



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

La Avenida del Oeste y la Calle de la Paz. Dos proyectos
de apertura de Grandes Vías en el casco histórico de
Valencia

Trabajo Fin de Grado

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

AUTOR/A: Mansilla Adell, Miguel

Tutor/a: Blasco Sánchez, María del Carmen

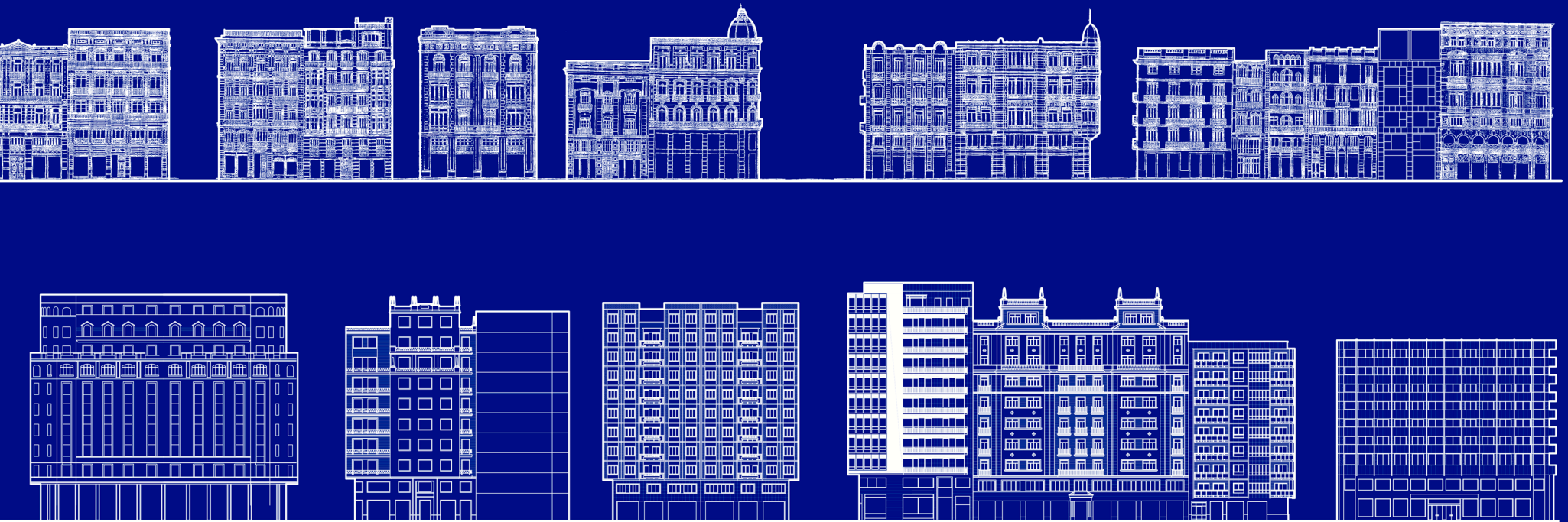
Cotutor/a: Martínez Pérez, Francisco Juan

CURSO ACADÉMICO: 2021/2022

La Avenida del Oeste y la Calle De La Paz

Dos proyectos de apertura de grandes vías en el casco histórico de Valencia

Miguel Mansilla Adell



Tutores: Francisco Juan Martínez Pérez
María del Carmen Blasco Sánchez

*Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Universitat Politècnica de València
Grado en Fundamentos de la Arquitectura
Curso 2021-2022
Trabajo Final de Grado*



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

“Ojalá que estas mis mal trazadas líneas sirvan de orientación y estímulo para que el amor a nuestra ciudad se engalane con nuevas ideas y flores espirituales que algún día la laboriosidad de sus hijos sabrá transformar en frutos sazonados de mejoras trascendentales para la expansión y ornato de esta bella urbe ribereña del mar latino”

Javier Goerlich Lleó, 1949.

Cómo entendemos y sentimos el Plan de Ordenación
Urbana de la zona histórico artística de nuestra ciudad.
Valencia. Sucesor de Vives Moras. 1949.

Cas. Resumen

A mediados del siglo XIX, todas las grandes urbes de Europa, colmatadas en el interior de sus recintos amurallados, deciden reformar y extender sus ciudades derribando estos límites que impedían el crecimiento. Valencia no fue ajena a ese proceso, y sus murallas, demolidas en 1856, permitieron plantear, por un lado, cómo sería el crecimiento extramuros mediante los planes de ensanche y, por otro lado, cómo se el trazado medieval del casco histórico a través de la apertura y reforma de nuevas vías.

El Trabajo de Fin de Grado busca analizar dos de los proyectos de apertura de grandes vías en el interior del casco histórico de Valencia, comparando cuáles fueron las necesidades y las intenciones que llevaron a su realización, las características formales y espaciales que ambas generaron y el impacto que han tenido en la configuración y la imagen de la Valencia actual.

La metodología del TFG se basará en la revisión bibliográfica de la obra de diversos autores y la búsqueda de información en diferentes archivos de Valencia, interpretando la información mediante un método de análisis comparativo entre ambas reformas interiores. Como conclusión, se podrá valorar la trascendencia y oportunidad de ambas actuaciones, desde el conocimiento que nos aportarán las fuentes históricas consultadas, pero también desde la perspectiva actual de la disciplina urbanística.

Palabras Clave: Valencia, Urbanismo, Reforma interior, Trazado histórico, Intervención urbana

Val. Resum

A mitjans del segle XIX, totes les grans urbs d'Europa, colmates en l'interior dels seus recintes emmurallats, decideixen reformar i estendre les seues ciutats derruïnt estos límits que impedién el creixement. València no va ser aliena a este procés, i les seues muralles, demolides en 1856, van permetre plantejar, per un costat, com seria el creixement extramurs mitjançant els plans d'Eixample: i, per altre costat, com es reordenaria el traçat medieval del casc històric mitjançant l'apertura i reforma de noves vies.

El treball de Fi de Grau busca analitzar dos dels projectes d'apertura de grans vies en l'interior del casc històric de València, comparant quines van ser les necessitats i les intencions que van dur a la seua realització, les característiques formals i espacials que ambdues generen i l'impacte que han tingut en la configuració i la imatge de la Valencia actual.

La metodologia del TFG es basarà en la revisió bibliogràfica de l'obra de diversos autors i la cerca d'informació a diferents arxius de Valencia, interpretant la informació mitjançant un mètode d'anàlisi comparatiu entre ambdues reformes interiors. Com a conclusió es podrà valorar la transcendència i oportunitat d'ambdues actuacions, des del coneixement que ens aportarà les fonts històriques consultades, però també des de la perspectiva actual de la disciplina urbanística.

Paraules clau: València, Urbanisme, Reforma interior, Traçat històric, Intervenció Urbana

Eng. Abstract

In the mid XIX's, all the big metropolis, gathered on the interior of their fortified enclosures, decided to reform and extend their cities knocking down those limits who prevented them from growing. Valencia was not alien to this process, and its walls, demolished in 1856, allowed to plan, on the one hand, how would the growth outside the walls be by means of the Ensanche system, and on the other hand, how the medieval urban layout would be reorganized by means of the opening and remodelling of new avenues.

The Final Degree Project aims to analyze two of the projects of opening of great avenues on the interior of Valencia's historic quarter, comparing which where the necessities and intentions who led to their completion, their formal and spatial qualities and the impact they have had in the configuration and the perception of the nowadays Valencia.

The methodology will be based on the bibliographic revision of the work of several authors and the search for information on some archives, understanding the information by means of a comparative analysis of the two interior remodellings of the city.

As a conclusion, it will be assessed the importance as well as the opportunities of the two interventions, on the basis of the historic sources consulted and from the actual perspective of the discipline of urbanism

As a conclusion, it will be assessed the importance as well as the opportunities of the two interventions, on the basis of the historic sources consulted and from the actual perspective of the discipline of urbanism.

Key words: València, Urbanism, Interior Remodelling, Historic layout, Urban Intervention

Índice

Motivaciones, objetivos y método	6
Estado de la cuestión y revisión bibliográfica.....	7
Cumplimiento de los ODS.....	8
1. Hipótesis de partida	10
2. Introducción.....	12
3.1. Inicios romanos	14
3.2. Conquista islámica	14
3. Érase una ciudad. Historia urbana de Valencia	14
3.2. La Reconquista Cristiana	15
4. La figura de las reformas interiores y el nuevo paradigma haussmanniano.....	18
4.1. Renacimiento y Barroco.....	18
4.2. La revolución industrial	18
4.4. Reformas e intervenciones a nivel español.....	20
5. Haussmann llega a Valencia, siglo XIX y XX	22
5.1. Dos modelos antepuestos de ciudad: el Ensanche y la Reforma Interior.....	22
5.2. Del papel a la realidad: recorrido por los diferentes planes de Reforma Interior	25
La reforma interior de Luis Ferreres Soler (1891)	26
La reforma interior de José Camaña Laymón (1900)	28
La reforma interior de Federico Aymamí Faura (1907)	30
La reforma interior de Federico Aymamí Faura (1910)	32
La reforma interior de Carlos Carbonell Pañella (1910)	34
La reforma interior de Javier Goerlich Lleó (1929)	36
La reforma interior de Javier Goerlich Lleó (1939)	38
La reforma interior de Javier Goerlich Lleó (1949-1959)	40
5.3. Actualidad y realidad de los modelos de Reforma Interior	43
6. La Calle de la Paz	46
6.1. El proyecto de la calle de la Paz	46
6.2. La arquitectura de la calle de la Paz	50
6.3. La nueva vía, proyecto incompleto.....	52
6.3. Protección y actualidad de la vía.....	55
7. La Avenida del Oeste	56
7.1. La construcción de la vía	60
7.2. La arquitectura de la vía.....	64
8. Realidades y herencias de los Planes de Reforma interior.....	66
8.1. ¿Cumplieron estas vías su cometido?	66
8.2. Monumentalidad y descontextualización del monumento.....	67
9. Diagnóstico y propuesta de mejora para la Avenida del Oeste.....	68
9.1. Diagnóstico	68
9.2. Actualidad y reformas.....	70
9.3. Propuesta de mejora	72
10. Conclusiones.....	76
Anexo 1	78
Relación de figuras.....	80
Bibliografía	84

Motivaciones, objetivos y método

Motivaciones

La configuración de las ciudades y en especial de Valencia, ha sido y sigue siendo un tema que ha despertado gran interés. El urbanismo es capaz de mostrar las pretensiones y los intereses de épocas anteriores que recibimos como herencia y que también modificamos según nuestra visión del mundo. Somos parte de la cadena humana que a lo largo de los siglos ha ido configurando nuestras ciudades. Somos herederos de un pasado y en nuestras manos está ponerlo en valor a la vez que lo modificamos para atender a nuestras necesidades. De ese profundo interés por la metamorfosis urbana de los cascos históricos a lo largo del tiempo nace la intención de estudiarla. Y a su vez, de los numerosos viajes en bus por la calle de la Paz, nace el interés de concretar el estudio de esta metamorfosis en esta vía. Su estupendo ambiente arquitectónico además del bello fondo de perspectiva con la torre de santa Catalina convierte a esta vía en una de las más bellas de Valencia. La coyuntura en la que se realizó, las pretensiones de quienes la llevaron a cabo, la elección del trazado con la perspectiva de la torre de Santa Catalina son preguntas que esta vía suscitaban y a las que debía dar respuesta. Así pues, desde la absoluta admiración, parte la intención de estudiarla a fondo.

