sup>42</sup> En la inscripción latina sita en la cenefa de las paredes de la sala de Contratación, sobre fondo azul destacan los caracteres dorados que traducidos dicen:

“Casa famosa soy, en quince años construida. Compatricios, comprobad y ved que bueno es el comercio que no lleva el fraude en la palabra, que jura al prójimo y no le falta, que no da su dinero con usura. El mercader que así haga rebosará de riquezas y después gozará de la vida eterna”.

ALDANA FERNANDEZ, Salvador *La Lonja de Valencia*. Consorci D'Editors Valencians, SA. Valencia, 1988, pág.73.

toda la Europa cristiana. Gracias a ellos se consolidaron vías marítimas y caminos fluviales, fueron renovadas y mejoraron las flotas, se superaron los obstáculos religiosos y morales instaurándose un avanzado sistema financiero de créditos y se rompió el aislamiento feudal, desarrollándose modernas redes de distribución y de negocios.

El edificio de la Lonja nacerá como muestra del poder de una gran ciudad, Valencia, que en su siglo de oro -XV- va a vivir un periodo de gran esplendor económico y cultural. Su construcción, que comenzó el 5 de febrero de 1483, se encargó al maestro Pere Compte, consagrado ya por sus trabajos en la catedral, que asumió el reto de superar la Lonja de Guillén Sagrera de la vecina Mallorca.



Fotografías del mercado y de la Lonja, del francés Gérard Lévy realizadas en 1888. Archivo Roger Violet. Paris.LP.AJH

Ambos monumentos se estructuran, como las *Hallenkirche* alemanas, a partir de un gran espacio-salón columnario -Sala de Contratación- que materializan bóvedas de crucería sobre amplias naves.

Su gran altura se enfatiza con las ocho columnas helicoidales exentas que se abren como palmeras al encontrarse con la techumbre. A ello contribuye la sobriedad y desnudez muraria de sus cuatro fachadas, que cuentan con sus correspondientes puertas, siendo la recayente a la plaza del Mercado, la principal.

Los continuos alardes de que hace gala su estereotomía constructiva -pilares, nervios, fenestraciones, escaleras de caracol,...- son una muestra de la excelencia de Compte «*molt sabut en l'art de pedres*» y de los maestros Juan Yvarra, Joan Corbera, Miguel Magaña y Domingo Urriaga que le sucedieron.

El conjunto arquitectónico, de planta rectangular, está integrado por varias piezas autónomas: la mencionada Sala de Contratación y el Consulado del Mar<sup>43</sup>, que se entrelazan por el jardín y la Torre de base cuadrada y destinada a cárcel de mercaderes en quiebra, que hace de nexo.

Aunque, sin duda, lo más relevante es la galería protorenacentista superior de arcos conopiales y un importante friso de medallones bajo las almenas, de gusto italianizante.

---

<sup>43</sup> El Consulado del Mar (1498-1548) consta de un semisótano y tres plantas con salones. El inferior albergó en su origen el Tribunal de Comercio. En la planta noble, a la que se accede desde el jardín por una escalera de piedra a cielo abierto, se conserva desde 1921 un magnífico artesonado que decoró la «Cambra Daurada» de la desaparecida Casa de la Ciudad.

Realizada de 1418 a 1455 por el maestro Juan de Poyo, destaca por su magnífico programa figurativo - profetas, bestiario,...- que se completa con el lienzo de los Jurados a los pies de la Inmaculada (1622) de Jacinto Espinosa.

Para los historiadores Santiago Sebastián<sup>44</sup>, Salvador Aldana<sup>45</sup> y Vicente Simó<sup>46</sup>, autores de relevantes trabajos sobre el monumento, nos encontramos ante el palacio humanista. Concebido como «Casa o Templo de la Fama» según la visión alegórica de Ovidio *-Metamorfosis-* y sin olvidar la descripción ideal del palacio real de Constantinopla de *Tirant lo Blanch*, nos ofrece una serie de héroes de la Antigüedad -medallones- que narran un ciclo histórico de hazañas.

Porque la Lonja es ante todo un auténtico gozo para los sentidos, cuya traducción iconográfica como «Templo del Mercader Cristiano» encuentra en el profesor Sebastián su mejor intérprete.

La lectura bibliocristiana, pero sobre todo en clave literaria, que nos facilita a través de las obras de Joanot Martorel *-Tirant lo Blanc-*, Jaume Roig *-Spill de dones-*, Juan de Mandeville *-Libro de las Maravillas del Mundo-*,... resulta imprescindible para comprender socioculturalmente el edificio.

Como tantos otros monumentos medievales, la Lonja muestra una fachada cristológica -Cristo Rey del Mundo- y otra en sentido mariano -la Virgen y el Niño, «la salutació de la gloriosa Verge Maria...»-, en su portada principal, al ser la Purísima la patrona del gremio de mercaderes.



Gárgola representando un Animal fantástico en relación con el sexo TAJD

Pero, como señala Sebastián, es tal la proliferación de personajes secundarios - monstruos haciendo música, arqueros, acróbatas, centauros, dragones, ánaes, tortugas, monos, demonios,...- que resulta muy complejo descifrar ese abigarrado programa simbólico, en el que la brujería, el amor mundano y la vida cotidiana inspiran buena parte de sus escenas.

No conviene olvidar que, si bien el trasfondo iconográfico responde inicialmente a un modelo eclesiástico al uso, éste se hace laico, recreándose en la dicotomía entre lo divino y lo terrestre, de acuerdo con la tradición literaria renacentista<sup>47</sup>.



Gárgola representando un Angel músico. TAJD

<sup>44</sup> SEBASTIAN LOPEZ, Santiago. *La Lonja y su entorno sociocultural*. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1984.

<sup>45</sup> ALDANA FERNANDEZ, Salvador. *La Lonja*. Consell Valencia de Cultura. Valencia, 1991 y *La Lonja de Valencia Op.Cit.*

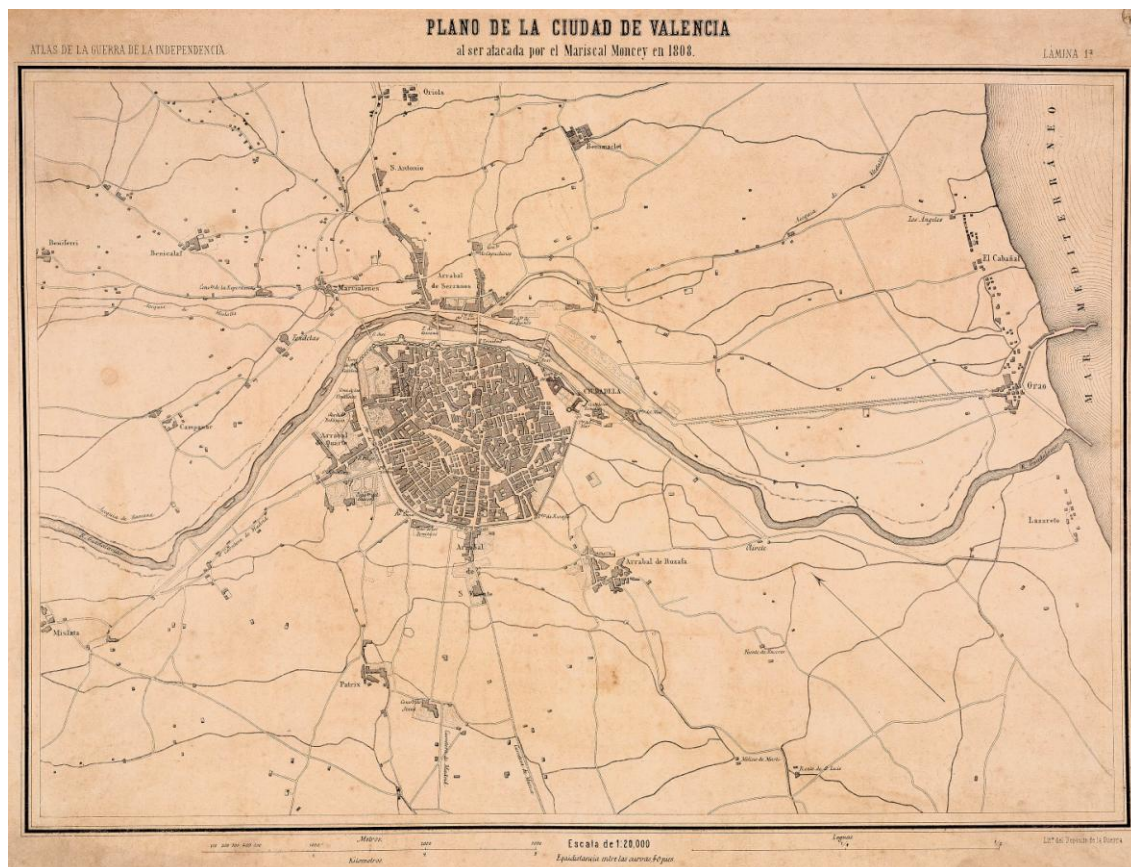
<sup>46</sup> SIMÓ SANTONJA, Vicente L. *Los medallones del Salón del Consulado del Mar de la Lonja de Valencia*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, 2006.

<sup>47</sup> Especialmente hermosas son las alegorías medievales con representaciones animalísticas de los siete pecados capitales: el león como el Orgullo, la cabra como la Lujuria, el asno como la Pereza,..., que componen un espléndido cuadro satírico moral.



Realmente maravillosa es la serie de fantásticas gárgolas antropomorfas y zoomorfas que rematan su coronamiento, que constituyen admirables filigranas en piedra esculpidas por los canteros góticos valencianos. Estos supieron representar lo animalístico, lo monstruoso, el pecado, la sátira,... con genial maestría, contribuyendo a hacer de la Lonja, uno de los monumentos de mayor riqueza iconográfica.

La Lonja de la Seda es uno de los grandes iconos arquitectónicos que dotan de personalidad propia a la ciudad de Tosca, lo que la convertiría durante siglos en un eficaz instrumento del *branding* urbano.



Plano de la Ciudad de Valencia al ser atacada por el Mariscal Monecy en 1808. SGE, Arm. G, Tabla 2ª, Carp. 4ª, nº 168.

Prueba de ello es la construcción de una réplica parcial a escala de la misma como pabellón de España para la Exposición Universal de Chicago de 1893, dedicada a la celebración del IV Centenario del descubrimiento del Nuevo Mundo.

El proyecto a cargo del arquitecto valenciano Rafael Guastavino evidencia la creciente fascinación por la que era considerada una de las obras más emblemáticas del gótico en la segunda mitad del XIX<sup>48</sup>.

Otro de los episodios que corrobora Tosca es la prolongada carencia de unas sólidas instalaciones portuarias<sup>49</sup> debido a las características geomorfológicas de la costa:

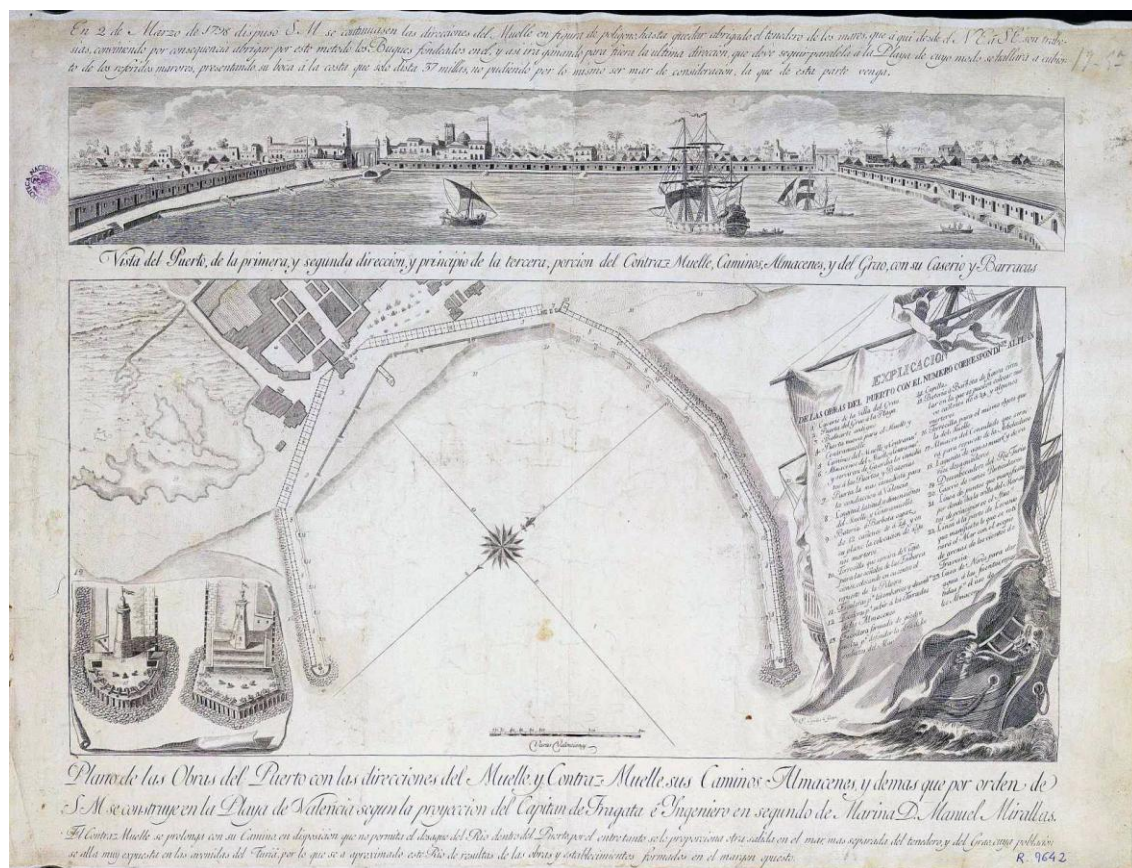
<sup>48</sup> Ver el interesante texto de Fernando VEGAS LOPEZ-MANZANARES "Los orígenes valencianos en la obras de Guastavino" en *Las bóvedas de Guastavino en América*. CEHOPU. CEDEX. Madrid, 2001.

La edición a cargo de Santiago Huerta Fernández fue realizada con ocasión de la exposición "Guastavino Co. (1885-1962). La reinención de la bóveda", celebrada en el Museo de América de Madrid del 25 de octubre de 2001 al 6 de enero de 2002 comisariada por Javier García-Gutiérrez Mosteiro.

Vegas destaca el embrujo de la Lonja valenciana en un momento en que la cultura hispana está dominada por el exotismo oriental que representa la arquitectura islámica de Al-Andalus: Alhambra, Generalife,...

extensas playas sin calado, sin abrigo y en consecuencia con enormes obstáculos técnicos para el dragado y la construcción de muelles y escolleras.

La cartografía histórica muestra como la presencia del Turia (aporte de aluviones, migraciones del lecho, avenidas,...) dificultó gravemente la consolidación de un puerto de relevancia en el Grao, razón por la que su emplazamiento sería cuestionado hasta prácticamente los inicios del siglo XIX.



Puerto de Valencia y vista del Grao. Tomás López Enguidanos. 1795. Biblioteca Nacional. Madrid. BDH-BNE

La ausencia de un fondeadero seguro y el reiterado colapso del primitivo puente de madera explotado como embarcadero desde 1483, hacía que las operaciones de carga y descarga se hicieran frecuentemente en pésimas condiciones y que las dársenas de Cullera y Denia acabaran funcionando como antepuerto refugio<sup>50</sup>.

Los sucesivos intentos -Evaristo Barberá (1676), Tomas Güelda (1686), Marco Corsiglia (1697)<sup>51</sup>,...- que en el XVII se acometieron terminarían en estrepitosos fracasos, abriéndose un paréntesis de casi un siglo hasta que en 1792 el ingeniero y marino Manuel Mirallas retomara con éxito la empresa<sup>52</sup>.

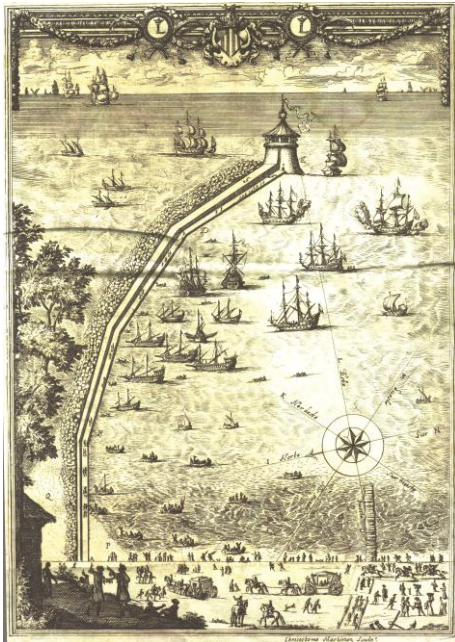
<sup>49</sup> MARTÍNEZ RODA, Federico. *El Puerto de Valencia. Estudio geográfico (1950-1978)*. Departamento de Geografía. Valencia, 1980, págs. 25 y ss.