Revisando la bibliografía y ampliando los conocimientos, la otra gran vía abierta en el casco histórico de la ciudad, la Avenida del Oeste, también se hace atractiva para el estudio. Así pues, nace la idea del presente TFG, que busca analizar y comparar ambas vías.

Además, el atractivo despertado por el potente software de análisis y edición cartográfica Qgis, descubierto tardíamente en la asignatura de Urbanismo III, también ha impulsado la realización y desarrollo del trabajo y ha facilitado en gran medida el análisis urbano.

Objetivos

Al ser la Avenida del Oeste y la Calle de la Paz las únicas vías de nueva apertura a gran escala en el casco histórico de la ciudad, se busca, a través de ellas, analizar la figura de la reforma interior en el casco histórico de la ciudad de Valencia dando una visión global de cuáles eran los condicionantes y las necesidades que llevaron a la apertura de estas vías. Así, el principal objetivo del trabajo es analizar la especificidad de cada una de las vías para poder generar una visión global de las reformas acaecidas en el casco histórico de Valencia en los últimos dos siglos.

Método

El método se basará en la búsqueda de información en la extensa bibliografía sobre la cuestión urbana de Valencia cotejándola siempre con las fuentes directas, así como memorias de los diferentes planes presentados y planos originales extraídos de diferentes archivos. Este se acompaña de visitas de campo en las que se estudian y fotografían diversos aspectos del estado actual de las vías.

Además, se busca digitalizar y georreferenciar parte de los mismos planes para así poder analizarlos desde la globalidad y abrir un nuevo camino en el estudio de las reformas urbanas de Valencia.

En el Anexo 1 se muestra parte del proceso de georreferenciación.

Estado de la cuestión y revisión bibliográfica

La bibliografía sobre la cuestión es muy extensa. Es interesante observar que la historia de las ciudades es transversal a toda disciplina y que hay estudios sobre Valencia en muy diversos ámbitos: desde la economía, hasta la historia del arte, la arquitectura y el urbanismo, pasando por la sociología o la economía. Son numerosos los investigadores y expertos en el tema que han ido desarrollando, desde la perspectiva propia de su rama, una amplia documentación sobre la cuestión urbana en Valencia. Ante tan amplia cantidad de información, el TFG busca hacer una recopilación de diferentes fuentes y un posterior cribado, debiendo acotar su extensión.

Si bien es cierto que la información es amplia, a su vez es fragmentaria, y trata sobre temas muy específicos. Es poca la bibliografía que estudia la globalidad de la ciudad desde las primeras reformas interiores hasta nuestros tiempos, pero también es cierto que la gran complejidad de los procesos urbanos acaecidos en los últimos dos siglos necesita, previamente al estudio global, estudios específicos. Este TFG busca abrir un camino hacia el estudio en conjunto de las diferentes propuestas y del impacto real que estas han tenido en nuestra ciudad generando información con herramientas modernas poco antes utilizadas para esta cuestión como los *softwares* de análisis y edición de información cartográfica.

En la búsqueda de las fuentes directas de información se ha examinado información en diferentes archivos como el Archivo Municipal de Valencia, el Archivo del Reino de Valencia o el Centro de Información Arquitectónica de la ETSA. De ellos se han extraído memorias originales de los proyectos, planos y alzados entre otros. Asimismo, se ha extraído información de la Hemeroteca Digital del BNE o de la Biblioteca Digital Valenciana.

Cumplimiento de los ODS



8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO
Fomentar el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo, y el trabajo decente para todos

Unos espacios urbanos proyectados desde la sostenibilidad, teniendo en cuenta diferentes factores como las condiciones socio-económicas del entorno, son fundamentales para poder alcanzar este ODS. El presente TFG trata sobre los proyectos urbanos de apertura de grandes vías que son capaces, entre otras cosas, de dinamizar la economía y generar nuevos puestos de trabajo siempre que el nuevo trazado urbano que sustituya al anterior sea de la suficiente calidad y se haya diseñado conociendo las condiciones específicas del lugar en el que se va a implantar.



5 IGUALDAD DE GÉNERO
Alcanzar la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas

La igualdad de género debe llegar a todas las disciplinas y desde el Urbanismo también se debe proyectar con esta perspectiva pues el espacio urbano público es uno de los escenarios donde mejor se plasman las dinámicas de género.



10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES
Reducir las desigualdades en y entre los países

El Urbanismo juega un papel fundamental en las dinámicas económicas y sociales actuales y por tanto es una herramienta fundamental para reducir las desigualdades.



9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA
Desarrollar infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible, y fomentar la innovación

Este Objetivo va unido al anterior: en cualquier proceso de reforma urbana se debe ser conscientes del impacto a largo plazo que las propuestas van a tener, promoviendo por tanto el diseño de estructuras urbanas resilientes.



11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES
Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

Este es el principal objetivo al que se debe el TFG. La ciudad, valiéndose de la disciplina del Urbanismo como la herramienta fundamental para configurarse y mejorarse, debe trabajar continuamente por ser más inclusiva, segura, resiliente y sostenible. El TFG analiza cuáles han sido las consecuencias materiales de la realización de ambas vías desde aspectos de sostenibilidad y de impacto en la vida de las personas.



13 ACCIÓN POR EL CLIMA
Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos

Es necesario la búsqueda de nuevas herramientas en nuestras ciudades para poder reducir el impacto que tienen en el medio natural que las rodea.

1. Hipótesis de partida

Vivimos en un momento de especial interés pues Valencia se encuentra inmersa en un proceso de metamorfosis urbana quizá comparable con el periodo tras la llegada de las ideas haussmannianas de apertura de grandes vías, tema de análisis del presente TFG. La demanda de recuperación de espacio público cedido al vehículo por parte de la ciudadanía ha culminado en la necesaria peatonalización tanto de la Plaza del Ayuntamiento como de la Plaza de la Reina y el entorno del Mercado Central. Las actuaciones de urbanismo táctico en diferentes puntos también están modificando velozmente la manera en la que entendemos y utilizamos la ciudad. Estos proyectos que, o bien se están llevando a cabo, o se acaban de culminar, o bien están en fase de proyecto; junto con el impacto en el bienestar social que están teniendo, han conseguido que la ciudadanía ponga en valor el Urbanismo como disciplina capaz de mejorar la vida de las personas. Estas propuestas se perciben, con alguna excepción, con gran aceptación e ilusión por parte de una sociedad que ve a través de sus ojos el cambio y la transmutación urbana y el impacto real que estas mejoras tienen en su experiencia diaria de la ciudad.

Partiendo del gran interés actual por las reformas urbanas que se están acometiendo en la ciudad, el TFG busca analizar las reformas que, en épocas anteriores, también cambiaron la configuración de la ciudad viendo cuáles fueron los intereses que las llevaron a cabo y cómo se materializaron.



Fig 1.1 Fotografía del estado previo de la Plaza de la Reina antes de su peatonalización. (Robert Solsona, 2021)



Fig 1.2 Fotografía de la Plaza de la Reina tras su peatonalización. (Kike Taberner, 2022)



Fig 1.3 Fotografía de la apertura de Plaza del Ayuntamiento tras el confinamiento. 2020 (F. Calabuig, 2020)

2. Introducción

“La preeminencia del hábitat artificial convierte al urbanismo, como su técnica de realización, en cuestión de interés palpitante, así como a todas las ciencias desde las cuales puede ser tratado aquel, en la medida en que entren en juego una variada gama de connotaciones, a cada cual más atractiva, para su investigación. Es innegable que la sociedad industrializada lleva implícita la necesidad de la ciudad, de la que, por otra parte, es, en alta proporción, causa. Pero las ciudades son algo más. Antes sociológicos, con vida propia y, por consiguiente, son hechos históricos y esto supone conocer su estructura interna, su evolución.” (Teixidor de Otto, 1976)

La ciudad funciona como un organismo vivo que cambia y se adapta a lo largo del tiempo de manera similar a los procesos de la naturaleza. Es el marco de referencia de la vida en sociedad y el telón de fondo de la actividad humana. Contiene y es soporte físico de infinidad de historias, de experiencias y de emociones siendo la extensión última del propio Ser. La ciudad es un hecho histórico además de la obra de mayor escala del ser humano y su mayor expresión de la civilización. Escala que nos es superior como individuos y que no se puede entender sin una conciencia colectiva.

La ciudad avanza, evoluciona y se regenera de acuerdo con los conocimientos, los medios y los intereses de cada época y esa superposición es digna de estudio y es el reflejo más fiel de la complejidad social del fenómeno urbano.

Por otra parte, las ciudades han cambiado y se han adaptado a los tiempos de una manera lenta pero progresiva. En los últimos dos siglos, no obstante, las urbes europeas han vivido unos procesos de expansión y de remodelación sin precedentes debidos, entre otros, a la explosión demográfica, los desarrollos tecnológicos y sociales, además de económicos. De ahí que nuestros antepasados recientes plantearan, con cierta urgencia, la transformación de las ciudades para poder resolver los problemas que la

nueva modernidad generaba.

Javier Goerlich, autor en gran medida de la imagen moderna y renovada de Valencia, comentaba a finales de la década de los cincuenta lo siguiente:

“[Las ciudades]... demuestran la necesidad en determinados momentos de destruir parte de la ganga o construcción vieja de las ciudades histórico-artísticas ante la necesidad de levantar algún nuevo edificio que las sustituya con ventaja, ambientado, o la implantación de alguna exigencia del desarrollo de la vida moderna” (Goerlich Lleó, 1949)

Con el fin de analizar la realidad urbana actual que hemos heredado del urbanismo del S. XIX y S. XX, debemos primero avanzar sucintamente por la evolución de la ciudad a través de sus más de 2000 años de historia.