<sup>50</sup> Ver el excelente trabajo sobre el comercio marítimo en la Edad Moderna de la historiadora Emilia SALVADOR ESTEBAN. *La economía valenciana en el siglo XVI. Comercio e importación*. Universitat de València, 1972.

<sup>51</sup> En 2002 con motivo de las obras de construcción de un aparcamiento para la America's Cup en el interior de la dársena pudieron reconocerse *in situ* los restos de aquellos ensayos fallidos (Pont de Fusta).

<sup>52</sup> BOIRA I MAIQUES, Josep Vicent. "Les fortificacions històriques de la València Marítima. Dues representacions del baluard del Grao al segle XVII, págs. 247-258 en *Historia de la Ciudad VI. Proyecto y Complejidad*. ICARO-CTAV-COACV. Valencia, 2010. Edición a cargo de Málek Murad Mateu y Francisco Taberner Pastor.

BOIRA I MAIQUES, Josep Vicent. "El primer intento de construir un puerto en Valencia", *Op.Cit* Págs.189 y ss.



Plano de las Obras del Puerto con las direcciones del Muelle y Contra Muelle, sus Caminos, Almacenes y demás que por orden de S.M. se construye en la Playa de Valencia según la proyección del Capitán de Fragata e Yngeniero en segundo de Marina D/Manuel Mirallas...; V.Capilla lo gravó. 1798. Biblioteca Nacional. Madrid. BDH-BNE

El puerto mantendría pese a su creciente tráfico sus patológicas disfunciones hasta el siglo XVIII. Sin embargo, durante todo ese período se incrementó notablemente el conocimiento técnico que se tenía sobre el problema: caracterización de los fondos marinos, estudios de corrientes y oleajes, mecánica de fluidos,...

De ahí que en 1762 el ingeniero militar Pedro de Ara auxiliado por el teniente de navío Pedro García Aguilar proyectara por primera vez un contramuelle que evitara la entrada en la rada de los aportes del río. Dos años más tarde el vicario Manuel Gómez Marco propuso premonitoriamente la desviación de la desembocadura del río Turia, mediante un canal hacia el sur<sup>53</sup>.

El auge creciente de los astilleros *-drassanes reials-*, el establecimiento en la ciudad de la jurisdicción marítimo comercial del "Consolat de Mar" (Privilegio Real de 1283)<sup>54</sup> y el continuo crecimiento del tráfico y de las exportaciones<sup>55</sup> hubieran exigido la realización mucho más temprana de importantes infraestructuras portuarias. Ello llevaría incluso a personalidades como Cavanilles<sup>56</sup> a lamentarse de lo inadecuado del puerto para una potencia marítima como la valenciana y de sus graves consecuencias para la economía y el futuro del Reyno.

La gran lección de Tosca es que los grandes espacios y paisajes urbanos se transforman constantemente haciendo de la ciudad un *palimpsesto* al que hoy se ha

<sup>53</sup> GIMÉNEZ-FONT, Pablo. "Cartografía histórica y alteración de cursos fluviales en la España mediterránea" en ALBEROLA, Amando y OLCINA, Jorge (Eds). *Desastre natural, vida cotidiana y religiosidad en la España moderna y contemporánea*. Universidad de Alicante, 2009, págs. 391-433.

<sup>54</sup> La secular vocación marinera de la Corona de Aragón y la supremacía de su actividad mercantil portuaria en el Mediterráneo está en el origen de aquella institución medieval.

El *Llibre del Consolat de Mar* es la primera recopilación de reglas, usos y costumbres para regular el comercio marítimo.

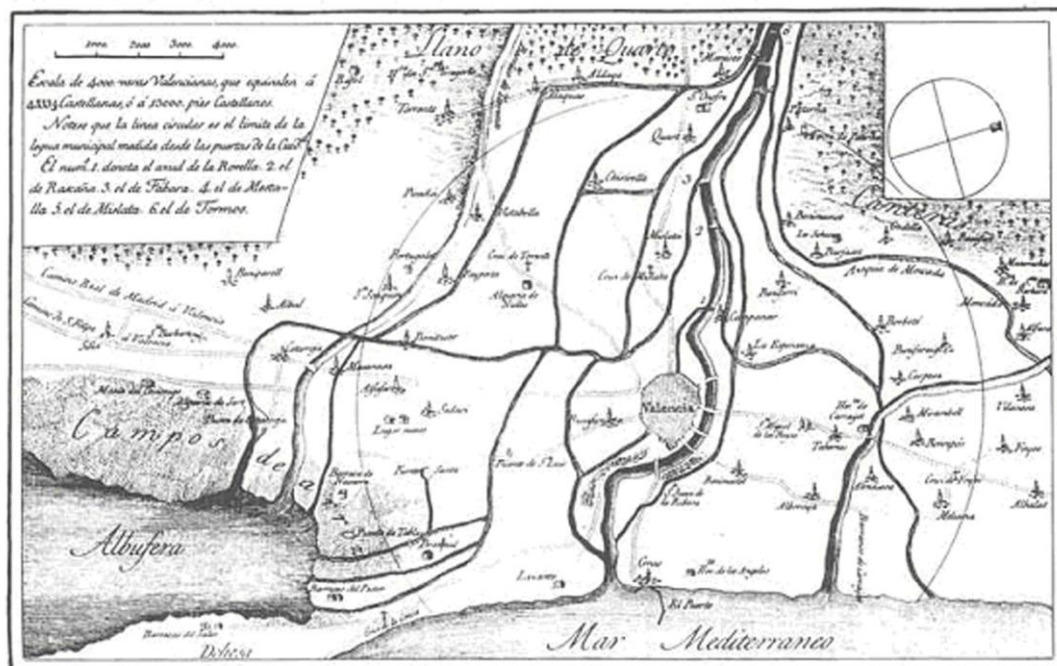
*Libre del Consolat de Mar*. Arxiu Municipal de València 1407. Introducción, transcripción y traducción castellana por Antoni FERRANDO FRANCÉS. Vicent García Editores. Valencia, 1979.

CHINER GIMENO, J y GALIANA CHACÓN, J.P. (Edición y estudio) *Libro llamado Consulado de mar (Valencia, 1539)*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Valencia, 2003.

<sup>55</sup> FERRER NAVARRO, Ramón *La exportación valenciana en el siglo XIV*. CSIC. Escuela de Estudios Medievales. Zaragoza, 1977, págs. 351 y ss.

<sup>56</sup> CAVANILLES PALOP, Antonio José *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*. 2 vols. Imprenta Real. Madrid, 1795-1797. Vol. I (1795). Albatros Ediciones. Madrid, 1977, págs. 190 y ss.

desprovisto del topográfico vestigio de un río otrora protagonista -el Guadalaviar-. Su oculta lejanía y su ausencia silenciosa, contrastan con el lento proceso de formación de su puerto y de su fachada al mar.



*Mapa de la particular contribución de Valencia.*

Mapa de la particular contribución de Valencia.

Aparece en la obra *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y Frutos del Reyno de Valencia* (1795-1797). Tomo I de Antonio José Cavanilles (1795), pág.129. Imprenta Real. Madrid. BIVALDI

## EL JARDÍN DEL ANTIGUO CAUCE DEL TURIA.

Para comprender el origen y razón de ser del actual Jardín del Turia como expresión topológica, territorial, socioeconómica y cultural, resulte imprescindible un enfoque arquitectónico<sup>57</sup>.

La documentación cartográfica -Tosca, Mancelli<sup>58</sup>,...- corrobora el papel esencial del Turia en el urbanismo de la ciudad, desde la primitiva Valentia romana hasta el momento actual en que no es sino una huella de su rica memoria antropológica.

En el recuerdo queda la pericia de los gancheros de Chelva, cuando el río era una importante vía de transporte para la madera procedente de las talas de las tierras altas de Cuenca y de Teruel hasta el puerto.

Y también la grandiosa *naumachia* celebrada el 12 de julio de 1755 en conmemoración del tercer centenario de la canonización de San Vicente Ferrer<sup>59</sup>, ampliamente reseñada en las actas del concejo valenciano e ilustrada por un sugerente grabado del mismo año.



El parque de Cabecera (2001-2004) de los arquitectos Arancha Muñoz Criado, Eduardo de Miguel Arbones y Vicente Corell Farinós.TAJD

<sup>57</sup> De hecho el protagonismo de los arquitectos en la definición de propuestas y en su posterior ejecución trasciende los ámbitos del diseño urbano y de la planificación.

Por ejemplo el colectivo Vetges Tú i Mediterrània (VTiM arquitectes) jugaría un papel relevante liderando el discurso moderno en los movimientos reivindicativos populares valencianos de los años de la transición política, a los que aportaría un mayor conciencia medioambiental.

Precisamente al arquitecto Amando Llopis Alonso integrante del equipo se deben los excelentes textos: "El Jardín del Turia: Otros tiempos, otros proyectos, otras imágenes", págs. 273 a 290 en *Historia de la Ciudad VI. Proyecto y Complejidad. Op.Cit.* y "Desviar el Turia como símbolo de progreso en Valencia. El proyecto de Joaquín Llorens y Andrés Soriano de 1885", Amando LLOPIS ALONSO, págs.299-313 en *Historia de la Ciudad V. Tradición y progreso. Op.Cit.*

<sup>58</sup> Ver GAVARA PRIOR, J. *Op.Cit.*

<sup>59</sup> El historiador Josep Vicent Boira. *Op.Cit.*, págs. 219-222 recoge con detalle los pormenores del evento.

En él pueden contemplarse tanto el lago artificial construido en el cauce mediante la colocación de diques en los puentes del Real y de la Trinidad como la recreación de los montes del Vesubio y del Parnaso. La batalla naval, el concierto y el posterior castillo de fuegos artificiales lanzado desde las barcazas compondrían un espectáculo barroco que sería rememorado durante lustros.

Testigos excepcionales de esa presencia fluvial son las defensas levantadas a lo largo de siglos, primero por la *Fábrica Vella de Murs i Valls* y luego por la *Fábrica Nova del Riv* (1590), para salvaguardar la población de las continuas avenidas del Turia<sup>60</sup>.

La frecuencia de las crecidas propiciaría que a finales del XIX fuera arraigando la idea de desviar el tramo final del curso del río, lo que se concretaría por primera vez en 1885 en un ambicioso proyecto impulsado por el político Joaquín Llorens y Fernández de Córdova y el ingeniero Andrés Soriano Ibarra.

Habría que esperar sin embargo al Plan General de 1946 dirigido por los arquitectos Germán Valentín-Gamazo y Manuel Muñoz Monasterio que propondrían dentro de un modelo radiocéntrico la urbanización parcial del cauce una vez finalizara la construcción del pantano del Generalísimo (hoy Benageber)<sup>61</sup>, al pensar equivocadamente que éste evitaría los recurrentes desbordamientos aguas abajo.

Será la gran riada de los días 13 y 14 de octubre de 1957 y sus devastadores efectos la que supondrá un giro copernicano para la transformación y el futuro de la capital y su comarca. La formulación de un nuevo Plan General (1966)<sup>62</sup> y el desvío del Turia a un nuevo cauce de más de 12 Km de longitud, marcarán la etapa más desarrollista de la ciudad, en la que se construirá en apenas dos décadas la mitad de su parque inmobiliario.

El entonces joven arquitecto asturiano Fernando Martínez García-Ordoñez<sup>63</sup> fue uno de los artífices del cambio y la renovación urbana tras la tragedia: creación del barrio Virgen del Carmen (1958-1962),...

Gran valedor de la Solución Sur que posibilitaba las sucesivas ampliaciones del puerto a la vez que recuperaba los trabajos de Eustaquio Berriochoa para resolver la caótica red ferroviaria local, este *Mestre d'Arquitectura* fue un auténtico impulsor del planeamiento de la época que hizo de la zonificación -R. Baumeister- y de las grandes infraestructuras los elementos clave de la ordenación.

Con las obras de la Solución Sur a punto de concluir<sup>64</sup>, se planteó la ocupación del lecho como distribuidor de tráfico, una autopista de 28 metros de anchura que llegaría

---

<sup>60</sup> Ver la obra de LOP, Iusep *De la Institució, Govern Politich y luridich, Costums y Observancies de la Fabrica Vella, dita de Murs e Valls y Nova, dita del Riv*. Impresa en 1675. Introducción de PONS ALÓS, Vicent. Ajuntament de Valencia, 2001.

<sup>61</sup> Incluido en el Plan de Obras Hidráulicas de 1912, en 1931 su proyecto y construcción -embalse de Blasco Ibáñez- fue encargado al ingeniero Fausto Elio Torres y posteriormente modificado por Carlos Dicenta. Las obras comenzarían en 1933 si bien no finalizarían hasta 1955.

<sup>62</sup> Fue redactado por la Oficina Técnica de Gran Valencia, siendo los arquitectos responsables del mismo Mauro Lleó Serret, Victor Bueso Bellot y Antonio Gómez Llopis.

<sup>63</sup> En 1960 funda con Juan M<sup>a</sup> Dexeus Beatty el estudio GODB Arquitectos Asociados. Entre sus obras destacan la Escuela-Jardín Guadalaviar (1958) y la Iglesia de Nuestra Señora del Loreto en Xàbia, singulares referentes de la arquitectura moderna valenciana que serían recogidas en numerosas publicaciones profesionales (*L'Architecture d'aujourd'hui, The Architect...*).

<sup>64</sup> A raíz de la catástrofe, en enero de 1958 se había constituido una Comisión Técnica Especial presidida por el ministro Pedro Gual Villabí y el director general de urbanismo Pedro Bidagor Lasarte.

hasta el mar. Afortunadamente la protesta popular ante el expolio medioambiental de la urbanización de un ecosistema natural de extraordinario valor ecológico como el de la Dehesa del Saler y el cambio político, lo impidieron<sup>65</sup>.

*El llit és nostre y el volem verd*, fue el punto de partida para su recuperación como eje vertebrador y zona verde<sup>66</sup>, tarea que tras las primeras elecciones democráticas de 1979, asumiría el gobierno de coalición -PSPV, PC- presidido por el socialista Ricard Pérez Casado.

Nacerá así el Plan Especial del Viejo Cauce del Turia<sup>67</sup>, cuando éste es ya un río contaminado y exhausto en su encuentro con el mar, marcado por un entorno fabril tras el azud del oro (Avda. de Francia, Moreras,...), recuerdo de su pasado agrícola.

Su diseño se encargaría al Taller de Ricardo Bofill, quien finalmente no realizaría más que el sector 11 (15 Ha) junto a la avenida de Jacinto Benavente y al Palau de la Música<sup>68</sup>. De ese modo se desechaban definitivamente todas las propuestas anteriores, como la del ingeniero industrial Luis Merelo y Mas que planteaba una marina junto a un canal navegable, a la vez que proponía la implantación del tren vertebrado aéreo de Goicochea.

Igualmente interesante era el anteproyecto del arquitecto madrileño Julio Cano Laso, ganador del concurso de ideas (1979) convocado por razones de oportunidad política, por la última corporación franquista.

La realidad presente viene marcada inequívocamente por aquella complicada situación de la Transición y sus enormes dificultades económicas y políticas. La urgencia por remediar las graves frustraciones colectivas y urbanas: carencia de todo tipo de equipamientos, congestión viaria,... haría del cauce un cajón de sastre para las demandas sociales y un *puzzle* que facilitara su prolongada ejecución por fases.

---

El Plan General de 1966 continuaba evitando afrontar la relación con la costa, eludiendo la conexión con el frente litoral. Al mismo tiempo proponía un paso elevado de la autopista del Mediterráneo por el interior de la dársena.

Al respecto puede consultarse "Pensar la Ciudad. Las aportaciones de Fernando M. García-Ordóñez al Urbanismo de Valencia", también de Juan Ramón SELVA ROYO en *Historia de la Ciudad VI. Proyecto y Complejidad. Op.Cit.*, págs. 291-309 y "Principio y fin del área metropolitana de Valencia. De la autarquía a la democracia", Antonio GARCÍA HEREDIA, en *Historia de la Ciudad V. Tradición y Progreso. Op.Cit.*, págs.257-277.

<sup>65</sup> En la defensa de la preservación de lo que más tarde sería un parque natural, resultó decisiva la posición del diario Las Provincias que lideró la oposición al proyecto gubernamental.