Fig 2.1 Anunciación con San Emigdio (Carlo Crivelli, 1468)

La condición urbana del ser moderno lleva consigo asociada la concepción de la ciudad como telón de fondo de la mayor parte de las representaciones sociales y religiosas.

3. Érase una ciudad. Historia urbana de Valencia

3.1. Inicios Romanos

La Valencia primitiva, fundada en el 138 A. C. bajo el nombre de Colonia Valentia Edetanorum, se situaba entre dos brazos del río Túria, uno de ellos formado por difluencia y actualmente desaparecido. La elección de esta situación se debe, como comentan diversos autores, a varios factores. Entre ellos está la posición topográfica privilegiada y libre de inundaciones. De hecho, en la riada del año 1957 esta zona no se vió perjudicada. Por otra parte, además del potencial agrícola de la zona, esta también contaba con buenas comunicaciones, pues en ella intersecaban el Túria, que conectaba con el mar, y la vía Augusta, vía principal en la red de calzadas romanas en la península además de importante ruta comercial. (Teixidor de Otto, 1976)

Tras su destrucción en el año 75 antes de Cristo por Pompeyo y su posterior reconstrucción poco tiempo después por Cneo Escipión la ciudad se rodea del que será el primer de los tres anillos murarios y *“hereda el planeamiento de campamento militar: recinto cuadrado amurallado con cuatro puertas, una a cada lado”* (Graullera Sanz, 2009) El Foro se situaba en la actual plaza de la Virgen. Esta ciudad romana disponía también del cardo de norte a sur, que corresponde con las actuales calles de Navellos-Micalet, y el decumano de este a oeste correspondiendo actualmente con las calles del Almudín-Caballeros. La Fig. 3.1 muestra la hipótesis de la ciudad en planta alrededor del 200 d.C.

3.2. Conquista islámica

Tras un periodo de paulatina ocupación visigoda desde el siglo V, en el que se mantiene la trama urbana romana y la muralla, además de aumentar la densidad edificatoria (Jiménez Salvador, 2008); se produce la conquista islámica en el 718. Algunos autores rechazan la idea de invasión por parte de los árabes y hablan más bien de *“asentamiento desde una perspectiva de integración o fusión entre autóctonos y alóctonos”* (Ferrandis Montesinos, 2015). La Medina de Valencia coincidía en su parte norte

con el recinto romano mientras crecía hacia el sur. La muralla romana que los visigodos habían mantenido resultaba ineficiente para el crecimiento árabe por lo que comenzaron a nacer núcleos extramuros y arrabales entorno a las puertas de acceso y los caminos que quedarían posteriormente incorporados dentro de la muralla islámica (Graullera Sanz, 2009) No será hasta el S. X cuando se llevarán a cabo las primeras modificaciones urbanas.

Como es comentado por varios autores, las calles fueron paulatinamente perdiendo la perpendicularidad romana que los visigodos habían mantenido. Las casas se volcaban y crecían hacia la vía. Este urbanismo sin regulación generaba calles confusas, angostas, a veces sin salida y sin jerarquía ni organización clara, en definitiva, *“una especie de laberintos urbanos”*. (Graullera Sanz, 2009; Teixidor de Otto, 1976) La herencia de estos trazados todavía está presente en la actualidad.

La nueva muralla islámica, segundo de los tres anillos murarios de la ciudad, se construye a mediados del siglo XI durante un periodo floreciente de Al-Andalus. (Teixidor de Otto, 1976). La nueva situación política tras la caída del Califato de Córdoba da más libertad a las ciudades para poder llevar a cabo por sí solas obras de tal magnitud que habrían sido imposibles en otra coyuntura. (Ferrandis Montesinos, 2015) En su trazado, (Figs. 3.3 y 3.4.) la nueva muralla, que protege unas 42 hectáreas, presenta una *“protuberancia”* hacia el sur que se debe, según comentan algunos autores, a la existencia en esa zona del circo romano. (Graullera Sanz, 2009)

Como herencia de esta muralla los trazados de algunas calles se corresponden con la posición de la muralla islámica, como se puede comprobar, por ejemplo, en la calle de Palomino. Asimismo, aún se observan fragmentos de esta en diferentes puntos de la ciudad. La muralla contaba con 5 puertas, denominadas *babs* en árabe.

La herencia de estos trazados islámicos será, en el S.

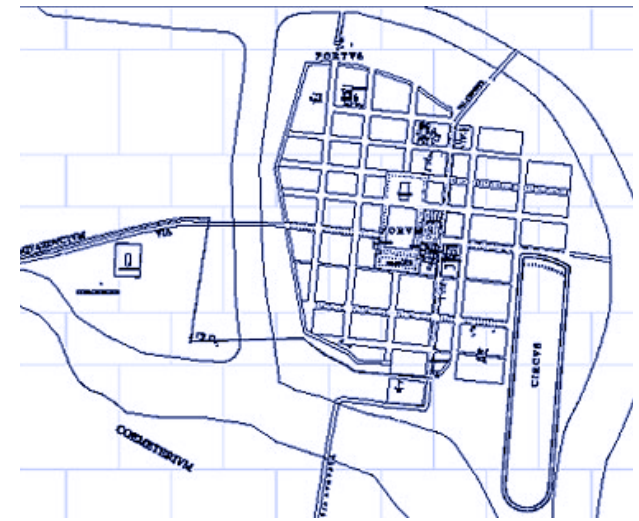


Fig 3.1 Hipótesis sobre la forma Urbis de Valentia en el 200 d.C. Autor desconocido.



Fig 3.2 Fotografía de fragmento de muralla islámica en la calle Salinas. Autor desconocido.



Fig 3.3 Detalle del plano “Valencia de los edetanos, vulgo del Cid, delineada por el D. Thomás Vicente Tosca”



Fig 3.4 Imagen del plano y recorrido de la muralla islámica realizada por Pascual Esclapés en 1738

XIX, una de las críticas de la morfología urbana de la ciudad y uno de los motivos por los que las reformas interiores se comenzaron a plantear. Como se verá posteriormente, Aymamí comentaba en la memoria de su Plan de Reforma Interior que “Conduce a los referidos centros (plaza de la reina y plaza del mercado) una red laberíntica de calles y callejas en su mayor parte sin enlace ni correlación adecuados, obligando ello a recorridos inverosímiles por lo dificultosos” (Aymamí, 1908). También Blasco Ibáñez comentaba en el diario El Pueblo esta situación: “[...] convirtiendo las calles en oscuras y lóbregas dada la primitiva urbanización árabe, sobre cuyas líneas se ha reedificado siempre, lo que ha hecho persistir, además, el moruno laberinto de calles, callejas y callejones, sinuosos, estrechos y sin plan alguno de vialidad.” (Ibáñez, 1908)

3.2. La Reconquista Cristiana

El 9 de octubre de 1238 los cristianos toman la ciudad de manera definitiva estableciendo el nuevo Reino de Valencia tras una conquista efímera en 1095 y posterior reconquista islámica. Se encontraron los nuevos inquilinos una medina constreñida en un recinto amurallado fuera del cual ya habían comenzado a crecer algunos arrabales como la Boatella, Roterós o la Xerea entre otros. Todos sus terrenos fueron repartidos entre los colonos y se produjo paulatinamente un proceso de metamorfosis urbana en el que las construcciones, las trazas y el parcelario árabe se fueron sustituyendo y reorganizando para satisfacer las necesidades de la nueva sociedad, ampliando y rectificando el trazado de las vías, a la vez que la ciudad se expandía extramuros. (Serra Desfilis, 2008)

La ineficacia de la muralla árabe para soportar las crecidas del río y para socorrer a la población en las Guerras de la Unión y de los dos Pedros, ambas durante el siglo XIV, junto con el miedo a futuros conflictos, además del crecimiento demográfico y expansión del área urbana, motivarán la construcción de la que será la última ampliación de las murallas de Valencia (Graullera Sanz, 2009; Serra Desfilis, 2008) y la que contiene actualmente el casco his-

3.



Fig 3.5 Pervivencia simultánea de las murallas cristiana y árabe en el 1400.

tórico de la ciudad. Esta muralla recogía una superficie de 160 hectáreas, contando con 8 puertas.

En el grabado en la Fig 3.5. se observa la pervivencia simultánea de ambas murallas, la antigua muralla islámica y la nueva muralla cristiana y se aprecia que la segunda había cercado todos los arrabales que habían crecido extramuros de la muralla anterior. La nueva muralla inutilizará la muralla árabe que será paulatinamente derribada o incorporada a otras construcciones. (Serra Desfilis, 2008)

En el plano del Pare Tosca se muestra el estado de la ciudad en el S.XVII donde podemos ver las calles laberínticas musulmanas en la parte más antigua y que da paso a un mayor orden en las ampliaciones cristianas y a una cierta tendencia de estas a converger a puntos importantes como las Puertas de Serrano o de Quart como es comentado por varios autores. (Aymamí, 1908; Jürgens, 1992)