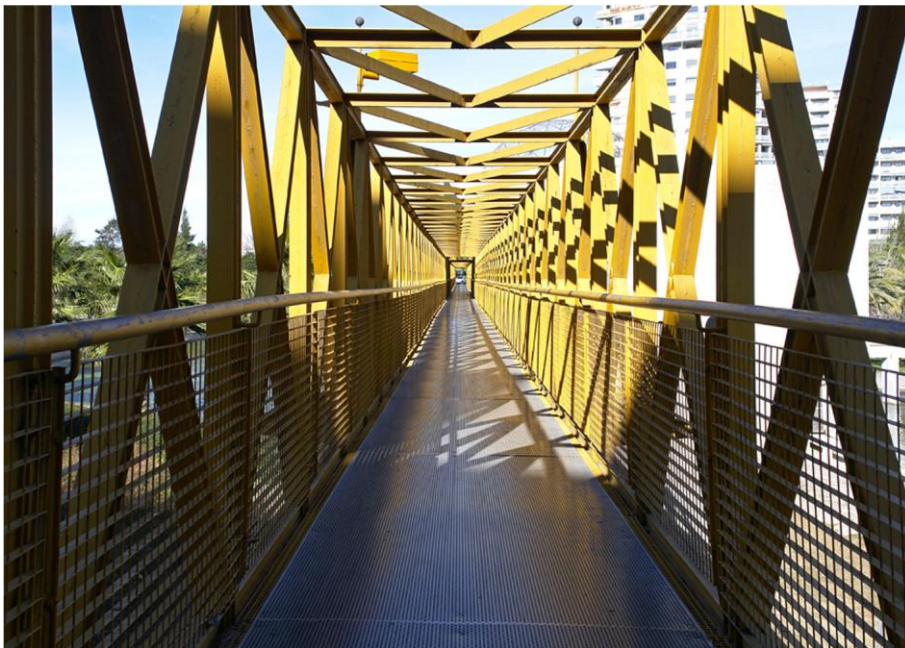
Finalmente, el 1 de diciembre de 1976 el rey Juan Carlos I firmará el Real Decreto 2763/1976 por el que se efectuaba la cesión gratuita al Ayuntamiento de Valencia de la práctica totalidad de los terrenos del viejo lecho del río Turia (BOE 2 de diciembre de 1976).

<sup>66</sup> El cauce siempre asumió un papel relevante en las fiestas populares valencianas, especialmente en la Pascua: bailes, celebraciones camperas, exhibiciones de *tiro y arrastre*,...

Además en el siglo XX acogería el estadio del Gimnástico FC que al finalizar la guerra civil se fusionaría con el FC Levante denominándose a partir de 1941 Levante UD.

<sup>67</sup> Plan Especial de Reforma Interior del Viejo Cauce del Turia, aprobado definitivamente el 10/10/84 (BOP 7/11/84).

<sup>68</sup> ICARO. *Guía de Arquitectura de Valencia*. CTAV. Valencia, 2007 (1ª ed.) y 2010 (2ª ed.), págs.224 y ss.



El sector T2 proyectado por Veiges Tu i Mediterrània, SL se desarrolla entre el puente de Campanar y el Azud de Rovella. Es uno de los tramos más sugerentes del antiguo cauce que plantea una lectura como línea o mejor como grieta en el que el nexa con la naturaleza se resuelve con una permanente referencia al agua. TAJD



Antifuncional y seudohistoricista, el autor del *Versalles de los pobres* concibió un singular parque lineal de uso lúdico<sup>69</sup> en el que no podría faltar la réplica americana, el Gulliver como versión *prêt à porter* de los productos Disney.

Treinta años después el jardín que continúa inconcluso, evidencia los resultados de una actuación a golpes, sin un proyecto unitario y global. Es indudable que en ese gigantesco *collage* verde se han realizado tramos de gran calidad, como el 2 de Vetges Tu i Mediterrània o el 3 de Juan Otegui, José Luis Gisbert y Francisco Noguera.

Aunque es en el parque de Cabecera (2001-2004) de Arancha Muñoz, Eduardo de Miguel y Vicente Corell<sup>70</sup> donde encontramos la intervención de mayor valor paisajístico: lago artificial, bosques de ribera, paseo del *Molí del Sol*, islas de aluvión, bancales,...



Los jardines clásicos del Turia fueron diseñados por el Taller de Arquitectura de Barcelona de Ricardo Bofill, a quien se había encargado inicialmente el Plan Especial de Reforma Interior del Viejo Cauce del Turia. Este tramo explicita la rigurosa composición geométrica del catalán que explota las posibilidades tardomodernas del vocabulario clásico de la antigüedad. El autor del *Versalles de los pobres* obtendría un gran éxito mediático, si bien su proyecto resultaba excesivamente rígido y extraño a la realidad física del cauce.

Este tramo permite enlazar con el Parc Fluvial del Turia<sup>71</sup>, auténtico corredor verde de 35 km, hábitat de notable biodiversidad y uno de los grandes pulmones forestales del área metropolitana que atraviesa las valiosas masas boscosas de Les Rodanes y La Vallesa.

---

<sup>69</sup> Desde que en 1485 Leon Battista Alberti *-De re aedificatoria-* introdujera el tema del jardín -libro IX-, quedó fuera de discusión su genuina condición arquitectónica: configuración de espacios, de significados, materialidad natural (agua, vegetación, roca,...) y tectónica,...

Así se explica el permanente trasvase de los conceptos y soluciones formales de las artes plásticas al paisajismo, que en el siglo XX asumirá las posiciones más avanzadas de las vanguardias: Bernard Tschumi, Peter Walter, Dieter Kienast,...

Ver ALVÁREZ ALVÁREZ, Darío. *El Jardín en la arquitectura del siglo XX. Naturaleza artificial en la cultura moderna*. Editorial Reverté. Barcelona, 2007.

<sup>70</sup> CORELL FARINÓS, Vicente y otros *Guía de Arquitectura de Valencia. Op.Cit*, pág.260 y *Via Arquitectura. Premios 2003-2004*. Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia. Valencia, 2005, págs. 64-69.

<sup>71</sup> El Parque Natural del Turia declarado por Decreto 43/2007, de 13 de abril, del Consell -DOCV nº5493, de 19/4/07-, abarca 4480 Ha.



Detalles del Parque de Cabecera TAJD

Conviene reivindicar la necesidad de concluir el Jardín y de corregir las múltiples disfunciones que la errática gestión de su dilatada ejecución ha conllevado.

En primer lugar es necesario cuestionarse la tipología de *jardín encauzado*, acotado por dos importantes vías rápidas de tráfico rodado, que dificultan la inserción con el casco antiguo y la accesibilidad con los jardines históricos -Alameda, Viveros, Botánico,...- ya que, pese a su posición de borde, su conexión perimetral queda interrumpida por las arterias viarias.

El contrasentido es tal, que Valencia ha levantado más puentes (de las Artes, de las Flores, de *l'Assut de l'Or*, de *Fusta*,...) en la etapa democrática, cuando el cauce era ya un jardín, que en los dos milenios anteriores. Y no se puede continuar con ese culto totémico al automóvil. Debe reconsiderarse globalmente la planta viaria, limitando su impacto medioambiental (contaminación atmosférica, acústica,...) peatonalizando sin demora los puentes históricos y devolviendo el protagonismo al transeúnte-viandante, ciclista,... permitiendo que el jardín se desborde y como un auténtico pulmón verde se expanda por toda la ciudad.

Son muchas las deseconomías de escala que se generan por no poner en valor las potencialidades del subsuelo (infraestructuras de transporte, aparcamientos, servicios, equipamientos deportivos, culturales,...) las cuales fortalecerían el papel estructurante del parque y sus posibilidades como espacio público.

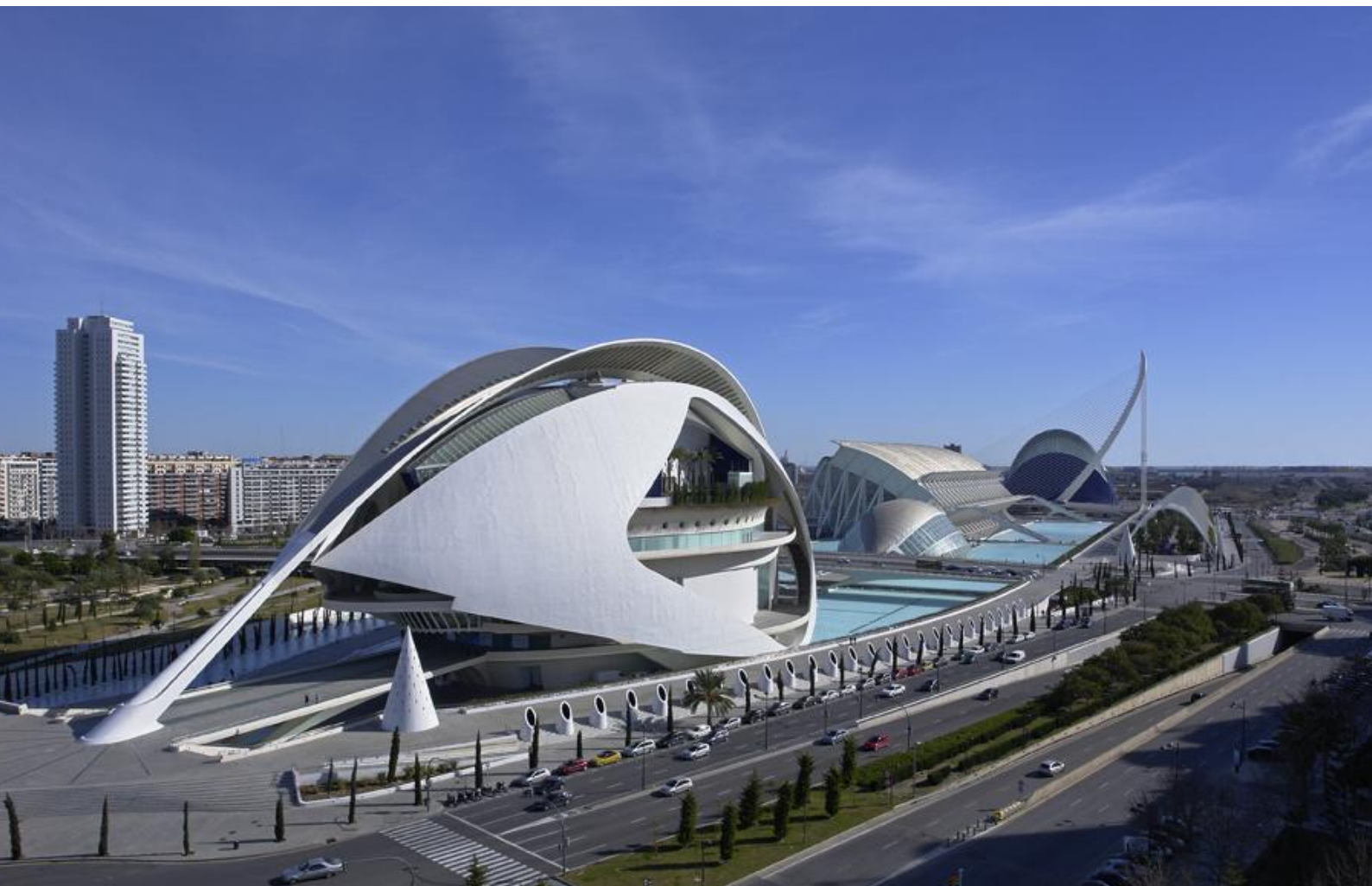
Por ello resulta especialmente importante el diseño del final y de sus márgenes - Balcón al Mar- ya que constituyen un elemento esencial para el definitivo acercamiento entre la ciudad y el mar.

El cauce resulta inseparable de ese contexto y si en el centro histórico es en el jardín, hoy con campos de fútbol vallados de escaso interés, donde debería hacerse un esfuerzo de cualificación y adaptación, en el sector del Grao resulta vital que las fachadas al parque y los nuevos tejidos urbanos sean capaces de dignificar y monumentalizar la periferia.

No debe olvidarse la conveniencia de revalorizar la lectura arquitectónica e histórica de las preexistencias, comenzando por sus puentes y pretilos que deberían recuperar sus trazas originales (Real). Igualmente, deberían abordarse las restituciones de mayor envergadura tanto en aquellas áreas de mayor riqueza iconográfica (San Pío V, Alameda, Torres de Serranos,...), como en aquellas en las que resulta más constatable la gravedad de las alteraciones.

Imprescindible es introducir criterios y soluciones de compatibilidad medioambiental (aprovechamiento de los recursos hídricos, energéticos,...), haciendo del agua un elemento unificador del conjunto, con mayor relevancia en aquellos lugares en que forma parte de la memoria colectiva (*naumaquias, azudés, puentes, acequias, fuentes,...*).

Porque aprovechar el efecto reordenador y revitalizante sobre la estructura urbana y mejorar la calidad de vida, exige reformular una actuación con escasas luces y demasiadas sombras, que debería asumir con criterios de sostenibilidad las enormes potencialidades con las que un día fue capaz de soñar todo un pueblo.



La imponente volumetría náutica del Palau de les Arts Reina Sofía 2005 remata el colosal y escultórico conjunto de la Ciudad de las Artes y las Ciencias. TAJD

## EL NACIMIENTO DE LA VALENCIA MODERNA.



Plano de Valencia de 1899 -construcción del Ensanche- del arquitecto José Manuel Cortina Pérez. Archivo Histórico Municipal. AHMV

La segunda mitad del XIX acota un punto de inflexión en el urbanismo de la capital, que alumbrará el derribo de sus murallas (1865) y la configuración de su primer Plan de Ensanche (1864-1887) redactado por los arquitectos José Calvo Tomás, Luis Ferreres Soler y Joaquín M<sup>a</sup> Arnau Miramón<sup>72</sup>.

La explosión demográfica, el impacto del maquinismo, la industrialización y los ideales reformadores e higienistas marcaron el declive de la *polis* cerrada de Tosca, fortificada y conventual. Tras ella nacerá una nueva, que adoptará el modelo de *l'Éixample*, basado en el uso de la retícula ortogonal y de la manzana con patio interior ajardinado y chaflanes en sus esquinas<sup>73</sup>, e ideado años antes en Barcelona por Ildefonso Cerdà.

El XIX representa también un cambio profundo en la relación de la ciudad con el mar. En 1802 se abrirá el Camino Nuevo del Grao (actual Avenida del Puerto), un amplio viario

---

<sup>72</sup> Aunque las fuentes sobre este período son abundantes, debe destacarse el trabajo de Juan Luis PIÑÓN PALLARÉS *Los orígenes de la Valencia moderna. Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX*. Edicions Alfons el Magnànim. Valencia, 1988.

El autor analiza el marco socioeconómico de la urbe y la concentración de las rentas y propiedades por parte del clero y de la burguesía local (Padrón de riqueza y de la contabilidad de la congregación de San Felipe Neri,...).

El economista Joaquín AZAGRA ROS *Propiedad inmueble y crecimiento urbano. Valencia 1800-1931*. Editorial Síntesis. Madrid, 1993, abunda en las mismas tesis que sitúan a una minoría de apenas setecientas personas acumulando más de la mitad de los predios intramuros y casi dos tercios de la riqueza total.

<sup>73</sup> Ver BOHIGAS i GUARDIOLA, Oriol, *Barcelona entre el Pla Cerdà i el Barraquisme*. Edicions 62. Barcelona, 1963 y también su artículo "En el centenario del Plan Cerdà" publicado en *Cuadernos de Arquitectura* n° 34. COAC. Barcelona, 1958.

arbolado de extraordinaria belleza que mejorará la accesibilidad a los muelles dada la pujanza de la actividad exportadora y el incremento del tráfico marítimo<sup>74</sup>.



Plan de Valence/ Asfiegée et prise le 9 janvier 1812 par l'Armée Française d'Aragon/ Aux Ordres de SE. LE MARECHAL SUCHET. Duc d'Albufera. Suscrito por el Capitán de Artillería Dumolín. BV-NP (Sign. 1. 12524).

En 1897 se producirá la definitiva anexión administrativa de la Villanueva del Grao<sup>75</sup> y el vecino poblado de pescadores conocido como Poble Nou de la Mar (Cabanyal-Canyamelar) De ese modo se consumará la codiciada expansión del municipio hacia la franja norte litoral, incorporando una playa de más de 2500 metros de extensión.