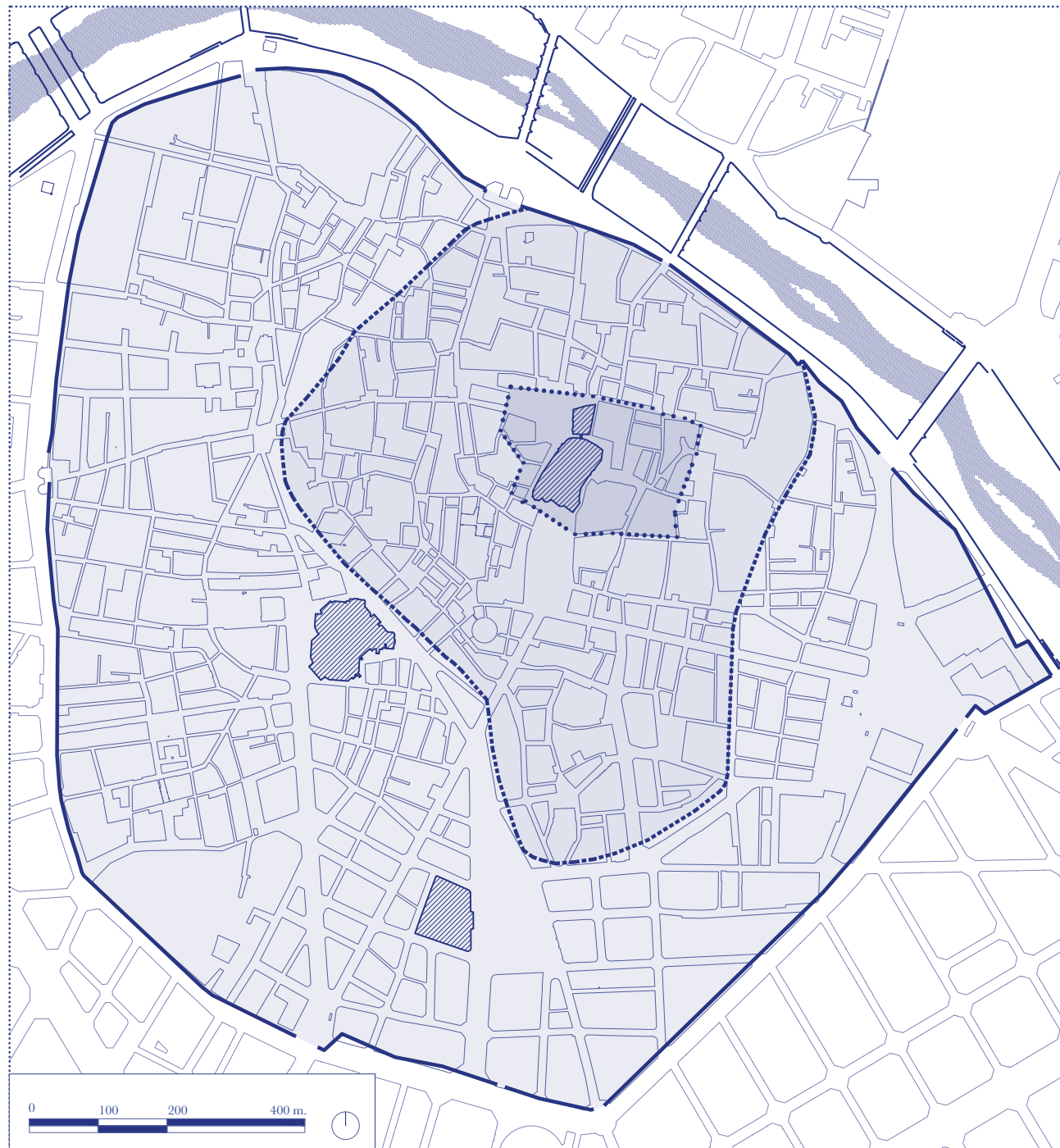
Fig 3.6 La Construcción de las murallas de Valencia en el S. IV. Autor: Pere Antoni Beuter, 1546.

Deberán pasar 500 años hasta la próxima gran intervención en la ampliación de la ciudad que será la demolición de las murallas en 1865, sustituida por calles arboladas, permitiendo así el crecimiento extramuros sobre todo a partir del impulso del primer Plan de Ensanche de 1887. (Teixidor de Otto, 1976). El impacto que esta muralla cristiana tuvo en la morfología urbana, al contener el casco histórico de la ciudad en su interior, aún se deja ver y su trazado, que actualmente corresponde con las vías que lo sustituyeron, actúa como comenta Serra Desfilis, de ronda interior de la ciudad.

Fig 3.7 Trazado de las tres murallas de Valencia sobre plano cartográfico actual. Elaboración propia.

<p>Muralla romana ••••••••••</p> <p>puertas:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sucronense, al sur, también denominada de San Vicente -Serranos, denominada primero de Roterós. Situada al norte -Tercera puerta, lado este -Cuarta puerta, lado oeste a la altura de calle Caballeros
<p>Muralla árabe -••••••••••-</p> <p>puertas:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Puerta Bab al-Qantara, la puerta del Levante o del Puente -Bab al-Warraq, puerta de la Hoja o de los Libreros -Puerta Ibn Sajar o Puerta de la Roca o de los sajar, dirigida hacia la Meca -Bab al-Hanas, la puerta de la Culebra -Baytala, en el lado de Poniente -Bab al-Qaysariya o puerta de la Alcaicería -Bab al-Xaria o puerta de Xerea, solo descrita después de la llegada de los cristianos.
<p>Muralla Cristiana —————</p> <p>puertas:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Torrente -San Vicente -Coixo -Torre de Santa Catalina -Serranos -Quart -Real -Mar

(Ferrandis Montesions, 2015; Graullera Sanz, 2009; Teixidor Otto, 1976)



4. La figura de las reformas interiores y el nuevo paradigma haussmanniano

4.1. Renacimiento y Barroco

Las ciudades, por su condición, van evolucionando y regenerándose con el tiempo. No es hasta el Renacimiento, donde el hombre es el centro del universo y por tanto, la ciudad como extensión del mismo también lo es. De este modo comienzan la búsqueda de un nuevo orden para la regeneración, transformación y, sobre todo, la reordenación del interior de las ciudades, entendiendo la ciudad como un todo. Sobreponiendo así, desde entonces, a los antiguos trazados medievales irregulares los nuevos trazados regulares que representan al hombre como ser racional y la sociedad moderna. (Mifsut, 2016)

Ciudades como Génova con su Strada Nuova, actual Via Garibaldi o Palermo con su Via Maqueda plantean la apertura de nuevos viales vertebradores que, acompañados de una unidad en la edificación con un estilo acorde al momento histórico, generan nuevos centros representativos de la ciudad. En ambas además se aprecia el nuevo gusto por la perspectiva del Renacimiento, que será retomado por el Barroco. Este último continua con las ideas renacentistas y le confiere a las mismas carácter de globalidad buscando ordenar la ciudad en su totalidad. Destaca aquí la sistemática aperturista llevada a cabo en Roma desde el papado de Sixto V basada en la conexión de puntos nodales, representados normalmente con obeliscos y de carácter perspectivo, tema de mayúsculo interés desarrollado ampliamente por Edmund N. Bacon en su libro *Design of Cities* (César Mifsut, 2015; Bacon, 1969)

4.2. La revolución industrial

No es hasta el S. XVIII cuando se pierde el equilibrio entre las agrupaciones urbanas y el medio natural que las rodea. La Revolución Industrial cambiará el rumbo del urbanismo europeo dando comienzo en Inglaterra y siguiendo por todas las capitales y grandes ciudades del continente. Los grandes desplazamientos de personas a las ciudades llamados por la mecanización y mejora de los

sistemas productivos llevarán al crecimiento desmesurado de las mismas y ciudades como Londres o Manchester, que a finales del S. XVIII habitan, respectivamente 1 millón y 14.000 habitantes; pasan a mediados del S. XIX a 2,5 millones y 400.000 habitantes. (Benevolo, 1993)

Leonardo Benevolo expone una serie de elementos además de los propios de la revolución que llevan asociados este cambio de paradigma:

- El aumento de la población
- Aumento de los bienes y servicios
- La rapidez y el carácter abierto de las transformaciones urbanas
- Cambio del pensamiento a la no conformidad con los trazados antiguos y sus incomodidades, idea de existencia de la posibilidad de cambiar las cosas. Así se intentan solucionar los problemas de higiene, salubridad, conexiones entre otras.

(Benevolo,1982)

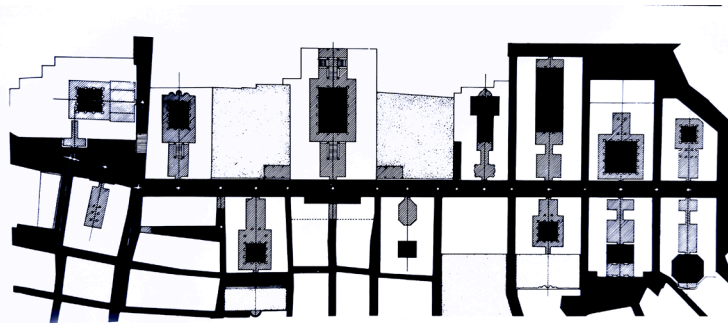


Fig. 4.2 Planta de la Strada Nuova. Génova. Autor desconocido. (Bernardino Cantone, Ca. 1550)



Fig. 4.1 Una ciudad cristiana en 1440 y 1840. Grabados de Pugin. (Benevolo, 1982)



Fig. 4.3 Fotografía de la Strada Nuova. Autor desconocido

4.3. Las ideas haussmannianas

En este contexto, a mediados del S. XIX surgirá en Francia un nuevo tipo de urbanismo que se extenderá por toda Europa. El Barón Hausmann, apoyado por Napoleón III, planteará una reforma global de París a partir de la apertura, en sustitución de la trama histórica, de nuevos bulevares radio céntricos que atraviesen la ciudad de punta a punta. (García Pastor, 2009)

Las ideas higienistas por un lado, pues los antiguos trazados medievales de las ciudades junto con el crecimiento en altura de los edificios en las parcelas que no facilitaban unas condiciones de soleamiento, accesibilidad y saneamiento adecuadas, además de las continuas revueltas por demandas sociales, difíciles de controlar en un París de calles tortuosas e irregulares, dieron un impulso a estas nuevas reformas urbanas, que se veían también motivadas por la preocupación por dar a las ciudades grandiosidad y belleza, algo que algunos autores califican como época del “culto a las calles”. (de Zavala, 1945) En definitiva, una apropiación del espacio urbano tanto por las clases dominantes, que exponen su pujanza y ostentación a través de este; como del Estado, que ejerce a través de estos espacios su poder. (Benevolo, 1993). Fue la materialización de las dinámicas capitalistas, que por entonces ya habían calado en las sociedades europeas, en detrimento de las clases más desfavorecidas y del patrimonio histórico-artístico y, además, uno de los primeros ejemplos del urbanismo contemporáneo que todavía tiene vigencia en la actualidad, basado en el trabajo conjunto de la administración pública con el sector privado con el incentivo de las plusvalías derivadas de los procesos de urbanización. (García Pastor, 2009)

Estos preceptos urbanísticos, padres de la imagen actual de París, se basaban en diferentes recursos como la linealidad, la limitación de las alturas, normativa sobre estética de las fachadas entre otras. (Mifsut, 2016) Además,

los planes buscaban modificar la ciudad en su globalidad, de hecho, en París desaparecen 50 km de calles antiguas y se abren 95 km de calles nuevas, cuando en ese momento París tenía 384 km de calles. (Benevolo, 1979) Otras intervenciones de la época como la realizada por John Nash en Regent Street no tuvieron el impacto en las teorías urbanísticas que sí tuvo Hausmann. (Casado Piquer, 2006).