En ese contexto resultó decisiva la introducción del ferrocarril<sup>76</sup> por el Marqués de Campo, fundador de la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, que adquirió en 1850 a Próspero Volney la concesión de la línea Madrid-Valencia. Como parte de ella y en

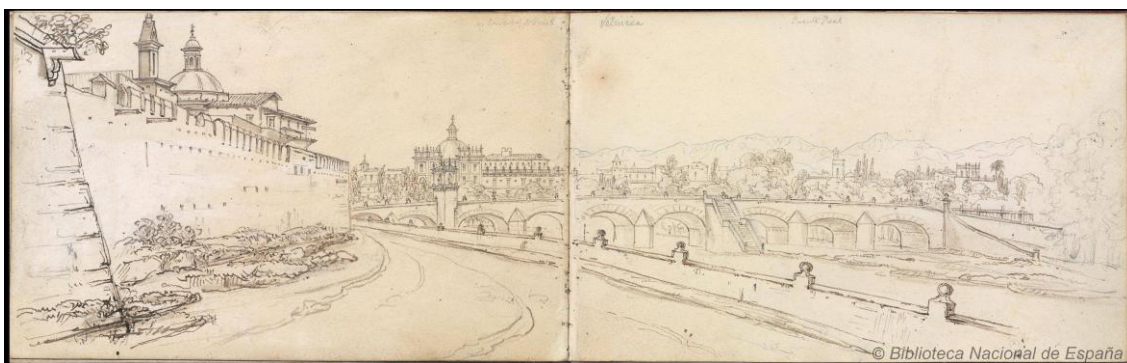
<sup>74</sup> BOIRA MAIQUES, Josep Vicent y SERRA DESFILIS, Amadeo. *El Grao de Valencia: la construcción de un espacio urbano*. Edicions Alfons el Magnànim. Valencia 1994.

<sup>75</sup> El historiador Federico MARTÍNEZ RODA. *Op. Cit*, págs. 25-51, refiere la existencia de un embarcadero anterior a la conquista cristiana, documentando la fundación en 1249 de la "Vila nova maris Valentiae", cuyos pobladores tendrían franquicias para la marinería.

<sup>76</sup> La historiografía data en 1830 el comienzo de la Era de Ferrocarril. Ese año la locomotora Rocket ideada por George Stephenson y capaz de alcanzar una velocidad de 22 Kms. por hora, iniciaría su andadura comercial con la línea entre Liverpool y Manchester, situando a Gran Bretaña al frente del mundo en cuanto a la construcción y explotación de ferrocarriles.

Ver KRANZBERG, Melvin y CARROLL W. PURSELL, Jr. (eds) *Technology in Western Civilization. The Emergence of Modern Industrial Society. Early times to 1900*. Oxford University Press, 1967. Cito por la edición castellana a cargo de Ignacio PARICIO ANSUATEGUI *Historia de la Tecnología. La técnica en Occidente de la Prehistoria a 1900* (2 vols.), Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1981.

apenas cuatro años, se pudieron construir según el proyecto -1847- de J. Beatty y J. Shepherd, los 56 Km. que unirían el Grao de Valencia con San Felipe de Játiva<sup>77</sup>.



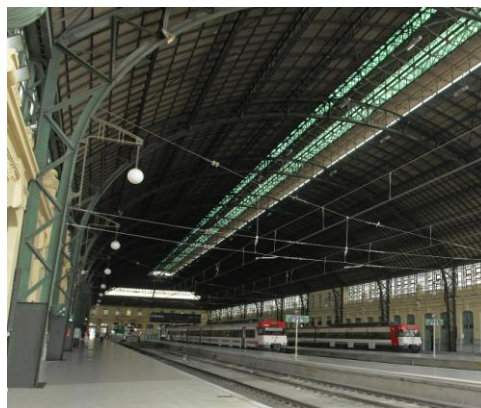
Proyecto General del Ensanche de la Ciudad de Valencia/ 1858, formado de orden de su Exmo. Ayuntamiento por los arquitectos D. Sebastian Monleón, D. Antonino Sancho y D. Timoteo Calvo. AHMV.

La decisión de construir dos estaciones, una en el Grao, más próxima al puerto, para favorecer el transporte comercial de mercancías y otra intramuros en el corazón del casco antiguo<sup>78</sup>, aprovechando los huertos y jardines de los conventos desamortizados de San Francisco y San Pablo, haría del Grao un emergente polo de actividad.

Con la llegada del ferrocarril se aceleró la transformación de un *cap i casa* que conservaba íntegramente su recinto murado<sup>79</sup>. Se inició así, un periodo de importantes actuaciones urbanísticas con el trazado de la avenida del Reyno de Valencia, para enlazar la red con el puerto, del Paseo de Ronda -calle Játiva...- y la construcción de una nueva estación central<sup>80</sup>, que inaugurada en 1917, se convertiría en un verdadero icono no sólo de la Compañía del Norte, sino de la propia ciudad.



El hall de ingreso. TAJD



Detalle de la combinación de ebanistería y cerámica en la decoración. TAJD

<sup>77</sup> La aparición de este sistema de transporte, supondría importantes transformaciones en el territorio, marcadas por el retraso normativo (la Ley General impulsada por José Echegaray es de 1870) que privilegiaría en los trazados los numerosos intereses particulares en ausencia de un planteamiento global.

<sup>78</sup> ABAD BALBOA, Tomás y CHÍAS NAVARRO, Pilar. *La Estación del Norte en Valencia. La unión de todas las artes*. Lunwerg Editores, SA. Barcelona, 1993.

<sup>79</sup> AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en Valencia*. Diputación Provincial de Valencia, 1984.

<sup>80</sup> La estructura de su colosal bóveda metálica formada por doce grandes arcos biarticulados de 45 metros de luz, si bien era ligeramente superada en dimensión por la de Atocha -4875 metros- sobrepasaba en tamaño a las europeas de París -l'Est-, Berlín -Este- y Viena -Emperador Fernando-.

Su artífice Demetrio Ribes<sup>81</sup>, que optó por la tipología (Reynaud y Daly) de *cabeza o término* concibió una estación en forma de U asimétrica y nos legó una de las grandes joyas de la arquitectura *secessionista* española, en la que la influencia de la escuela austriaca y especialmente de Otto Wagner resulta más madura y explícita<sup>82</sup>.

La exquisita composición y volumetría se ve enriquecida por la delicada incorporación de todas las artes aplicadas que fusiona con su arquitectura: plafones - Maumejean-, paneles y mosaicos cerámicos policromados con representaciones alegóricas de la huerta, la Albufera, el Miguelete,..., motivos decorativos y artesanales vernáculos como los remates almenados (coronación de la Lonja), guirnaldas, racimos florales,..., vidrieras, carpinterías y zócalos de madera, cerrajería artística, piezas móviles,... logrando un conjunto monumental único e irrepetible.



La Estación del Norte desde la calle Xàtiva. TAJD

La burguesía impulsora de aquellas transformaciones industrial, ideológica y revolucionaria será la principal actora y también la gran beneficiaria del cambio de la ciudad *histórica* a la

---

<sup>81</sup> AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *Demetrio Ribes Arquitecto (1875-1921)*. Generalitat Valenciana. Valencia, 2004.

<sup>82</sup> El edificio macla dos grandes espacios autónomos, el vestíbulo que a modo de rótula organiza el cuerpo principal en el que destaca un singular café-restaurant, y la cubierta interior que a base de celosías tipo Pratt, de doble directriz elíptica y circular crea una nave de 196 metros de longitud y una altura de hasta 25 metros en su limatesa, recorrida por un imponente lucernario.

*contemporánea*, alzándose con el gobierno municipal y obteniendo cuantiosos réditos patrimoniales (desamortización,...).

Porque la obligación primero de definir alineaciones, levantando planos geométricos -R.O. de 1846-<sup>83</sup> y más tarde de promover planes de Reforma y Ensanche crearía las bases del mercado de suelo. El trazado racional se consolidaría como un eficaz y ágil instrumento para la parcelación y venta de terrenos, implantando como apunta Solá Morales<sup>84</sup> los modos jurídico-económicos de la promoción liberal privada.



Fotografía de las fachadas de las *Casas Chapa* en la plaza de Cánovas del Castillo. TAJD

<sup>83</sup> Real Orden de 25 de julio de 1846 sobre planos geométricos de las poblaciones.

En Valencia el coronel Vicente Montero levantó el primer plano geométrico de la ciudad. Ver TABERNER PASTOR, Francisco. "Los inicios de la planificación urbana en Valencia. El plano geométrico de Don Vicente Montero de Espinosa." *CIMAT* n° 17. Valencia, 1982.

<sup>84</sup> SOLÁ-MORALES I RUBIÓ, Manuel de. "Los ensanches: hacia una definición". *Arquitectura bis*, n° 13. Barcelona, 1976.



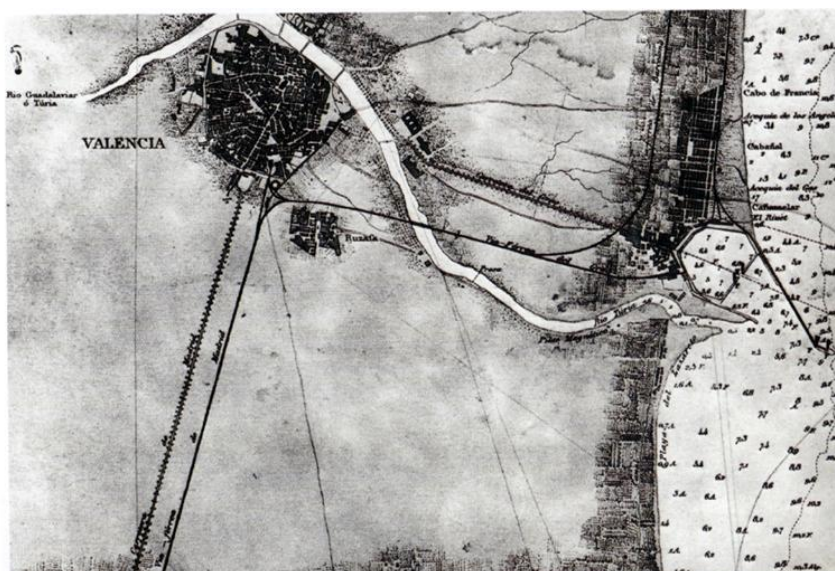
## EL LEGADO DE LA EXPOSICIÓN REGIONAL (1909).

Aunque sin duda es la Exposición Regional Valenciana de 1909<sup>85</sup>, la que marcaría un auténtico hito tanto para el desarrollo arquitectónico y urbanístico de la ciudad como para la modernización de la economía y de su sociedad.<sup>86</sup>

La Valencia ferial y cosmopolita de hoy -de la *America's Cup* y la Fórmula 1- debe mucho a aquella efemérides y a su principal impulsor Tomás Trénor Palavicino. Y no solamente por los dos millones de pesetas de subvención que entonces consiguió del gobierno español, sino sobre todo por lograr que la Exposición supusiera un verdadero renacimiento en todos los campos. No en vano, el himno que él encargó personalmente para el certamen al Maestro Serrano con letra de Maximiliano Thous acabaría convirtiéndose en 1929 en el Himno Regional Valenciano.

El evento motivó la realización de numerosas mejoras urbanas, como la terminación del camino de Tránsitos, la urbanización del Llano del Remedio, la construcción del nuevo puente de la Pasarela, de la nueva Estación de Aragón, del Matadero... Aunque quizá fue el adoquinado de las calles más céntricas y populares y de los caminos de la Soledad y del Grao lo que más haya perdurado en la retina de muchos de sus habitantes.

Como es lógico, las nuevas edificaciones no se limitarían a los pabellones y recintos de aquellas 16 hectáreas junto a la Alameda. De hecho, el Ayuntamiento decretó la exención de arbitrios para quienes limpiaran y restauraran sus fachadas de *ciutat vella*. De ahí la imagen *renovada* de tonos claros y abundante blanqueo que ha permanecido como color de la ciudad histórica, cuando la cartografía cromática anterior era otra, mucho más rica, variada y bien diferente de "la blancura" de aquella operación de económica cosmética.



Plano de la ciudad de Valencia y el territorio de El Cabañal con sus alineaciones y constreñido por las líneas de ferrocarril.-1877-SGE, Arm. G, Tabla 2ª, Carp. 3º, nº 134.

<sup>85</sup> Fernando VEGAS LÓPEZ-MANZANARES. *La Arquitectura de la Exposición Regional Valenciana de 1909 y de la Exposición Nacional de 1910*. Ediciones Generales de la Construcción. Biblioteca TC. Valencia, 2003.

<sup>86</sup> Su balance económico negativo, debido fundamentalmente al estallido de la guerra del Rif y a los sangrientos sucesos de la Semana Trágica de Barcelona, forzaría, a fin de rentabilizar la inversión, su prolongación con carácter Nacional en 1910. Catálogo de la Muestra Gráfica *La Exposición Regional Valenciana de 1909 en su Centenario*. RACV. Valencia, Junio 2009.

Vista general del Palacio Municipal proyectado por Francisco Mora.  
Detalle de la entrada principal formada por un gran arco de medio punto coronado por un alfiz escalonado. TAJD



La Exposición fue una especie de pistoletazo de salida para la renovación y el progreso. A raíz de ella, la arquitectura valenciana del siglo XX generaría una amplia nómina de obras y autores, que legaron un universo de formas e ideas con las que interpretaron con un lenguaje propio los lugares y las topografías locales.

Valencia había afrontado el cambio de siglo sumergida en un proceso de profunda transformación morfológica. Ésta se había iniciado con el acceso al poder de la burguesía liberal, que propició el derribo de las murallas e importantes operaciones de cirugía interior y reequipamiento, utilizando los grandes espacios desamortizados (conventos de San Francisco, la Magdalena,...).

La capital afrontaba uno de los periodos más regeneradores de su historia, haciéndose eco de las tesis higienistas y haussmanianas (apertura de la calle de la Paz,...), de las teorías de Ildefonso Cerdá (Planes de Ensanche, Grandes Vías,...) y del progresismo idealista de Howard (Paseo al Mar)...

Pero sería la celebración de la Exposición la que daría un impulso definitivo al urbanismo, poniendo en valor las futuras zonas de ensanche (Mora)<sup>87</sup> y las reformas interiores (Aymaní) con las que se plasmaba la política municipal del blasquismo<sup>88</sup>.



Cartel de Ramón Stolz para la Exposición Regional Valenciana (2º Premio).  
Ateneo Mercantil. Imprenta y Litografía J.Ortega.BV Colección Valenciana. Signatura: CartelAnt/60-TG. Nº registro: 1145618.  
BIVALDI

La arquitectura de aquella época evidencia el creciente auge comercial de una capital, que haría de sus mercados -Central, de Colón,...- y de la nueva estación sus principales referencias iconográficas.

El de Colón<sup>89</sup> se inscribe en la tradición funcional de los mercados europeos y de la arquitectura del hierro (La Madeleine de París -1824-, la Lonja de pescado de Hungerford

<sup>87</sup> La rápida consolidación del primer Ensanche de Calvo, Ferreres y Arnau daría pie a una reformulación más ambiciosa del mismo redactada por Francisco Mora y el ingeniero Vicente Pichó, aprobado en 1917. GOERLICH LLEÓ, J. *Francisco Mora, compañero y amigo*. Archivo de Arte Valenciano. Valencia, 1961. Núm. Único, pág. 57.

<sup>88</sup> MARTÍNEZ RODA, Federico. *La Valencia Contemporánea*. Historia General del Reino de Valencia. Volumen V. RACV. Valencia, 2003.

<sup>89</sup> Finalizado en apenas tres años (1916), pese a que su realización no estaba prevista en los primitivos planos de Ensanche, su inauguración se adelantaría en más de una década al gran mercado de la ciudad, el Central. Éste impulsado en 1884 por el barón de Alcalalí no lograría un proyecto definitivo hasta 1914, si bien sus

en Londres -1835-...). Considerado un símbolo del reformismo higiénico-sanitario, sus dos espléndidos testeros, en los que resulta patente la influencia de Doménech y de Gaudí, y la riqueza espacial de sus naves hacen de él una pieza arquitectónica única.<sup>90</sup>

Inserto en la vieja trama medieval, el Mercado Central (1910-1928), diseñado por los arquitectos Francisco Guardia Vial y Alejandro Soler March, es la obra más relevante y representativa de nuestro modernismo. Su estructura vista, su compleja cubrición, su planta irregular y orgánica, su gran cúpula de hierro, cristal y cerámica,... constituyen un gran deleite para los sentidos.

La población iba a experimentar a lo largo del siglo XX una expansión sin precedentes. Durante la primera mitad y pese al obligado paréntesis que supuso la guerra civil, se ejecutó y consolidó la totalidad del ensanche proyectado por Francisco Mora Berenguer (1912).

Porque afortunadamente la huella de aquellas Exposiciones no se encuentra tanto en esas escasas piezas aisladas supervivientes del evento -Asilo de Lactancia, Fábrica de Tabacos...- como en las sinergias urbanas que supo generar impulsando la construcción en las siguientes décadas de algunos de los grandes iconos de la arquitectura valenciana del siglo XX.

---

autores Soler y Guardia, del taller de Doménech i Montaner, cesarían por desacuerdo, de la dirección de las obras que culminaría en 1928 el arquitecto municipal Enrique Viedma.

<sup>90</sup> El mercado de Colón consta de dos ámbitos bien diferenciados: una gran plataforma de piedra suavemente elevada define una planta de corte basilical cubierta por tres naves y dos imponentes marquesinas, resueltas mediante una estructura metálica aporticada. En torno al conjunto Mora proyecta una cinta libre perimetral que se aísla del espacio urbano adyacente mediante una verja calada de exquisito diseño de forja sobre un basamento pétreo.

## EL PASEO AL MAR.

*“Ante la imposibilidad de traer el mar a Valencia,  
vamos a llevar Valencia al mar.”*

Manuel Sorní Grau<sup>91</sup>

Uno de los más ambiciosos proyectos de la Valencia decimonónica fue la apertura de un gran camino-paseo hasta el Mar, que uniera la ciudad desde los jardines del Real con los poblados marítimos, facilitando la conexión y el acceso a las playas de Levante y de la Malvarrosa, convertidas por aquel entonces (1893) en lugar de veraneo y esparcimiento.

Concebido por el ingeniero Casimiro Meseguer, con una anchura de 100 metros, tres grandes plazas de 200 metros de diámetro y una gran alameda central de 60 metros, debía tener una primera línea de villas exentas y una segunda de viviendas en bloque.

Sin embargo, la pretensión de construir aquella *ciudad-jardín* en consonancia con el urbanismo utópico de Ebenezer Howard<sup>92</sup> y del español Arturo Soria<sup>93</sup> se vería seriamente perjudicada tanto por el derribo del antiguo barrio de Pescadores, como por el de las murallas. La rápida consolidación del ensanche noble y el consiguiente retraso en la ejecución del Paseo, originaría numerosos y sustanciales cambios en su diseño, ante el fracaso de crear aquella anhelada *ciudad-jardín*.

Su elevado coste lo haría finalmente inviable. Hoy, sólo una pequeña muestra de los popularmente conocidos como chalets de los periodistas del arquitecto Enrique Viedma Vidal, en el arranque del paseo rememoran aquel sueño urbanístico.

Profundamente modificado, la apertura del Paseo propició además otras actuaciones como la instalación de la Feria de Muestras sobre parte de los solares del Palacio Real y la construcción de las Facultades de Medicina (1918-49) y de Ciencias (1906-44), que padecieron enormes retrasos debido a la guerra civil.<sup>94</sup>

Testimonio de aquel incipiente campus universitario es el colegio mayor Luis Vives, ideado en 1935 por Javier Goerlich Lleó en un racionalismo exquisito y sobrio, que busca sus referencias en la edilicia naval.

Pero si tanto la dictadura de Primo de Rivera (1926) como la República (1931) impusieron notables alteraciones, sería en los años del desarrollismo cuando definitivamente -P.G.O.U. de 1966- se abandonaría el atractivo plan original para procederse a un notable incremento de la edificabilidad en los márgenes del Pas

---

<sup>91</sup> El proyecto pionero -1865- de Manuel Sorní (AHM), anterior en varias décadas al de Meseguer representa el origen en el que se plasmaría la primera ideación de conectar el municipio con el Poble Nou de la Mar, urbanizando la margen izquierda del Turia.

BOIRA I MAIQUES, Josep Vicent. “Els orígens del Passeig de València al Mar. El projecte de Manuel Sorní de 1865”. *Cuaderns de Geografia* nº67/68, Valencia, 2000, págs. 191-208.

<sup>92</sup> HOWARD, Ebenezer. *Garden Cities of To-Morrow*. Londres 1902. La obra fue reimpressa en 1946 con un texto introductorio de Lewis Mumford.

<sup>93</sup> MAURE RUBIO, Miguel Ángel. *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*. COAM. Madrid, 1191.

<sup>94</sup> Ambos centros docentes han sido objeto de numerosas reformas y ampliaciones en las últimas décadas, si bien se ha respetado su estructura y fisonomía. En el 2000 la otrora Facultad de Ciencias, obra de Mariano Peset Aleixandre, fue habilitada por los arquitectos Antonio Escario y Luis Carratalá como nueva sede del Rectorado de la Universitat de València.



Antigua Facultad de Ciencias (1908-1944) al comienzo del Paseo. Obra de los arquitectos José Luis Oriol Urigüen (proyecto inicial) y de Mariano Peset Aleixandre, que fue quien la finalizó tras la guerra civil y a quien debe su expresionismo de clara influencia alemana (Der Ring). TAJD

La actual avenida de Blasco Ibáñez termina en la Estación del Cabañal. Basta recorrerla para constatar una sucesión de intervalos absolutamente desordenados e inconexos –en el Jardín del Turia se repite la misma triste historia–, que revela la miopía con que se ha gestionado la ciudad en determinados momentos.

De ahí que sea únicamente, y pese a las brutales sustituciones –pabellones feriales, casas de los periodistas...–, en el recorrido inicial que va desde los Viveros hasta la antorcha olímpica de Huntington, donde todavía puede percibirse la riqueza urbana y paisajística del proyecto primitivo.

Mención aparte merecen los edificios universitarios –Derecho, Filosofía y Agrónomos– que a partir de la década de los cincuenta levantó el arquitecto Fernando Moreno Barberá. Gran conocedor del discurso y del trabajo de Mies van der Rohe y de Le Corbusier, su obra constituye uno de los mejores ejemplos del movimiento moderno en la región<sup>95</sup>.

Las construcciones docentes valencianas de Moreno Barberá<sup>96</sup> destacan tanto por su claridad funcional y compositiva como por la cuidada volumétrica que pone de manifiesto el extenso y rico catálogo de recursos arquitectónicos utilizados por su autor.

---

<sup>95</sup> Moreno Barberá se dará a conocer como un exigente planificador, lo que debe entenderse consecuencia del influjo de su estancia (1940-1943) como pensionado por la “Humboldt Stiftung” berlinesa trabajando en la oficina de Paul Bonatz, de quien será un aventajado discípulo.

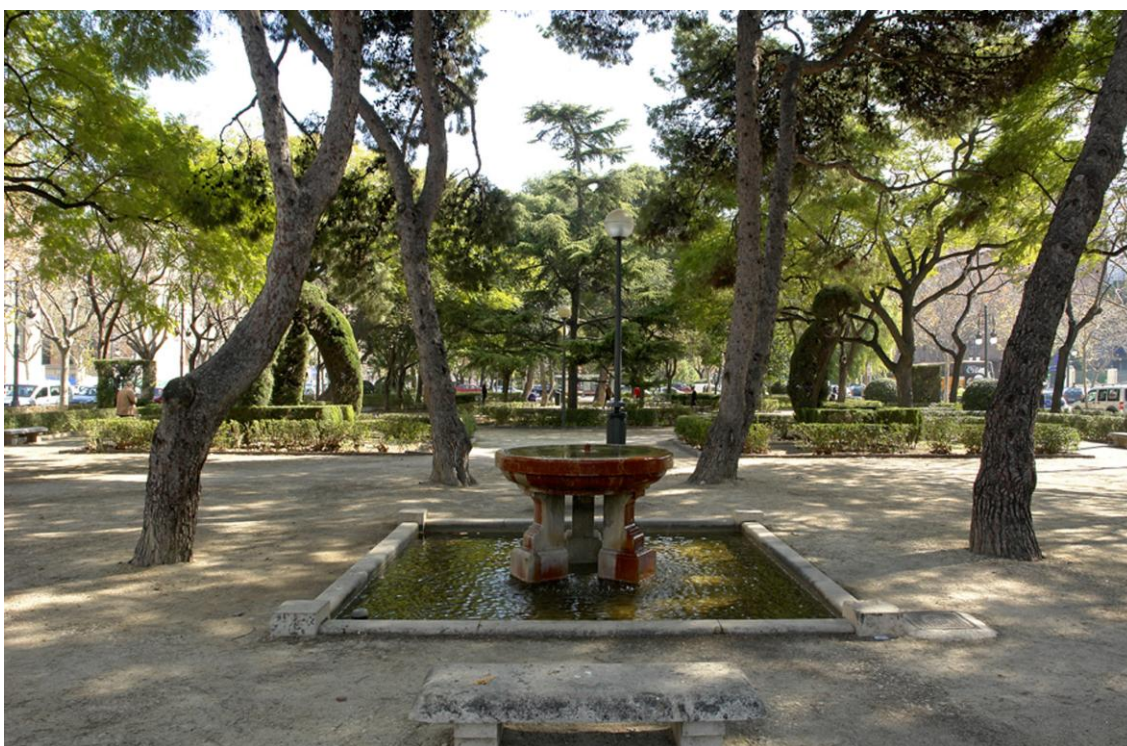
BLAT PIZARRO, Juan (dir). *Catálogo de la Exposición Fernando Moreno Barberá. Arquitecto*. ÍCARO. CTAV. COACV. Valencia, 2006.

<sup>96</sup> JORDÀ SUCH, Carmen. *Universidad Laboral de Cheste, 1967-1969. Fernando Moreno Barberá*. Colegio de Arquitectos de Almería, 2005.

La claridad formal de la piel, la utilización de elementos de protección solar *-brise soleil-* y la disposición de patios y espacios libres ajardinados hablan de un depurado vocabulario moderno fiel a la abstracción miesiana, atento a los condicionantes climáticos y de una extraordinaria coherencia estructural y constructiva.

No menos relevante resulta la sede de la Confederación Hidrográfica del Júcar (1965-72), incluida como los anteriores en el Registro Internacional DOCOMOMO Ibérico<sup>97</sup> y sin duda una de las mejores obras del profesor Miguel Colomina Barberá<sup>98</sup>.

Y no es precisamente un problema de lenguajes artísticos lo que ha arruinado el Paseo, sino de racionalidad y de sensibilidad. Porque si hermosa es la torre del observatorio astronómico de la Facultad de Ciencias, de rasgos tan inspirados en el expresionismo alemán *-Hans Poelzing-*, no menos sugestivo resultaba el primer Guadalaviar de GODB (1958), refinado ejemplo de una arquitectura escolar de tono intimista diseminada entre jardines.



Vista del tramo inicial del Paseo. TAJD

Pero tras los Colegios *-El Pilar, de Pablo Soler Lluch...-* la arquitectura se esfuma de la escena anunciando la imposibilidad de la integración de la ciudad con el litoral, objetivo último de aquel Paseo que concibió la burguesía ilustrada valenciana.

Por otro lado, la valoración de la primitiva apertura de un *gran camino-paseo hasta el mar* -1893- formulada por Casimiro Meseguer debe realizarse (Taberner, Boira,...) en su contexto histórico y, por tanto, asociado a la idea de *ciudad-jardín* de su autor.

El trazado, ampliamente documentado<sup>99</sup>, concluye sin llegar hasta el mar en el término municipal de Valencia, ya que la agregación de los Poblados Marítimos no tiene lugar hasta 1897 en que dejaron de ser municipios independientes.

---

<sup>97</sup> DOCOMOMO es el acrónimo de Documentation and Coservation of buildings, sits and neighbourhoods of the Modern Movement, organización internacional creada en 1990 con sede actualmente en Barcelona.  
[www.docomomoiberico.com](http://www.docomomoiberico.com).

<sup>98</sup> PERELLO, Ricardo (comisario). *Miguel Colomina*. COACV. ÍCARO. Valencia, 1998.

Una lectura en profundidad del proyecto evidencia las limitaciones tanto ideológicas (planeamiento), como materiales (puerto, accesos, vías férreas,...) de la ciudad para asumir su fachada marítima, explicándose así los sucesivos fracasos de Manuel Sorní (1865), Francisco Mora -Colonia Sanatorio (1902)- y Carlos Carbonell -Ciudad Jardín (1915)-...

Tras el obligado paréntesis que supuso la guerra civil, en 1946 el Plan General de Valencia y su cintura, de Valentín-Gamazo y Muñoz Monasterio, asume la primitiva idea de *un gran paseo hasta el mar*, si bien modifica la morfología, la traza y la anchura del proyecto de Meseguer, aunque mantiene la propuesta de *ciudad-jardín*.

La riada de 1957 sería decisiva para la conformación estructural de la Valencia actual. El Plan General de 1966 contemplaría la apertura del Paseo de Valencia al Mar, tomando como referencia el proyecto -1959- de Fernando Moreno Barberá<sup>100</sup>, si bien apostaría por una propuesta mucho más ambiciosa, al llevar la prolongación hasta la misma Autovía del Mediterráneo en las playas de la Malvarrosa.



Antigua Facultad de Filosofía y Letras (1960-1970), obra del arquitecto Fernando Moreno Barberá. TAJD

---

<sup>99</sup> De las valiosas referencias, cabe destacar el plano titulado "Paseo de Valencia al Cabañal" aprobado por Ley de 10 de agosto de 1893, que aparece suscrito con fecha 25 de junio de 1899 por el entonces arquitecto del Ensanche José Manuel Cortina Pérez.

El plano a escala 1:10000 que se conserva en el Archivo Histórico Municipal refleja la veloz ejecución del Ensanche, con excepción de la actual Gran Vía Marqués del Turia.

HERRERA, JM<sup>o</sup> y otros. *Op. Cit.*, págs. 47-48.

Ver también BENITO GOERLICH, Daniel. *La arquitectura de Eclecticismo en Valencia. Vertientes de la arquitectura valenciana entre 1875 y 1925*. Ayuntamiento de Valencia, Valencia, 1983.

<sup>100</sup> En la década de los cincuenta la corporación había impulsado los Planes Parciales 13 y 12-B redactados por los técnicos municipales Javier Goerlich Lleó y Julio Bellot Senent.

De ellos nacerán conjuntos residenciales como la Isla Perdida. El Polígono de la avenida de Blasco Ibáñez redactado por Moreno Barberá sería aprobado por el Ayuntamiento en agosto de 1960.



Abortadas aquellas grandiosas realizaciones viarias, los poblados marítimos alcanzarían el periodo democrático manteniendo casi intacta su armazón funcional, aunque el creciente déficit en cuanto a sus dotaciones básicas (zonas escolares, verdes,...) y las alteraciones sustanciales en su morfología (demoliciones indiscriminadas,...) conllevaron un grave deterioro paisajístico y social para el conjunto.

La dilatada pervivencia de la planificación desarrollista de 1966, constituiría una de las principales causas de la degradación tipológica y ambiental del distrito Cabanyal-Canyamelar, al que los abundantes derribos y sustituciones edilicias privarían de buena parte de su memoria construida<sup>101</sup>.

Desafortunada fue también la acción de las corporaciones democráticas, que desde 1979 se sucedieron al frente del gobierno municipal. La tibieza, cuando no el olvido que caracterizó la gestión pública del barrio, privó al Marítimo de la inversión y el reequipamiento necesario para su recualificación y modernidad.

Precisamente por ello, al posponer el Plan General de 1988, la conexión con la fachada al mar se retrasó excesivamente en el tiempo la aprobación de un Plan Especial que posibilitara la rehabilitación y conservación integrada del núcleo histórico<sup>102</sup>.

En ese contexto y sin un modelo de referencia, el Paseo Marítimo que en 1989 proyectaron los arquitectos Miguel Colomina Barberá y Juan Luis Piñón Pallarés<sup>103</sup> no fue sino un voluntarioso ejercicio académico para el tratamiento paisajístico de la *primera crujiá*, como acertadamente señaló el profesor Juan Pecourt<sup>104</sup>.

En suma, una concepción insularizada de los poblados marítimos determinó el aislamiento de los mismos, sin que operaciones de regeneración tan importantes como el soterramiento de las vías del ferrocarril o la ejecución de un descontextualizado bulevar de Serrería (1990-1993) hayan servido para poner en valor el conjunto.

Primaron así propuestas de borde, sin valor de sutura, maclado, conectabilidad y carentes de una visión unitaria y global. La recuperación en 1999 de la alternativa de *gran prolongación* en el PEPRI de los arquitectos Vicente Corell Farinós y Joaquín Monfort Salvador despertaría una enorme oposición vecinal que solicitaría el amparo judicial consiguiendo la paralización del proyecto<sup>105</sup>.

---

<sup>101</sup> Habría que esperar al año 1993 para que el Gobierno de la Generalitat Valenciana declarara (Decreto 57/1993, de 3 de mayo- DOGV nº 202 de 10 de mayo de 1993) Bien de Interés Cultural el "Núcleo original del Ensanche del Cabanyal".

<sup>102</sup> El PGOU de 1988 aplazó *sine die* el problema para el que fijó "una ficha de planeamiento diferido".

Diez años más tarde, en julio de 1998 se formalizaría el encargo de elaborar una propuesta definitiva la sociedad pública municipal AUMSA. Esta concretaría un Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar, con Catálogo de Bienes Protegidos y modificación del PGOU con homologación (DOGV nº 348 de 23 de abril 1999).