La reforma de Hausmann se convirtió en un escaparate de la nueva modernidad que, habiendo cautivado a toda Europa, comenzó a expandirse por las ciudades del continente. Así, grandes urbes como Marsella, Viena o Madrid comenzaron a aplicar estos nuevos preceptos urbanísticos. (García Pastor, 2009)

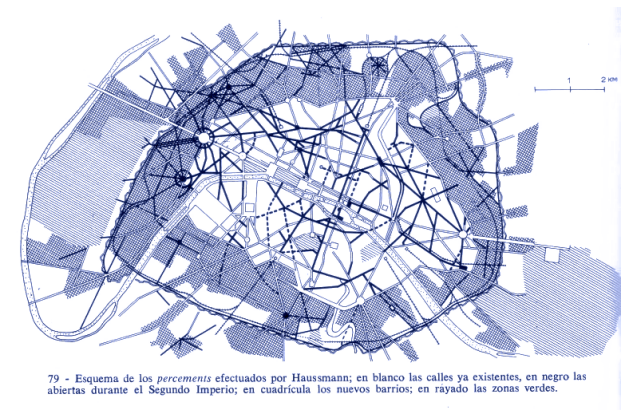
En todos los aspectos y ámbitos de la vida en sociedad y a través de los diferentes siglos siempre ha existido la dicotomía entre reforma y conservación. Proyectos urbanos de gran envergadura como la apertura de grandes vías en los trazados urbanos históricos en los que se ve involucrada la pérdida de gran cantidad de patrimonio urbano y se ven afectados numerosos ciudadanos en busca de una regeneración urbana no han sido ajenos a este fenómeno social. Y este es un debate muy interesante, si bien es innegable que todo tejido histórico, por el simple hecho de ser herencia de sociedades anteriores a la nuestra, tiene un inmenso valor y debe ser estudiado y protegido; también es verdad que estos mismos tejidos muchas veces no han sido capaces de soportar los cambios en las necesidades de nuestras sociedades desde la revolución industrial viéndose abocados a su destrucción para permitir nuevos trazados y edificaciones que sí den respuesta a estas necesidades que la sociedad demanda. Leonardo Benevolo califica la apertura de este tipo de vías como la materialización urbana última de la civilización industrial.



Fig. 4.5 Fotografía del París de Hausmann. Autor: Cyrille Weiner, 2016



Fig. 4.6 Derribo de edificios en la calle de la Barillerie, para permitir la apertura del Bulevar de Sébastopol en 1859. (Sutcliffe, 1973)



79 - Esquema de los *percements* efectuados por Hausmann; en blanco las calles ya existentes, en negro las abiertas durante el Segundo Imperio; en cuadrícula los nuevos barrios; en rayado las zonas verdes.

Fig. 4.4 Esquema de las actuaciones de Hausmann en París. Autor desconocido. (Sutcliffe, 1973)

4.

4.4. Reformas e intervenciones a nivel español

Los procesos de reforma interior que se conocían en España a principios del S. XIX se basaron principalmente en la creación de nuevas plazas, el ensanchamiento mejora de las calles o la rectificación de alineaciones. A partir de la invasión francesa de la península se promovieron las primeras actuaciones de mejora e higienización urbana. (García Pastor, 2009)

La aparición a mediados del S. XIX de las reformas urbanas de Haussman tendrán también un gran impacto en España y se llevarán a cabo planes en diferentes ciudades y capitales del país. En Madrid, se realizará la apertura de la Puerta del Sol en la década de 1860 y servirá de antesala para la realización, más adelante, de la Gran Vía. Barcelona tampoco será ajena a estas reformas y ya en el Plan de Ensanche de Cerdá del año 1859 se preveerá la apertura de una serie de vías para conectar la ciudad preexistente con las nuevas zonas de ensanche, una de las cuales será el embrión de la futura Vía Laietana. Destaca aquí también la apertura de la Gran Vía de Colón de Granada entre los años 1890 y 1933. (Mifsut, 2015; García Pastor, 2009)

Cabe destacar en la Barcelona de principios del S. XX las propuestas del GATCPAC o Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània los cuales, para el saneamiento del casco Antiguo de Barcelona defienden que la apertura y mejora de vías solo mejora las condiciones de la vivienda que dan a las mismas. Estan a favor del derribo de manzanas concretas en los puntos más infectados de la ciudad donde, según las estadísticas, haya una mayor mortalidad para así sanear y generar zonas verdes y equipamientos. Comentan que para mejorar la Barcelona vieja es necesario *“devolverles [a los vecinos del casco antiguo] todo aquello que la codicia y la especulación ha ido matando y suprimiendo injustamente”* refiriéndose pues a la existencia dentro del casco histórico de zonas soleadas, de aire, luz entre otras. (Tarragó Cid, 1980)

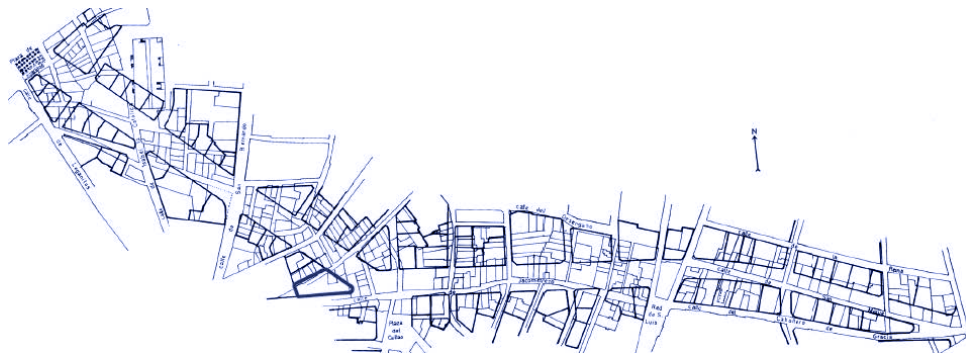


Fig. 4.7. Plano de apertura de la Gran Vía con superposición de las parcelas anteriores. Autor desconocido. (Blasco, 2012)

Fig. 4.8 (izqd.) Plano de apertura de la Gran Vía con superposición de las parcelas anteriores. Autor desconocido. (Tierra y tecnología, 2014)

Fig. 4.9(dcha.) Plano de apertura de la Gran Vía con superposición de las parcelas anteriores. Autor desconocido. (Alicia y familia, 2010)

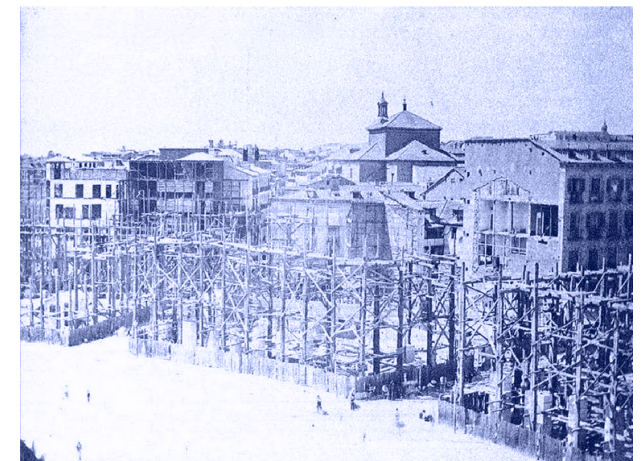




Fig. 4.10 Trazado de la Gran Vía de Colón de Granada. Autor desconocido. (García Pastor, 2009)

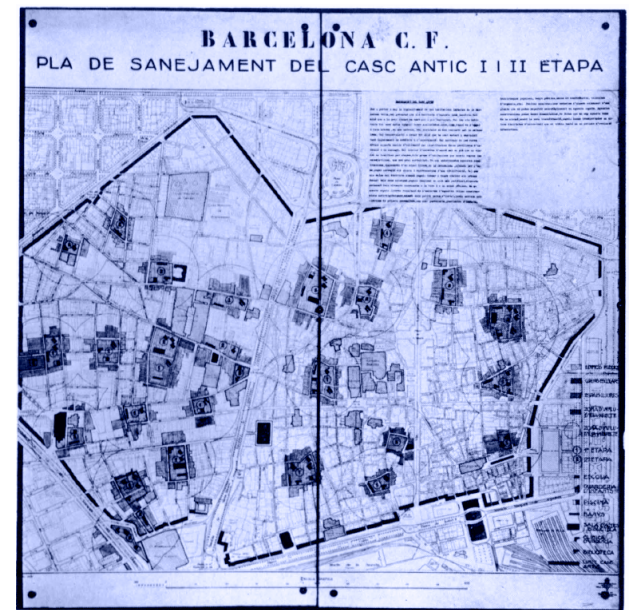


Fig. 4.11 Propuestas de GATCPAC para la reforma interior de Ciutat Vella. Autor: GATCPAC, s.f. (Tarragó Cid, 1980)

5. Haussmann llega a Valencia, siglo XIX y XX

Hasta el S. XIX el crecimiento de las ciudades, y en particular de Valencia, se había realizado intramuros y cuando hacía falta más espacio se ampliaba la ciudad con un nuevo anillo amurallado. Como consecuencia de este hecho se generaban grandes densidades edificatorias creciendo los edificios en altura y edificando y troceando todas las parcelas disponibles. Sobre la trama urbana árabe se reedifica, lo que mantiene las calles laberínticas y sinuosas, de tremendo valor urbanístico por un lado, pero se convierten en inviables, a nivel funcional y de higiene, al hacer edificación más densa y de mayor altura, por el otro.

Los grandes patios y jardines de Valencia, visibles en el plano del Pare Tosca (Anexo 1), fueron desapareciendo poco a poco, durante los siglos XVIII y XIX, por el gran crecimiento de la población además. En el siglo XIX el censo de la ciudad pasa de los 100.000 habitantes a principio de siglo a los 200.000 en 1900 (Simó Terol, 1973)

“Ante el rápido crecimiento urbano característico del siglo pasado, los numerosos huertos y jardines que esmaltaban el interior de Valencia como vivas esmeraldas, saneándola, haciendo que el aire y el sol entrasen en su apretado caserío, fueron desapareciendo, poco a poco, ante la necesidad de construir viviendas, y hoy, la ciudad de las flores y jardines apenas tiene un árbol y una flor en el interior de su antiguo casco” Blasco Ibáñez. La reforma interior de Valencia. El Pueblo. 14 de Junio de 1908.