<sup>103</sup> Los directores del proyecto fueron los técnicos municipales José María Tomás Llavador y el ingeniero José Manuel Izquierdo Silla.

<sup>104</sup> PECOURT, Juan y PIÑÓN, Juan Luis. *La Valencia Marítima del 2000. Estudio frente marítimo desde Sagunt hasta Cullera. Op.Cit.*

<sup>105</sup> El Plan conllevaba cambios sustanciales en el trazado viario (aperturas...) y la demolición de 453 inmuebles. Ver el "Dictamen de la Junta de Gobierno del CTAV, en la sesión celebrada el día 3 de noviembre de 2009, con relación al posible expolio producido por el Plan de Protección y Reforma Interior -PEPRI-, aprobado por la COPUT por Resolución de 2 de abril de 2001".



Plano de Valencia y sus alrededores. 1883.

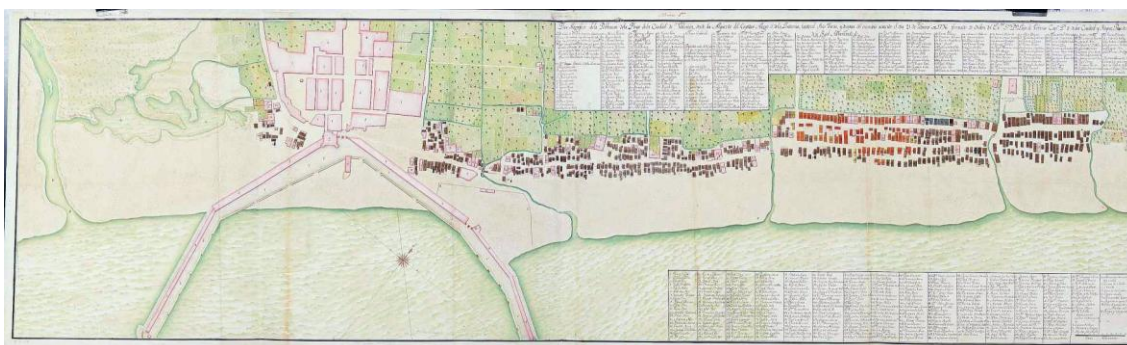
Suscrito por los miembros del Estado Mayor del Ejército Francisco Ponce de León, Jesús Tamarit, Pedro Bentabol y Antonio González Samper. SGE, C-7º, 1º a, nº 24, Arm.G, tabla 2º, carp. 4º nº 170.

## LA CIUDAD Y EL MAR.

*“El final de Blasco Ibáñez es una frontera que determina un capítulo del Paseo. Cierra un recinto de la ciudad concertada y redonda de Tosca y abre sus incertidumbres a la desconcertante Valencia de Sorolla”<sup>106</sup>*

JOAQUÍN ARNAU AMÓ.

La *Valentia* romana se erigió estratégicamente sobre una de las terrazas aluviales del Guadalaviar a poco más de tres kilómetros de una costa peligrosa e insalubre. Desde su fundación, su vínculo atávico con el mar fue siempre problemático y distante, tanto histórica como geográfica y urbanísticamente.



Valencia. Playa de Levante.

Plan Geográfico de la Población de la Playa de la Ciudad de Valencia, desde la Alquería del Capitan Alegre o de la Linterna, hasta el Río Turia, y después del incendio acaecido el día 21 de Febrero de 1796, formado de Orden del Exmo. Sor. Dn. Luis de Urbina Capn. Gl. de dicha Ciudad y Reyno, Presidente de la Real Audiencia. Biblioteca Nacional. Madrid. BDH-BNE

Incluso en el XIX cuando la revolución industrial, la implantación de redes ferroviarias y el higienismo, presagiaban el fin de ese modelo dual *ciudad-poblados litorales*, la azarosa inestabilidad política y financiera del país imposibilitaría que cristalizara una alianza estable y definitiva.

Desgraciadamente ni Blasco Ibáñez con su metafórico ropaje ideológico y literario, ni artistas internacionales como Joaquín Sorolla, Ignacio Picazo o José Benlliure, lograron pese a sus loas y relatos del paisaje mediterráneo, de su luz y sus gentes, cubrir la indigencia intelectual y estética que impidió intervenir con acierto reconociendo la rica personalidad de ese excepcional *espacio de oportunidad* (TOMÁS, VICENS,...)<sup>107</sup> que sigue siendo el Marítimo.

A pesar de la creciente actividad exportadora (FERRER, SALVADOR,...), durante siglos primaron las enormes dificultades dada la singularidad de la costa para hacer realidad un puerto forzosamente artificial. Ni aquellos navegantes y mercaderes que en la Baja Edad

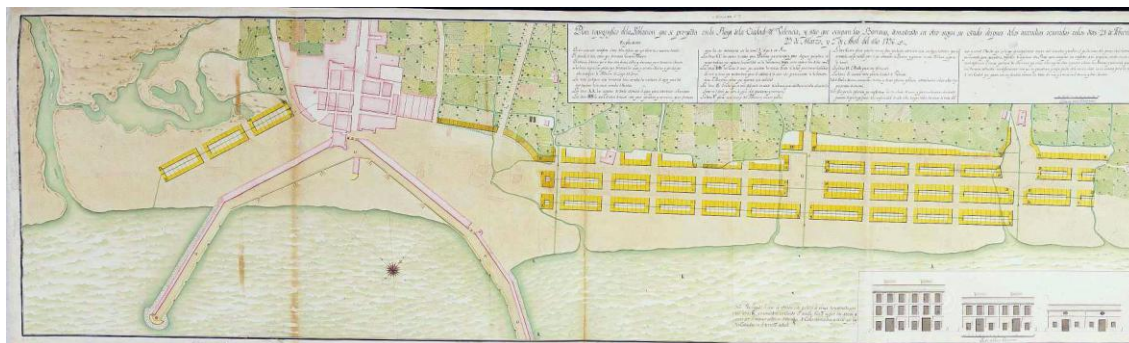
<sup>106</sup> Texto entresacado de la entrevista al catedrático de Estética y Composición de la ETSAV Joaquín Arnau Amó, publicado en Las Provincias, Sección Habitar, el sábado 24 de febrero de 1990, pág. 49. En la misma, añadía:

“La ciudad real de 1989 ha crecido en virtud del desarrollo de dos formas -una concéntrica y otra lineal-, de distinta opulencia pero del mismo rango histórico. Que la forma opulenta barra la forma convaleciente -que la Ciudad de la Tierra arrase la Ciudad del Mar- es un atropello urbano sin sentido. ....”

“Que el tráfico *rodado* dé un *rodeo* para acercarnos al mar es de poca monta. Se resuelve con buen sentido, diluyéndolo en la red de arterias de la ciudad y a otra cosa”.

<sup>107</sup> TOMÁS LLAVADOR, José María y VICENS SALORT, Remedios. “Valencia marítima. De ciudad soñada a realidad conquistada”, págs. 213-227 en *Historia de la ciudad VI. Proyecto y complejidad. Op.Cit.*

Media hicieron de la capital del Turia uno de las principales nodos comerciales del Mediterráneo occidental, ni aquella burguesía ilustrada que en el XIX consagró un uso lúdico de las playas, supieron incorporar a la ciudad aquellos antiguos núcleos de *Vilanova del Grau* y *Poble Nou de la Mar*.



Valencia. Playa de Levante.

Plano topográfico de la población que se proyecta en la Playa de la Ciudad de Valencia, y sitio que ocupan las Barracas, demostrado en otro según su estado después de los incendios ocurridos en los días 21 de Febrero, 23 de Marzo, y 2 de Abril del año 1796. Biblioteca Nacional. Madrid. BDH-BNE

Valencia mantiene una deuda permanente con el mar. Por el contrario, enclaves norteños, como San Sebastián, Santander o San Vicente de la Barquera, y mediterráneos como Barcelona, Alicante o Denia, encontraron siempre en el mar y en sus puertos su fachada y su arquetipo territorial, sentando las bases de una colonización genuinamente náutica: ocupaciones, defensas costeras, sinergias portuarias, explotaciones pesqueras, infraestructuras de transporte,...

Sin embargo, pese a la urgencia por recomponer su *waterfront* (accesos, rediseño de la escena urbana, usos,...), el maridaje de la ciudad con el mar continua siendo una asignatura pendiente, pospuesta erróneamente por el Plan General de 1988, que centró todas las expectativas en la continuación de la avenida de Blasco Ibáñez.

La reducción del problema de conexión con el frente litoral, a las tres únicas variantes de ordenación formuladas por aquel planeamiento: la plaza como final frente a aperturas de directrices recta o quebrada con anchuras variables, resultó errática y exageradamente simplista<sup>108</sup>.

Conceptualmente eran muchas más las posibles soluciones, dadas las peculiaridades del primigenio sitio y perímetro del Cabanyal-Canyamelar, y también las variables que desde la óptica del legado y diseño urbano podían haberse considerado.

Lástima que el concurso de ideas convocado entonces (1988) fuera un fracaso de participación<sup>109</sup>. Mal planteado (información deficiente, escasa dotación económica de los

<sup>108</sup> El 27 de marzo de 1988 el Pleno del Ayuntamiento de Valencia acordó someter a información pública tres variantes de ordenación, justificando posteriormente la elección de la solución -3- *directriz quebrada* hacia el norte con reducción de la anchura viaria de cien a cuarenta y ocho metros.

La corporación la consideró idónea por su capacidad vial, mejor adaptación a las preexistencias y menor afección patrimonial.

La realidad es que la incidencia real -anchura de la banda- sobre la zona era de ciento cincuenta y cinco metros para la primera alternativa, de ciento dos para la elegida por el Consistorio y nula para la alternativa desechada de *plaza final sin prolongación*.

Igualmente se descartarían las alternativas *en peine* alegándose siempre dificultades financieras y de gestión pese a que generaran un impacto menor en las tramas existentes.

<sup>109</sup> Los ocho anteproyectos presentados fueron: "Mar Adentro" (Raúl Martínez y Gabriel García de Leonardo), "Cubic" (Carlos Fernández y Gabriel Santos), "Continuitat" (Javier Pérez Iguada, José Luis Cabanes, Agustín

premios, carácter no vinculante del resultado,...) únicamente se presentarían ocho propuestas locales y acabaría declarándose desierto.

A ello contribuyó la oposición generalizada al *sventramento* por parte de los equipos finalistas que coincidirían en el respeto y mantenimiento de la morfología y de las tramas residenciales existentes. La mayoría plantearon bien rótulas y articulaciones sin penetración, bien mejoras de esponjamiento, conectividad y permeabilidad de la retícula ecléctica protegida, derivada de la reconstrucción de las alineaciones de las antiguas barracas tras el incendio de 1875<sup>110</sup>.



Muchos son los edificios del Marítimo con un elevado interés artístico por sus ricos revestimientos de cerámica aplicada: casas modernistas de la calle de la Reina, la avenida del Puerto<sup>111</sup>... Y también son numerosos sus monumentos: las Atarazanas, la Ermita del Padre Mariana, el Baluarte, el Matadero, la Casa dels Bous, la Lonja del Pescado, el Pósito, El Progreso, los Mercados del Cabanyal y El Grau... Y las Estaciones del ferrocarril, el Edificio del Reloj, la Casa Calabuig, el Refugio, las Barracas del Cabanyal, el asilo-hospital de San Juan de Dios, las villas de la Malvarrosa...<sup>112</sup>

La Valencia marinera nació y creció alrededor del puerto y el papel que éste siempre desempeñó, tanto desde un punto de vista estructural como económico, constituye el verdadero *leit motiv* de ese singular tejido urbano<sup>113</sup>.

El traslado del cauce varios kilómetros hacia el sur tras la riada de 1957 auspiciaría la construcción del Dique del Este (1700 m de longitud), aumentando considerablemente la superficie abrigada de la dársena.

Vistas del Puerto del Grao. Fotografías realizadas por el francés Lévy en 1888 y rescatadas por Josep Huguet. Fueron hechas con la finalidad de reunir un archivo que pudiera proporcionar material gráfico a los interesados en los viajes y en la geografía.L.P.AJH

---

Malonda y Francisco Picó), "Llisa" (José Rafael Escudero y José Antonio Berzosa), "Tierra, fuego, mar y aire" (Joaquín Arnau, Javier Poyatos y Rafael Gómez-Lechón), "Cañas y Barro" (Iñiqui Albisu), "NOJ" (Luis Casado, Vicente Colomer y Vicente Alcacer), "RSV" (José Luis Ros y Marilda Azulay).

ICARO. *Catálogo del Concurso Internacional Público de Ideas para la conexión de Valencia con el frente marítimo de la ciudad. Valencia al Mar*. COACV. Valencia, 1989.

<sup>110</sup> El impacto del mismo puede valorarse en el plano geográfico levantado por orden del Capitán General y Presidente de la Real Audiencia D.Luis de Urbina que se conserva en la Biblioteca Nacional

<sup>111</sup> BENITO GOERLICH, Daniel. *Arquitectura Modernista Valenciana*. Bancaixa Obra Social i Cultural. Valencia, 1992.

<sup>112</sup> ICARO. *Guía de Arquitectura de Valencia. Op.Cit.*

<sup>113</sup> PIQUERAS HABA, JUAN. "El Puerto de Valencia", págs. 227-242 en HERMOSILLA PLÁ, J. (coord.) y otros *Historia, Geografía y Arte de la Ciudad de Valencia. Op.Cit.*



Alrededores de Valencia. Una calle del Cabañal. 2584, estereoscópica, 10 x 21 cms., ampliada.



Alrededores de Valencia. Una calle del Cabañal. 2584, 24 x 30 cms.



Alrededores de Valencia. Una calle del Cabañal. 2583 A, 24 x 30 cms.

Calles del Cabanyal. Fotografías realizadas por el francés Lévy en 1888 y rescatadas por Josep Huguet. LP.AJH

La política competitiva de la Autoridad Portuaria a partir de los setenta favorecería la integración de las cadenas logísticas de suministro en la red marítima mundial y la especialización en el tráfico de contenedores (Muelle Príncipe Felipe -1999-...), haciendo del puerto uno de los principales pilares de la economía valenciana.

Ajeno al devenir urbanístico de su *hinterland*, el puerto se consolidaría como una magnífica plataforma intermodal en el Mediterráneo, favorecido por su proximidad a la ruta Suez-Gibraltar.

La incapacidad de formular e integrar esa *nueva centralidad* portuaria, esencial para el desarrollo global del sector turístico y del entorno industrial y tecnológico de la Comunitat (exportaciones de azulejos, calzado, vino, vehículos -Ford-...) explica el incomprensible divorcio entre la capital y su periferia marítima.

Porque no sólo el PGOU de 1988 pospuso la resolución del encuentro con la costa (Grau, Nazaret...). Tampoco las Normas de Coordinación Metropolitana de 1987<sup>114</sup>, como instrumento de planificación de ámbito subregional se plantearían el análisis y la gestión de los recursos del litoral<sup>115</sup>.

Incluso cuando la globalización fue una realidad incuestionable y la ciudad debía definir y proyectar su posicionamiento internacional asumiendo los retos de la modernidad, el Plan Estratégico -1993- impulsado por el Ayuntamiento, ni siquiera se cuestionó la concreción de un futuro modelo territorial<sup>116</sup>.

---

<sup>114</sup> Normas de Coordinación Metropolitana en el ámbito de los municipios integrantes del Consell Metropolità de l'Horta. Decreto 103/1988, de 18 de julio, del Consell de la Generalitat Valenciana (DOGV nº 875, de 25/7/88).

<sup>115</sup> BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. "La planificación territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009)" en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, 2009, vol.XIII, nº 306. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-306.htm>.

<sup>116</sup> El Consejo General del Plan se constituyó en Valencia el 11 de mayo de 1994.

*Plan Estratégico 1993*. <http://www.fhcm.org.ar/art/Plan%20estrategico%20de%20Valencia%20-%20Espana%F1a.htm>

## LA MARINA REAL.

*“Veles e vents han mos desigs cumplir  
faent camins dubtosos per la mar;.....”*

Ausiàs March.

El acceso al poder autonómico del Partido Popular que situaría en 1995 a Eduardo Zaplana como Presidente de la Generalitat a la vez que Rita Barberá era reelegida alcaldesa del *cap i casa*/ conllevaría un drástico giro en la promoción de la imagen exterior de la Comunitat<sup>117</sup>.