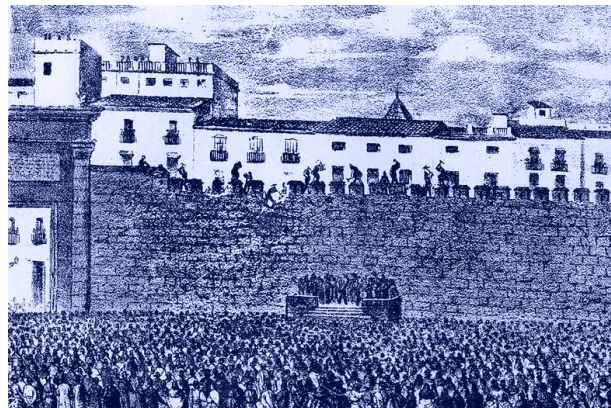
La situación de hacinamiento, junto con los consecuentes problemas de salubridad e higiene que generaba, no era particular de Valencia, las elevadas cotas de población dentro de los recintos amurallados de las urbes europeas era un problema común. A mediados del S. XIX, en España, ciudades como Madrid contaban con 348 hab/ha o Valencia con 655 hab/ha. Siendo el más llamativo el caso de Barcelona con 859 hab/hect. según datos recogidos del Anuari Estadístic Municipal 1989.

Fig 5.1 Ilustración del inicio del derribo de las murallas en 1865. Autor desconocido. (García Pastor, 2019)

El problema de higiene, con las consecuentes epidemias, junto con la dificultad de las autoridades para reducir las revueltas en las ciudades europeas de calles sinuosas, estrechas e irregulares, como ya se ha analizado en el apartado anterior, hizo que surgiera la necesidad de llevar a cabo el saneamiento interior de las mismas.

El caso de Valencia no fue distinto, las epidemias de Peste y Cólera de mediados del S. XIX junto con la conflictividad social derivada, entre otras, de la guerra napoleónica y la crisis de la industria sedera junto con la insurrección republicana de 1869 y la dificultad para reprimir tales revueltas crean una especial coyuntura y sientan las bases para la realización de los planes de reforma interior. (Herrero Colás, 1997)

Esta situación unida a otros factores económicos y políticos como, según comenta Teixidor Otto, las “desamortizaciones, que fueron un empuje fundamental para el cambio de la morfología urbana en una ciudad que por aquel entonces era fundamentalmente conventual”, suprimiéndose 25 de los 46 conventos que había en la ciudad antes de 1836 (Antonio Sancho, 1887); o como comenta Herrero Colás, debido “al interés por la especulación y las plusvalías generadas por la apertura de nuevas calles y la apropiación de la clase dirigente de los



espacios públicos”; favoreció al impulso definitivo de los Planes de Reforma Interior.

En 1901, Vicente Blasco Ibáñez ya expone la imperiosa necesidad de una reforma en el diario El Pueblo: *“Somos geográficamente la tercera capital de España, pero en cuanto a condiciones higiénicas, embellecimiento y aspecto civilizado, figuramos en décimo o undécimo lugar. Hay que derribar casas, abrir nuevas vías... Hay que hacer desaparecer los barrios antiguos en el centro de la Ciudad”*

5.1. Dos modelos antepuestos de ciudad: el Ensanche y la Reforma Interior

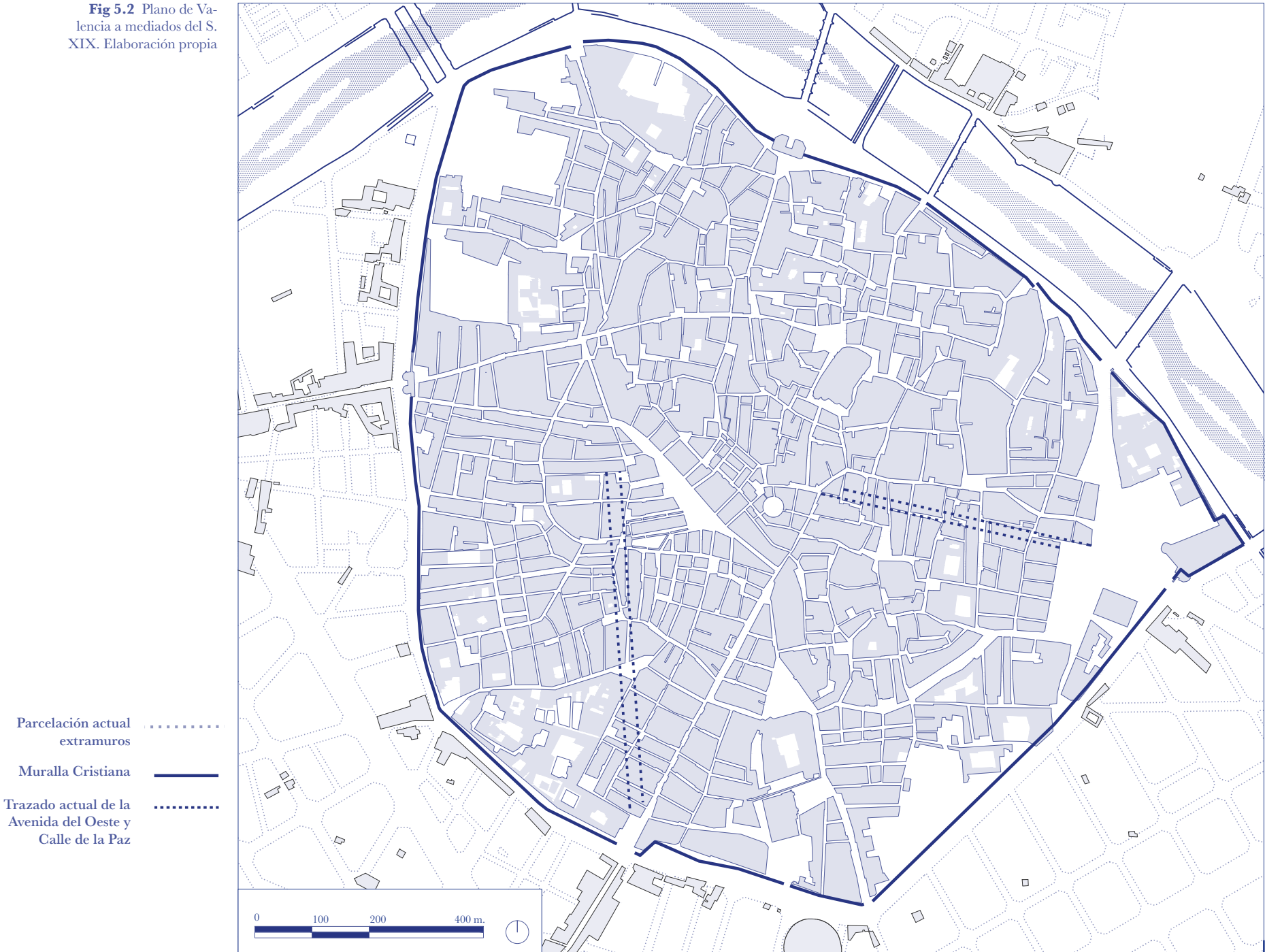
El derrumbe, entre 1865 y 1866, de la última de las tres murallas que habían contenido la ciudad en su interior, liberaba a Valencia del límite físico que, como la mayoría de las ciudades de Europa, había tenido en gran parte de su historia. Algo que no convenció a los creadores del primer proyecto de Ensanche de la ciudad que, ya en el año 1858, propusieron el crecimiento y expansión mediante la creación de un nuevo anillo murario. (Anexo 2)

Se debe tener en cuenta la magnitud y las consecuencias del suceso pues este, junto con el Plan Sur que desvió el cauce del Turia al sur de la ciudad tras la riada del 1957, fueron dos puntos de inflexión que cambiaron para siempre la concepción y el proyecto de ciudad. ((Dolç Soriano, 2021))

Con anterioridad al derrumbe de las últimas murallas, la ciudad ya había comenzado a crecer extramuros (Fig 5.3): Sebastián Monleón había situado su Plaza de Toros en el exterior de las murallas, la ciudad había crecido hacia el norte pasando el Turia y hacia el sur, sobre todo a partir de los ejes de la actual Calle de Quart y de la actual Calle de San Vicente Mártir, además del crecimiento de la zona de Ruzafa. Tras la desaparición de las murallas se da un empuje definitivo a su extensión y crecimiento.

Las propuestas urbanísticas europeas de transforma-

Fig 5.2 Plano de Valencia a mediados del S. XIX. Elaboración propia



5.

ción de la ciudad tras el derrumbe de las murallas se planearon, y Valencia no es excepción, a partir de dos técnicas opuestas y, en los mejores casos complementarias. Se trata de, por un lado, las nuevas formas de expansión de las ciudades extramuros y por otro lado del saneamiento de la trama urbana en el interior de estas. En Valencia esto se tradujo en los diferentes planes de ensanche para la ciudad extramuros y los diferentes planes de reforma interior que, en un principio, no se articulaban entre ellos, sino que resolvían los aspectos que en ellos se planteaban de manera autónoma transformándose así la ciudad sin un proyecto global mientras que, en otras ciudades españolas como en Barcelona, el plan de Cerdá sí plantean las figuras del ensanche y de la reforma interior como indivisibles. Para el proyecto para Valencia se exige desde Madrid la conexión de esta nueva trama con la trama del recinto histórico de la ciudad (Mifsut, 2016), lo que motivará el planeamiento de consecutivos planes de Reforma Interior y de Ensanche.

El ayuntamiento de Valencia comienza por esta época procesos aislados de urbanización interior a la europea fieles a la reforma haussmanniana de París. Se comenzaron a emprender junto con los ensanches exteriores, ensanchamientos, modificaciones de alineaciones y aperturas de vías en el interior del recinto histórico. Estas fueron por ejemplo la antigua calle San Vicente a la que se dotó de un ancho continuo, la demolición y reconstrucción del barrio de pescadores o el mismo ensanche y apertura de la calle de La Paz, tema de estudio del presente TFG. Esto se vio favorecido, como ya se ha comentado, por las desamortizaciones de conventos que generaron vacíos urbanos y permitieron que se construyesen edificaciones con nuevas alineaciones en sus solares además del traslado de cementerios municipales al exterior de la ciudad lo que también permitió la transformación de estos espacios. (Piñón, 1988)

El arquitecto Óscar Jürgens en su visita a Valencia co-

menta: “[...] Sigue produciendo en el forastero una impresión en cierto modo oriental y, de hecho, todavía suscita el recuerdo de la secular dominación islámica en el conjunto de callejas estrechas con múltiples quiebros y trazado bastante irregular, [...] Las calles principales con sus modernos edificios y sus comercios y cafés lujosamente decorados, ofrecen ya, por el contrario, un aspecto de capital europea.” (Jürgens, 1992). Pone así de manifiesto la dualidad entre la apertura de nuevas y modernas vías que conviven con la trama histórica. Las reformas comentadas, paralelamente a la llegada del teléfono, el alumbrado de las calles, los ferrocarriles y el tranvía, hacían que en los ciudadanos creciese un sentimiento de orgullo y modernidad en una sociedad que progresaba rápidamente. (Taberner Pastor, 2008)

Estas intervenciones de cirugía urbana, junto con los planes de Ensanche que permitirán desahogar el casco histórico de la ciudad, abrirán el camino a proyectos de mayor escala culminando en la aprobación del primer plan de reforma interior redactado por el arquitecto Luis Ferreres Soler en 1891, que será el artífice también del Nuevo Proyecto de Ensanche de 1884.

En Valencia, el ensanche se plantea como un paso previo a la reforma y saneamiento del interior de la ciudad y, como comenta Antonio Sancho, autor del primer plan de Ensanche, el crecimiento extramuros permitiría aliviar el casco histórico pudiendo abrirse nuevas y amplias vías, rectificarse alineaciones y sanear los barrios sin suponer esto un gran sacrificio ni una gran pérdida para la ciudad pues el crecimiento extramuros ya habría liberado el casco histórico de la presión poblacional que sufría. (Antonio Sancho, 1887; Llopis Alonso, 2018). Por tanto, en un primer momento la ciudad crece extramuros con pocos condicionantes urbanos previo, como por ejemplo Ruzafa, para más adelante plantear la revisión de la trama urbana en el interior de los muros (Taberner Pastor, 2000).

Además, el proyecto de ensanche para Valencia se



Fig 5.3 Vista de la Plaza de Toros desde el interior de las aún existentes murallas cristianas. Autor desconocido, Ca. 1860. Fuente: (Julio Cob, 2009)

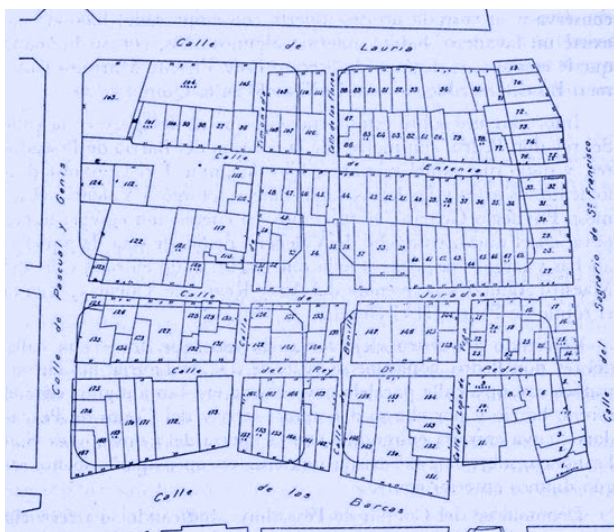


Fig 5.4 Superposición de parcelación del Barrio de Pescadores con las cuatro nuevas manzanas generadas tras su derrumbe. Autor desconocido. (Julio Cob, 2014)



Fig 5.5. Fotografía del derrumbe del Barrio de Pescadores. Autor desconocido, Ca. 1890. (Julio Cob, 2014)

plantea como la expansión de una ciudad de modelo radioconcéntrico en cuyo espacio central, el casco histórico, se mantienen gran parte de los servicios y equipamientos de escala urbana. La escasez de equipamientos urbanos para estas nuevas zonas de crecimiento quedará patente: el proyecto definitivo de ensanche solo planteará la construcción de dos mercados y de un parque. Esto reforzará la idea del casco antiguo como único punto de centralidad de servicios, lo que impulsará aún más la reforma de la vialidad de este para hacerla más eficiente al verse los ciudadanos instalados en estas nuevas zonas de ensanche obligados a trasladarse diariamente a él para poder disfrutar de los equipamientos que los nuevos barrios no ofrecen. (Herrero Colás, 1997). Esto se ve reforzado por la terciarización que comenzó a darse en el casco histórico, sobre todo en la zona sur o barrio de Sant Francesc, terciarización que llega a nuestros días y que ha sido estudiada por diversos autores. (Simó, 1982; Sorribes i Monrabal, 1978). La eliminación de zonas de la ciudad como el barrio de Pescadores dio paso a la creación de nuevas edificaciones en las que se instalaron entidades bancarias, dependencias municipales, oficinas, grandes almacenes entre otras, e hicieron de esta zona de Ciutat Vella la *citi valenciana*. (Simó, 1982; Tomás Llavador, 2016)

5.2. Del papel a la realidad: recorrido por los diferentes planes de Reforma Interior

De esta manera, y a modo de recapitulación, las principales causas que llevaron a la necesidad de plantear la reforma interior de la ciudad de Valencia fueron:

- Corrientes higienistas que abogaban por espacios abiertos y verdes para el saneamiento de la ciudad.
 - Contribuir a la descongestión del centro histórico y a mejorar la accesibilidad al interior.
 - Generar un marco más digno para la vivienda burguesa y las actividades económicas.
 - Dificultad para sofocar las revueltas en los trazados medievales de las calles.
 - Aumento del precio del suelo y especulación llevado a una continua labor de derribo y construcción de nuevos edificios.
 - Corrientes europeas de apertura de grandes vías.
- (Ferrerres, 1891; Aymamí, 1908; Ibañez, 1908; Goerlich, 1931,1949; Simó Terol, 1973, 1982; Taberner, 1987; Herrero Colás, 1997)

Una vez estudiada la casuística, se expondrá a continuación los diferentes planes de Reforma interior que, a lo largo de las décadas, se fueron presentando para el casco histórico de la ciudad.

5.

La reforma interior de Luis Ferreres Soler (1891)

Luis Ferreres Soler, arquitecto municipal desde 1883, participa de las mejoras urbanas de final de S. XIX necesarias por el crecimiento de la población. Participa en la intervención de las alineaciones de diversas calles, la prolongación de diversas vías además de la finalización de la calle de la Paz. (Taberner Pastor, 2008)

El plan de reforma interior de la ciudad de Luis Ferreres propone la creación de una gran vía rectilínea que atravesase todo el casco histórico conectando las puertas de Ruzafa y de San José además de otra gran vía ortogonal a esta de menor ancho que conectase el Puente del Real con la calle Guillem de Castro. Algo que algunos autores comparan con el cardo-decumano romano clásico o la “*Grande Croisée*” parisina (Casado Piquer, 2006) Propone, además, la prolongación de la calle de la Paz hasta el mercado central con un cambio de dirección al encontrarse con la Iglesia de Santa Catalina además de la reforma del trazado de San Vicente entre otras.

El trazado de esta vía que, sin coincidir con el de la futura Avenida del Oeste, proyecto objeto de estudio, pondrá por primera vez encima de la mesa la necesidad de generar una vía articuladora que atraviese la ciudad. Convergería esta, junto con la creación de una segunda vía articuladora y la ampliación de la calle de la paz, en la Plaza del Mercado dándole a la misma, por su condición de centro neurálgico de la ciudad, “unos accesos dignos”. Asimismo, tendrá 30 metros de ancho en línea completamente recta, 7 metros a cada una de las aceras y 16 restantes se destinan a carruajes y tranvías. (Ferreres, 1891)

Diversos autores critican esta propuesta pues la apertura de una avenida de 30 metros de sección hubiese requerido de unos medios muy importantes como comenta Francisco Taberner. Acusaba un simplismo en la geometría y un inexistente intento de articular esta propuesta

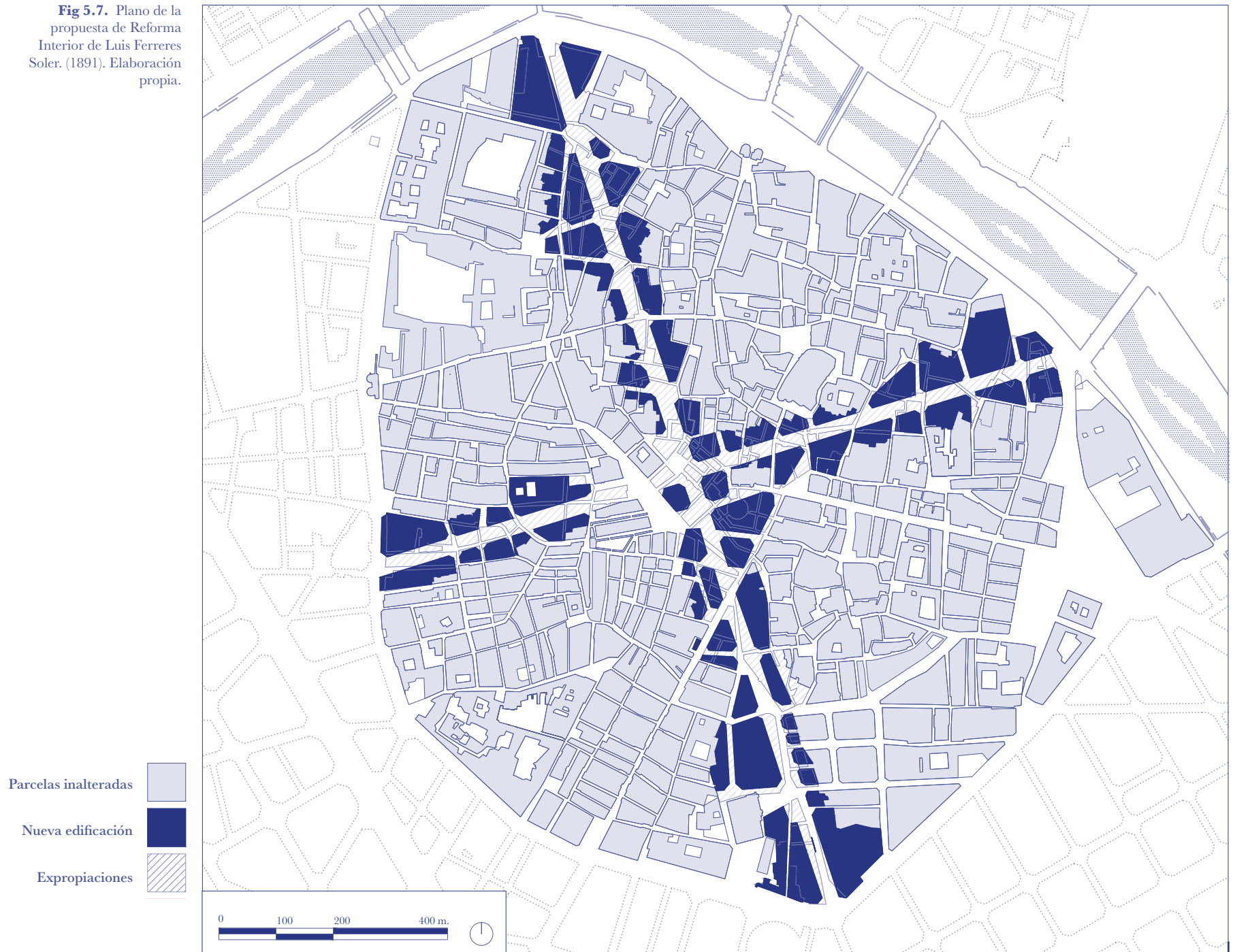
con el ensanche, además de conducir a ninguna parte. (Herrero Colás, 1997)