El cambio de ciclo político en España (VI y VII legislaturas) coincidiría con una década de bonanza económica sin precedentes, que llevaría a la mayoría de las grandes ciudades del país a capitalizarse mejorando su oferta cultural, turística, deportiva, sanitaria, dotacional, terciaria,<sup>118</sup>

En Valencia la apuesta fue ante todo grandilocuente y mediática favoreciendo la desmesurada proliferación de ostentosos proyectos institucionales plagados de excesos. En 1996 se impulsaría la creación de un gigantesco parque temático, Terra Mítica, que sería inaugurado en el 2000 con un coste de casi 300 millones de euros<sup>119</sup>. Le seguirían la Ciudad de la Luz y del Cine -Alicante-, Mundo Ilusión -Castellón-,...

La capital centró el debate en la Ciudad de la Ciencia y la Tecnología -CCT- concebida en 1991 por Santiago Calatrava por encargo del último gobierno socialista de Joan Lerma. Con las obras muy avanzadas el proyecto sería rebautizado como Ciudad de las Artes y las Ciencias ampliándose y modificándose sustancialmente<sup>120</sup>.

Fuera de contexto e incapaz de adaptarse a una topografía de gran valor pero con unas dimensiones y una escala realmente grandiosas, la Ciudad de las Artes es hoy una colección colosal de grandes artefactos antropomórficos: l'Hemisfèric (1998), el Museo Príncipe Felipe y l'Umbracle (2000), el Palau de las Artes (2005) y l'Àgora (2009).

Tan sólo el sugerente formalismo de inspiración orgánica de Calatrava (estructuras-esqueleto, pieles-carcasa, naves, espejos de agua,...), su irreverente desmesura y su poética

---

<sup>117</sup> Mediante pactos Eduardo Zaplana Hernández-Soro y Rita Barberá Nolla habían alcanzado en las elecciones municipales del 20 de mayo de 1991 las regidorías de Benidorm y Valencia respectivamente.

<sup>118</sup> Ejemplos como el museo Guggenheim de Frank Gehry en Bilbao demuestran la bondad de aunar una excelente arquitectura con una contribución decisiva a la reconversión urbanística y económica. Muchos son los factores determinantes de su éxito y las sinergias y beneficios (empresariales, sociales,...) que propició, recuerdan el renacimiento de Sydney con la construcción de su ópera (Jørn Utzon) o de París en la década de los 80 con François Mitterand (Museo del Louvre de Ieoh Ming Pei,...).

<sup>119</sup> La sociedad Parque Temático de Alicante SA entró en suspensión de pagos en 2004. En 2012 el parque fue vendido a Aqualandia España, SA por 67 millones de euros, generándose unas pérdidas en las arcas públicas y en las cajas regionales superiores a los 320 millones de euros.

<sup>120</sup> La obra que representa la mayor inversión pública de la Generalitat, fue concebida como un proyecto cultural global inspirado en el Parque de La Villette y su *Cité des sciences et de l'industrie*.

Calatrava formalizó un cohesionado puzzle arquitectónico integrado por un Planetario, una Torre de Telecomunicaciones y un Museo de la Ciencia.

Situada en la ribera del antiguo cauce del río, la CCT se organizaba con total autonomía a partir de un eje estructurante interior definido por la espectacular Torre de 325 metros de altura, con la que Valencia fortalecería su candidatura mediterránea, pujando por ser la sede de la televisión europea -Euronews-, privilegio que finalmente se otorgaría a Lyon.



ensimismada, repetitiva pero ricamente plástica (hormigón blanco, acero, trencadís, blanco y azul,...) definen esa grandiosa monumentalidad que caracteriza el depurado vocabulario biomórfico del valenciano, al que tanto rédito icónico ha sacado<sup>121</sup>.

Paralelamente a la floración de esas megalómanas construcciones *emblemáticas*, Valencia conseguirá con su designación en noviembre de 2003 como sede de la regata de la *32<sup>nd</sup> America's Cup* un éxito sin precedentes que reforzaría su liderazgo y el prestigio y valor de su marca en el mapa mundial<sup>122</sup>.



Vista aérea de la Marina Real de Juan Carlos I. JMT

Más allá de su enorme capacidad para dinamizar e impulsar la economía regional, favoreciendo su visibilidad, la celebración de tan relevante cita deportiva suponía una ocasión única para mejorar las grandes infraestructuras estratégicas, fortaleciendo el atractivo inversor y turístico de la metrópoli.

El escenario era idóneo para alcanzar definitivamente una solución integral al maclaje y continuidad de la ciudad hasta su fachada marítima. Además, la incorporación del sector del Grao sería clave para acoger a partir de 2008 el Gran Premio de Europa de Fórmula 1 en un circuito de carreras callejero (5473 metros) diseñado por el alemán Hermann Tilke<sup>123</sup>.

Sin embargo, pese a las enormes perspectivas e ilusiones suscitadas y a la formidable inversión pública acometida, como sucediera anteriormente con otros grandes

---

<sup>121</sup> GERTIEN, F. *Santiago Calatrava. El Socialista, el Arquitecto y la Turning Torso*. Colección "ARquia/documental" núm. 6. Fundación Caja de Arquitectos. Barcelona, 2008

<sup>122</sup> La competición regresaba a Europa tras más de siglo y medio, generando una enorme expectación.

En 2010 se disputaría por segunda vez consecutiva en Valencia -*33ra*-, si bien debido a los litigios entre los participantes hubo de limitarse al duelo entre los equipos de Oracle Challenge y Alinghi.

<sup>123</sup> El circuito albergaría también la GP2, la Fórmula BMW, el International GT Open, la Fórmula 3 Española,...

eventos nacionales -Exposición Universal de Sevilla (1992)<sup>124</sup>- el resultado no sería el esperado.



La dársena integrada en el circuito urbano del Gran Premio de Fórmula 1-2008- JMT

La Marina Real Juan Carlos I es el principal legado de la *America's Cup* cuya nominación en 2003 hizo pensar que serviría para zanjar esa brecha infranqueable con el mar, creándose un nuevo epicentro de actividad y atracción urbana.

La recuperación de la dársena interior del puerto para su disfrute cultural y lúdico y la rehabilitación de ese privilegiado espacio que es el Marítimo constituían una vieja aspiración ciudadana todavía pendiente en el nuevo milenio.

En las últimas décadas Europa había presenciado una auténtica eclosión del urbanismo de los *waterfronts*, impulsada por la necesidad de valorizar las identidades locales en un contexto de creciente competición territorial. Y como había sucedido con los astilleros (Euskalduna,...) y la ría de Bilbao o con los puertos de Barcelona (Bohigas,...) y de Génova (Piano,...), la modernización de las infraestructuras portuarias existentes, posibilitaba la disponibilidad de las obsoletas áreas industriales del XIX, definitivamente amortizadas funcionalmente.

De hecho la Copa América estaba considerada el tercer acontecimiento deportivo con mayor impacto económico tras los Juegos Olímpicos y el Mundial de Fútbol. ¿Cómo explicar entonces la actual situación, tras dos ediciones valencianas consecutivas -2007 y 2010- y pese a los enormes recursos y potencialidades de la Marina?

---

<sup>124</sup> La Expo'92, como se la conoce popularmente, estaba dedicada al V Centenario del descubrimiento de América. Tras su finalización las infraestructuras fueron reconvertidas en un parque tecnológico -Cartuja 93- y en otro temático -Isla Mágica-.

Ver *Guía Oficial Expo'92*. Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, SA. Centro de Publicaciones Expo'92, SA. Sevilla, 1992.

Buena parte de ese escenario recesivo tiene su origen en la permanente confrontación política en el seno del Consorcio Valencia 2007<sup>125</sup>, cuya inoperancia ha impedido asumir e impulsar cualquier plan estratégico propio.

Sin duda, es la actual crisis la que ha sacado a relucir las múltiples disfunciones y flaquezas jurídico-administrativas del mismo: graves errores planificadores (no participar en el desarrollo comercial del Gran Premio de Fórmula 1,...), permanentes conflictos competenciales (Ministerio, Comunidad, Ayuntamiento,...), ausencia de criterios de viabilidad económico-financiera (devolución del crédito ICO, previsión de indicadores socioeconómicos adversos, estabilidad presupuestaria,...), indefinición del modelo urbanístico (desafectación del dominio público estatal a favor del municipio, nuevo diseño de la dársena, reutilización de las bases,...),...

Todo ello ha impedido que una de las mayores apuestas públicas en la Comunidad Valenciana sirviera como catalizador de una profunda transformación urbana -Balcón al Mar-, auspiciando una mínima eficiencia territorial y en consecuencia la lógica sostenibilidad económica y reversibilidad inversora.

Urge, pues, un cambio copernicano en la gestión. La Marina Real podría ser, pese a la inacción que padece, la principal marina urbana europea y un singular foco de captación turística: deporte, ocio, tecnología, negocios,...

No conviene olvidar que la apuesta de Valencia por la Copa América se hizo buscando tanto la internacionalización, como una ambiciosa estrategia de renovación del sistema productivo y de transformación de la ciudad.

A tal fin, se convocó un Concurso Internacional de Ideas, para la ordenación de un ámbito 1.35 millones de m<sup>2</sup> y una lámina de agua de 565.000 m<sup>2</sup>, que ganaron *ex aequo* los equipos dirigidos por Jean Nouvel y Hubert Nienhoff -GMP International-<sup>126</sup>.

Cinco años después únicamente el PAI del Grao (393.000 m<sup>2</sup>) redactado por el arquitecto José María Tomás Llavador<sup>127</sup>, colindante al antiguo cauce del Turia mantiene su vigencia aunque sólo sea administrativamente. El estallido de la burbuja especulativa ha acabado por abortar la ejecución de un proyecto excesivamente expuesto a la crisis del modelo inmobiliario-turístico valenciano.

---

<sup>125</sup> Está integrado por la Administración del Estado, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia.

<sup>126</sup> El jurado reunido el 28/2/07 declaró dos ganadores del Primer Premio *ex aequo*, que correspondió a los equipos: GMP International Architects and Engineers, dirigido por Hubert Nienhoff, Jochen Köhn, Martin Glass, Kristian Uthe-Spenker, Kerstin Otte y Florian Schwarhoff.

El otro, correspondió a la sociedad formada por Ateliers Jean Nouvel, J. Ribas González-J. Ribas Folguera Arquitectos Asociados y Tomás Llavador Arquitectos SL.

El equipo contó con la colaboración de Pierre Pelissié, Rolf Wiethage, Remedios Vicens y José Ignacio Añón.

El Tercer Premio recayó en CMD Domingo y Lázaro Ingenieros, SL/ Showa Sekkei, Inc.

Y se otorgaron Menciones Honoríficas a: Cavanilles 16, SL, Foster+Partners y Antonio Monge Martínez y Reyes JM.

El Acta puede verse en: [http://www.valencia2007.com/noticias/noticias\\_detalle.asp?id\\_noticia=37](http://www.valencia2007.com/noticias/noticias_detalle.asp?id_noticia=37)

<sup>127</sup> José M<sup>a</sup> Tomás Llavador obtuvo en 2007 el 1er Premio en el concurso internacional de ideas para el desarrollo del nuevo *waterfront* de La Spezia (Italia).

Formó parte del equipo dirigido por Jean Nouvel que también ganó el *Masterplan 32nd America's Cup*.

Obtuvo el 3er Premio en el concurso para la Rehabilitación Integral de las Zonas Turísticas de Calvià, Mallorca (2009) y fue finalista en el *Masterplan Platja de Palma* (2008).



Imágenes de la propuesta, del equipo dirigido por Jean Nouvel e integrado por J. Ribas G- J. Ribas F. Arquitectos Asociados/ Tomás Llavador Arquitectos S.L, para el Concurso Internacional de Ideas Valencia del Mar. Marina Real Juan Carlos I/JMT

El inevitable paréntesis que impone la actual recesión debería servir para reconsiderar un desarrollo basado en el *keynesianismo* espacial y cuya principal debilidad es la falta de una *idea-motor* caracterizadora lo suficientemente atractiva para captar capitales exógenos y apoyos entorno a la misma, liderando la prospectiva y el urbanismo *postAmerica's Cup*.

Entretanto, resulta imprescindible rectificar y adoptar medidas correctoras si se quiere generar dinamismo económico, atraer inversiones en sectores de interés estratégico y sobre todo hacer de ese emblemático espacio un verdadero lugar de encuentro ciudadano.

¿Tan difícil es dirigir la actividad lúdico-social de la ciudad hacia su fachada marítima? Ya sería hora de que la administración se pronunciara sobre los usos (y tipo de público) que desea: escuelas de vela, zonas de patinaje, gimnasios, pesca deportiva, actividades náuticas, cines de verano, ferias populares, aeromodelismo naval, restauración, locales de ocio y *outlet*...

Aunque lo verdaderamente esencial es aprobar un *business plan* que introduzca racionalidad, reduzca déficits y desajustes, permita afrontar externalidades y ponga en valor los enormes valores y fortalezas de la Marina Real.

Muchas son las acciones que de forma prácticamente inmediata se podrían acometer: mejorar la identidad corporativa e implantar un plan de comunicación; clarificar la forma de gestión (externalizada, directa, mixta,...); decidir la conservación o no y los futuros usos de las bases (dotacional, terciario,...); consolidar el sector de megayates (pantalanes exclusivos, espacios de *Captain's Club*,...); habilitar zonas a modo de cluster tecnológico; implementar áreas de Varadero con *travel lift*, participar e incluso impulsar un Salón Náutico Internacional propio; revitalizar las arquitecturas preexistentes (tinglados, *docks* de Ribes y Gozalvez,...),...

Es una auténtica lástima que incluso el soberbio edificio de Veles e Vents, diseñado por el británico David Chipperfield, buque insignia de la Copa América, tenga que conformarse con su papel de pieza aislada sin vida propia y sin más *rol* que homenajear al gran poeta del siglo XV Ausias March.

*Nuestras vidas son los ríos  
que van a dar en la mar,.....*

Jorjue Manrique<sup>128</sup>.

La confluencia de una privilegiada localización geográfica, de una personalidad polivalente, de una extraordinaria tradición y de una cultura cosmopolita ha hecho de Valencia una ciudad universal que puede afrontar el futuro con optimismo y esperanza en casi todos los campos.

La radiografía de Tosca, las fotografías de Alfred Guesdon, la mágica luz de Sorolla, la prosa de Blasco y la mirada galáctica del astronauta Pedro Duque, permiten captar muchos de esos *lugares invisibles* del palimpsesto urbano, cuyo hallazgo facilita el reencuentro con la historia.

Porque reconocer las solidas raíces que sustentan la realidad valenciana y los logros y posiciones ya alcanzados, permite vislumbrar las enormes opciones y metas que todavía se pueden conseguir para que en este milenio Valencia sea ese gran centro de progreso y prosperidad que la posiciona como eje de influencia social, cultural y económica en la escena mediterránea europea.

La ciudad se encuentra en un momento crucial, que debe implicar un proceso de reconciliación irreversible con su fachada al mar. La recuperación de ese *paisaje del marítimo*, singular espejo de su propia identidad, debe constituir una obligación ineludible.

Defender la pervivencia de las tramas históricas frente a los procesos de sustitución masiva, apostar por un urbanismo solidario, con amplio respaldo social y ecológicamente consciente y hacer del espacio público el verdadero constructor de la ciudad, el símbolo de la expresión y memoria colectiva, deberían constituir objetivos básicos con los que los valencianos pudieran reconstruir un nuevo pacto social capaz de impulsar ese nuevo modelo territorial que la ciudad necesita para hacer frente a los desafíos del siglo XXI.

Es imprescindible recuperar la visión global e integradora de los proyectos ganadores de Jean Nouvel y Hubert Nienhoff -GMP International- y concebir la ciudad como un todo, en el que cualquier pieza (Grau, Cabanyal...) tiene valor propio.

Además el conocimiento, la gestión y puesta en valor del patrimonio natural, cultural y arquitectónico es una necesidad imperiosa de la sociedad para poder alcanzar un desarrollo sostenible.

La arquitectura constituye el hábitat y el contexto, el auténtico biotopo que envuelve y expresa el devenir de la vida. En su dimensión territorial, paisajística, antropológica, cultural, urbana y edilicia, la arquitectura resulta esencial para satisfacer gran parte de esos derechos humanos básicos (económicos -acceso a la vivienda-, sociales, culturales...) recogidos hace ya seis décadas en la Declaración de la ONU.

---

<sup>128</sup> MANRIQUE, Jorge. *Coplas por la muerte de su padre*. 1477.

Más allá del pesimismo asociado a la actual crisis, las ciudades están llamadas a ser una vez más auténticos motores de la recuperación económica por su enorme capacidad para fortalecer la innovación y el progreso. Y en el siglo XXI serán además más verdes, saludables, prósperas, solidarias y atractivas que nunca.

Verdaderos puntos de encuentro entre mercados y culturas, el principal valor de las ciudades es su papel como genuina puerta de acceso al conocimiento y al intercambio de ideas, imprescindible para impulsar el capital humano y abrir el camino al bienestar, la igualdad de oportunidades y la prosperidad.

Porque es necesario seguir luchando por afianzar los derechos humanos, por que los habitantes recuperen el protagonismo perdido, por una nueva concepción de la *gobernanza* y también de la gestión pública. Y en esa tarea el papel humanizador, sostenible, geopolítico, racionalizador,... de la ciudad es vital e insustituible.

El crisol que supone el obligado tiempo de espera infligido por la recesión debería servir para desarrollar un documento en el que se establezcan tanto los mecanismos e ideas básicas que garanticen desde la planificación y gestión integral de todo el frente litoral, la elección de un modelo metropolitano sin fecha de caducidad, en el marco de una estrategia respetuosa, eficiente y sostenible.

## BIBLIOGRAFÍA GENERAL.

- AGUILERA CERNI, V. *Historia del Arte Valenciano*. 6 vols. Consorci d'Editors Valencians. Valencia, 1986-1989.
- ALDANA FERNÁNDEZ, S. y otros *Monumentos Desaparecidos de la Comunidad Valenciana. I. Valencia*. Consell Valencià de Cultura. Valencia, 1999.
- ALMELA I VIVES, F. *Valencia*. Editorial Cervantes. Valencia, 1930.
- ARAGÓ, L, AZKÁRRAGA, J.M., SALAZAR, J. *Valencia 1931-1939. Guía urbana. La ciudad en la Segunda República*. PUV. Valencia, 2007.
- BERCHEZ GOMEZ, J. *Catálogo de Monumentos y Conjuntos de la Comunidad Valenciana*. 2 vols. Generalitat Valenciana. Valencia, 1983.
- BOIRA MAIQUES, J.V. *Valencia. La Ciudad*. Tirant lo Blanch. Valencia, 2010.
- BOIRA MAIQUES, J.V. *La ciudad de Valencia y su imagen pública*. Universitat de València, 1992.
- BOIX, V. *Historia de la ciudad y Reyno de Valencia*. 3 vols. Imprenta de D.Benito Monfort. Valencia, 1845-1847.
- CRUILLES, Marqués de. *Guía urbana de Valencia antigua y moderna*. Imprenta de José Rius. Valencia, 1876. Copia facsímil, Valencia, 1979.
- ESCAPLÉS DE GUILLO, P. *Resumen historial, de la fundación, i antigüedad de la Ciudad de Valencia de los Edetanos, vulgò del Cid. Sus progresos, ampliación, i Fabricas insignes, con notables particularidades*. Valencia, 1738.
- ESCOLANO, G. *Décadas de la historia de la insigne y coronada ciudad de Valencia*. 3 vols. Edición de J.B. Perales. Valencia, 1878-1880.
- FERRER I NAVARRO, R. *Conquista y repoblación del reino de Valencia*. Del Sènia al Segura. Valencia, 1999.
- GAVARA PRIOR, J. (coord.) y otros *El Plano de Valencia de Tomás Vicente Tosca (1704)*. Conselleria de Cultura, Educació y Deporte de la Generalitat Valenciana. Valencia, 2003.
- GARIN ORTIZ DE TARANCO, F. M<sup>º</sup>, CATALÁ, M.A., ALEJOS, A., MONTOLIU, V. *Catálogo Monumental de la ciudad de Valencia*. Caja de Ahorros de Valencia. Valencia, 1983.
- HERMOSILLA PLÁ, J. (coord.) y otros. *Historia, Geografía y Arte de la ciudad de Valencia*. 2 vols. Universitat de València. Valencia, 2009.
- HERRERA, J.M<sup>º</sup> y otros. *Cartografía Histórica de la Ciutat de Valencia. 1704-1910*. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1985.
- ICARO. *Historia de la ciudad I. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia*. COACV. Valencia, 2000. Edición a cargo de Sonia Dauksis Ortolá y Francisco Taberner Pastor.
- ICARO. *Historia de la ciudad II. Territorio, sociedad y patrimonio*. ICARO, CTAV, Ayuntamiento de Valencia y Universitat de València. Valencia, 2002. Edición a cargo de Sonia Dauksis Ortolá y Francisco Taberner Pastor.
- ICARO. *Historia de la ciudad III. Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*. CTAV-COACV. Valencia, 2004. Edición a cargo de Mar Alonso Monterde, Málek Murad Mateu y Francisco Taberner Pastor.
- ICARO. *Historia de la ciudad IV. Memoria urbana*. ICARO-CTAV-COACV y Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 2005. Edición a cargo de Mar Alonso Monterde, Málek Murad Mateu y Francisco Taberner Pastor.
- ICARO. *Historia de la ciudad V. Tradición y progreso*. ICARO-CTAV-COACV. Valencia, 2008. Edición a cargo de Mar Alonso Monterde, Málek Murad Mateu y Francisco Taberner Pastor.

- ICARO. *Historia de la ciudad VI. Proyecto y complejidad*. ICARO-CTAV-COACV. Valencia, 2010. Edición a cargo de Málek Murad Mateu y Francisco Taberner Pastor.
- LLORENTE OLIVARES, T. *Valencia. Sus monumentos y artes. Su naturaleza e historia*. 2 Tomos. Albatros Ediciones. Barcelona, 1887-1889.
- MARTÍNEZ ALOY, J. *Geografía general del Reino de Valencia. Provincia de Valencia*. Editorial Alberto Martín. Barcelona, 1913.
- MARTÍNEZ RODA, F. *La Valencia Contemporánea. "Colección Historia General del Reino de Valencia"*. Volumen V. RACV. Valencia, 2003.
- PEÑIN, A. *Valencia 1874-1959. Ciudad, Arquitectura y Arquitectos*. ETSAV. Valencia, 1978.
- SANCHIS GUARNER, M. *La Ciutat de València. Síntesi d'història i geografia urbana*. Albatros, 2ª ed. Valencia, 1976.
- SIMÓ, T. *Valencia Centro Histórico. Guía Urbana y de Arquitectura*. Institución Alfonso el Magnánimo. Diputación Provincial de Valencia. Valencia, 1983.
- TEIXIDOR DE OTTO, M.J. *Valencia, la construcció d'una ciutat*. Institució Alfons el Magnànim. Valencia, 1982.

#### FUNDACIÓN ROMANA. LA CIUDAD COMO PALIMPSESTO.

- AZULAY, M., ISRAEL, E. *La Valencia judía*. Consell Valencià de Cultura. Valencia, 2009.
- BADÍA, A., PASCUAL, J. *Las murallas árabes de Valencia*. "Quaderns de difussió arqueològica" nº 2. Ajuntament de Valencia, 1991.
- BOIRA MAIQUES, José Vicente (coord.). *El Palacio Real de Valencia. Los planos de Manuel Cavallero (1802)*. Ayuntamiento de Valencia, 2006.
- FERRER NAVARRO, Ramón (coord.) *Eiximenis i la seua obra*. Academia Valenciana de la Llengua. Valencia, 2010.
- GALINIÉ, H. *Espace urbain et archéologie*. Edición castellana a cargo de Ricardo González Villaescusa con traducción de Daniela Márquez *Ciudad, Espacio Urbano y Arqueología. La Fábrica urbana*. Universitat de València, 2012.
- GRACIA BENEYTO, C. "La Ciudad Olvidada: Jardines enterrados bajo el trazado urbano de la Valencia actual", *Historia de la Ciudad. IV Memoria Urbana*. ICARO. *Op.Cit.*
- JIMÉNEZ SALVADOR, J.L y RIBERA I LACOMBA, A. "La Topografía Religiosa de Valencia Romana", *Historia de la Ciudad. IV Memoria Urbana*. ICARO. *Op.Cit.*
- MARÍN, C., PIÁ, J., RIBERA, A. *El foro romano de Valentia*. Ajuntament de Valencia, 1999.
- MARTÍ OLTRA, J. y PASCUAL, P. "Los archivos del paisaje histórico. Una herramienta al servicio de la historia urbana", *Historia de la Ciudad III Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*. ICARO. *Op.Cit.*
- MONTESINOS I MARTÍNEZ, J. *Terra Sigillata en Valentia: productos hispánicos*. Trabajos Varios SIP, 89, 1992.
- PINGARRÓN-ESAIN, F. *Derribos, ventas y destinados de conventos suprimidos de la ciudad de Valencia y de los enajenados entre los años 1837 y 1839*. Ars Longa, 14- 15. Valencia, 2005.
- RIBERA I LACOMBA, A. "La fundación de Valentia, La creación del espacio urbano, La destrucción de Valentia y su refundación, El espacio público: el urbanismo y las edificaciones de la época imperial", *Historia de Valencia*. A. FURIÓ DIEGO y otros. Editorial Prensa Valenciana-Universitat de Valencia, 1999.



## LA LONJA DE MERCADERES.

- ALDANA FERNÁNDEZ, S. *La Lonja*. Consell Valencià de Cultura. Valencia, 1991.
- ALDANA FERNÁNDEZ, S. *La Lonja de Valencia*. Consorci D'Editors Valencians, SA. Valencia, 1988.
- CRUSELLES GÓMEZ, E. *Los mercaderes de Valencia en la Edad Media (1380-1450)*. Milenio. Lleida, 2001.
- GÓMEZ-FERRER, M., ZARAGOZÁ, A. *Pere Compte*. Generalitat Valenciana. Valencia, 2006.
- SALA GINER, D. *El Tribunal de las Aguas de la Vega de Valencia*. Edición Institucional. Valencia, 2012.
- SEBASTIÁN LÓPEZ, S. *La Lonja y su entorno sociocultural*. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1984.
- SIMÓ SANTONJA, V.L. *Los Medallones del Salón del Consulado del Mar de la Lonja de Valencia*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, 2006.

## EL JARDÍN DEL ANTIGUO CAUCE DEL TURIA.

- ALVÁREZ ALVÁREZ, D. *El Jardín en la arquitectura del siglo XX. Naturaleza artificial en la cultura moderna*. Editorial Reverté. Barcelona, 2007.
- COACV. *Reflexiones sobre el Jardín del Turia* (Vídeo). COACV. Valencia, 1989.
- DE MIGUEL ARBONES, E., MUÑOZ CRIADO, A., CORELL FARINÓS, V. *Parque Cabecera*. ViA Arquitectura. Premios 2003-2004 COACV. COACV. Valencia, 2005.
- ICARO. "Parque de Cabecera", *Guía de Arquitectura de Valencia*. CTAV. Valencia, 2007.
- LLOPIS ALONSO, Amando. "El Jardín del Turia: Otros tiempos, otros proyectos, otras imágenes", *Historia de la Ciudad VI. Proyecto y Complejidad*. ICARO. *Op.Cit.*
- LLOPIS ALONSO, Amando "Desviar el Turia como símbolo de progreso en Valencia. El proyecto de Joaquín Llorens y Andrés Soriano de 1885", *Historia de la Ciudad V. Tradición y progreso*. ICARO. *Op.Cit.*
- VVAA "El Turia: elemento estructurante de la ciudad", *La Valencia de los noventa. Una ciudad con futuro*. Ayuntamiento de Valencia. Valencia, 1987.
- VVAA *La Gran Valencia. Trayectoria de un Plan General*. Generalitat Valenciana. Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. Valencia, 1993.
- *Gran riada de Valencia*: [http://es.wikipedia.org/wiki/Gran\\_riada\\_de\\_Valencia](http://es.wikipedia.org/wiki/Gran_riada_de_Valencia)
- *1957-2007. 50 años de la riada de Valencia* en SkyscraperCity: [www.skyscraperdity.com](http://www.skyscraperdity.com)

## EL NACIMIENTO DE LA VALENCIA MODERNA.

- ABAD BALBOA, T y CHÍAS NAVARRO, P. *La Estación del Norte en Valencia. La unión de todas las artes*. Lunwerg Editores, SA. Barcelona, 1993.
- AGUILAR CIVERA, I. *Historia de las estaciones: arquitectura ferroviaria en Valencia*. Diputación Provincial de Valencia 1984.
- BENITO GOERLICH, D. *La Arquitectura del Eclecticismo en Valencia. Vertientes de la arquitectura valenciana entre 1875 y 1925*. "Colección Estudis" N° 3. Ayuntamiento de Valencia, 1983.
- PIÑÓN, J.L. *Los orígenes de la Valencia Moderna. Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX*. Edicions Alfons el Magnànim. Valencia, 1988.

- TABERNER PASTOR, F. *Valencia, entre el ensanche y la Reforma Interior*. Edicions Alfons el Magnànim. Valencia, 1987.
- VEGAS LÓPEZ-MANZANARES, F. *“La Arquitectura de la Exposición Regional Valenciana de 1909 y de la Exposición Nacional de 1910*. Ediciones Generales de la Construcción. Biblioteca TC. Valencia, 2003.

## LA CIUDAD Y EL MAR.

- ALMELA I VIVES, F. *Notas sobre el puerto de valencia*. Valencia: Tirada aparte de la revista Valencia Atracción, 1954.
- BOIRA MAIQUES, J.V. *El port de València i el seu entorn urbà*. Ajuntament de València. Valencia, 1997.
- BOIRA I MAIQUES, J.V. “Les fortificacions històriques de la València Marítima. Dues representacions del baluard del Grau al segle XVII”, *Historia de la Ciudad VI. Proyecto y Complejidad*. ICARO, *Op.Cit.*
- BOIRA I MAIQUES, J.V. y SERRA DESFILIS, A. *El Grao de Valencia: la construcción de un espacio urbano*. Edicions Alfons el Magnànim. Valencia, 1994.
- CRESPO, A. *El conflicto puerto-ciudad a través del Plan de Mejoras de Accesos en el Puerto Autónomo de Valencia*. “Cuadernos de Geografía” nº 46. Universitat de València, 1998.
- DÍAZ BORRÁS, A., PONS PONS, A., y SERNA ALONSO, J. *La construcción del puerto de Valencia. Problemas y métodos (1283-1880)*. Ayuntamiento de Valencia, 1986.
- MARTÍNEZ RODA, F. *El puerto de Valencia. Estudio geográfico*. Departament de Geografia. Universitat de València, 1980.
- PECOURT, J. y PIÑÓN, J.L. *La Valencia Marítima del 2000. Estudio del frente marítimo desde Sagunt hasta Cullera*. COACV. Valencia, 1997.
- ROSSELLÓ VERGER, V.M. *El Grau de Valencia, un puerto difícil*. Estudios Geográficos. Madrid, 1990.
- SALVADOR ESTEBAN, E. *La economía valenciana en el siglo XVI. Comercio e importación*. Universitat de València, 1972.
- TOMÁS LLAVADOR, J.M. y VICENS SALORT, R. “Valencia marítima. De ciudad soñada a la realidad conquistada”, *Historia de la ciudad VI. Proyecto y complejidad*. ICARO. *Op.Cit.*
- *Autoridad Portuaria de Valencia*. [www.valenciaport.com](http://www.valenciaport.com)

## CREDITOS FOTOGRAFICOS.

FB	Fundación Bancaja.
BDH-BNE	Biblioteca Digital Hispánica. Biblioteca Nacional de España
BIVALDI	Biblioteca Valenciana Digital. <a href="http://bv2.gva.es/es/cms/elemento.cmd?id=estaticos/paginas/inicio.html">http://bv2.gva.es/es/cms/elemento.cmd?id=estaticos/paginas/inicio.html</a>
BV-NP	Biblioteca Valenciana. Nicolau Primitiu.
TAJD	Taller de Arquitectura Javier Domínguez.
AHMV	Archivo Histórico Municipal de Valencia.
AHCTAV	Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.
LP.AJH	Las Provincias. Archivo de José Huguet Chanzá.
RB-PN	Real Biblioteca del Patrimonio Nacional de Madrid.
SGE	Servicio Geográfico del Ejército.
JMT	José M <sup>a</sup> Tomás Llavador

LA CIUDAD DE VALENCIA Y EL MAR: DE TOSCA A SOROLLA.  
Metáfora o ficción

INDICE GENERAL

	<u>Pág.</u>
FUNDACIÓN ROMANA. LA CIUDAD COMO PALIMPSESTO.	6
LA VALENCIA DEL PLANO DE TOSCA.	9
EL PUENTE DEL REAL.	11
LA LONJA DE LA SEDA	12
EL JARDÍN DEL ANTIGUO CAUCE DEL TURIA.	15
EL NACIMIENTO DE LA VALENCIA MODERNA.	19
EL LEGADO DE LA EXPOSICIÓN REGIONAL (1909).	22
EL PASEO AL MAR.	24
LA CIUDAD Y EL MAR.	27
LA MARINA REAL.	30
EL PAISAJE DEL MARITIMO: UN SUEÑO PARA EL SIGLO XXI.	34
BIBLIOGRAFÍA.	35
CREDITOS FOTOGRAFICOS.	