El proyecto, que no se llevó a cabo, constituyó el primer proyecto de visión global del casco histórico y fue la antesala de las futuras aperturas de grandes vías en la ciudad. La próxima gran propuesta de reforma para la ciudad tendrá como autor a Federico Aymamí, con quien Ferreres había coincidido en Madrid durante sus estudios de Arquitectura. (Taberner Pastor, 2008)

Fig 5.6. Plano original de la propuesta de Reforma interior de Luis Ferreres Soler (1891). (Llopis Alonso y Perdígón Fernández, 2016)



Fig 5.7. Plano de la propuesta de Reforma Interior de Luis Ferreres Soler. (1891). Elaboración propia.



5.

La reforma interior de José Camaña Laymón (1900)

José Camaña presenta en 1900 su propuesta de Reforma Interior en la que propone la prolongación en línea recta y con el mismo ancho de la Calle de la Paz, además de la creación de dos nuevas vías articuladoras que conecten la Puerta de Serranos y el Puente del Real con una plaza de la Reina que también propone ensanchar.

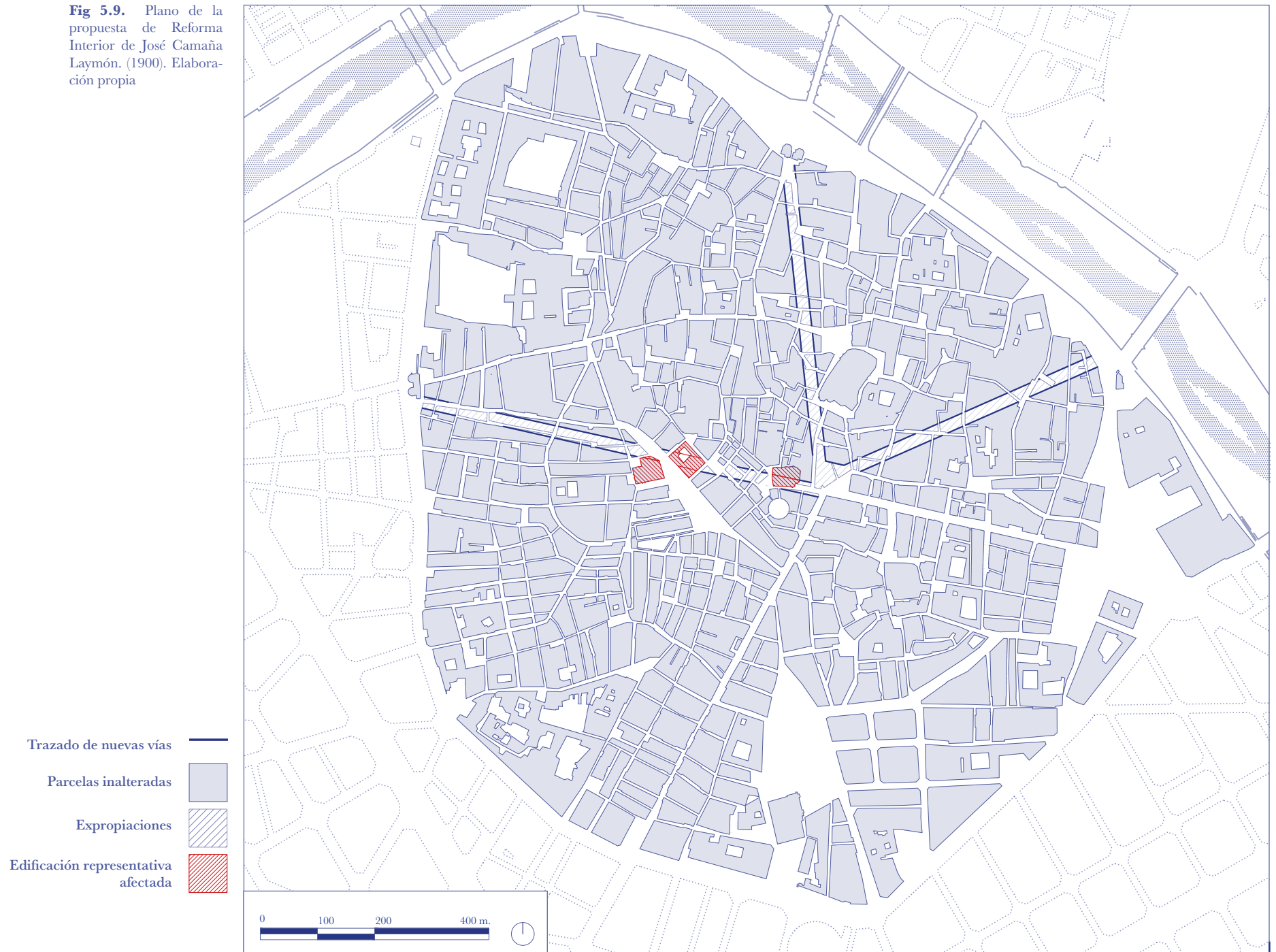
La conexión de la Plaza de la Reina con el Puente del Real será ya propuesta por Luis Ferreres dentro del proyecto de vía transversal nordeste-suroeste que propone en su plan de Reforma Interior. Si bien, el trazado propuesto por Camaña girará ligeramente hacia el sur de la Plaza con respecto al de Ferreres. El trazado de esta vía, aparecerá bajo el nombre de Avenida del Real tanto en los planes de Aymamí (1907-1910) como en los de Goerlich (1927-1956).

El plano de la Fig. 5.9. muestra como, en su trazado, el plan atraviesa la lonja y las iglesias de Santa Catalina y de los Santos Juanes y, tras analizar el plano original, no queda claro las intenciones respecto al mantenimiento o eliminación de estos elementos patrimoniales para la consecución de los trazados de las vías. Además, se observa la falta de definición de las parcelas resultantes de la apertura de dichas vías. En definitiva, es un plan en estado embrionario sin la definición adecuada para la correcta interpretación. El plan no llega a ser aprobado y queda en el olvido.

Fig 5.8. Plano original de la propuesta de Reforma interior de José Camaña Laymón (1900). Fuente: (Llopis Alonso y Perdigón Fernández, 2016)



Fig 5.9. Plano de la propuesta de Reforma Interior de José Camaña Laymón. (1900). Elaboración propia



5.

La reforma interior de Federico Aymamí Faura (1907)

Aymamí retomará como arquitecto municipal, y a petición del Ayuntamiento, la reforma interior de la ciudad. En la memoria explicativa de su proyecto expone que hay dos núcleos principales a los que se desplaza la gente de Valencia y los alrededores: la plaza del mercado y la plaza de la reina, sin una jerarquía clara de calles que dirijan hacia ellas y sin unos recorridos claros y eficaces: *“Conduce a los referidos centros una red laberíntica de calles y callejas en su mayor parte sin enlace ni correlación adecuados, obligando a recorridos inverosímiles por lo dificultosos”* (Aymamí, 1908)

Propone así en 1907 este plan ideal que, de haberse realizado, habría supuesto una modificación urbana de prácticamente la totalidad de tres cuartas partes del casco histórico. Un proyecto que no buscaba dialogar con la ciudad preexistente y plagaba Valencia de nuevas vías al estilo haussmanniano que representasen a la clase dominante. Vías que se cruzaban entre ellas y atravesaban toda la trama antigua generando perspectivas y entre las cuales aparecía por primera vez el trazado de la actual Avenida del Oeste.

Esta vía retoma la propuesta de Ferreres de una vía que atravesase todo el recinto intramuros por el mercado central, pero al haberse realizado ya los proyectos de la bajada de San Vicente y la plaza del Ayuntamiento no era muy coherente eliminarlos para la realización de una vía transversal siguiendo la directriz dictada por el plan de Ferreres. De manera que el trazado de esta nueva vía se traslada al oeste para conectar el puente de San José con la plaza de San Agustín. (Casado Piquer, 2006)

Es interesante ver cómo en la memoria de su proyecto se advierte cierto complejo respecto al pasado árabe de la ciudad y la manera en que este se ha materializado en el

trazado de las calles en ese momento y expone así la inexcusable necesidad de sanear el casco histórico:

“Para que llegue un día en el que el interior de Valencia sea completamente europeo y deje de ser árabe” “no destruyendo sino mejorando de emplazamiento los monumentos e iglesias, ¿qué más quieren los amantes del pasado? ¿Qué les dejemos esas calles y callejas, vergüenza de toda población culta y nueva?”

(Aymamí, 1908)

Se puede percibir la magnitud de la propuesta a tenor de sus principales reformas:

- Gran vía desde la plaza de San Agustín hasta el puente de San José de 20 metros de anchura, 1260 de longitud, en línea recta.
- Ensanche de la plaza de la Reina. 110 metros de longitud por 92 metros de anchura.
- Prolongación de la calle Peris y Valero, o Calle de la Paz, hasta la lonja.
- Avenida del Real. 40 metros de anchura por 450 de longitud, en línea recta desde el puente del Real hasta la plaza de la Reina.
- Gran vía desde el Puente de la Trinidad a la Lonja. 20 m de ancho por 550 metros de longitud, en línea recta.
- Circuito interior de calles perspectivescas.
- Ensanche de la Bajada de San Francisco.
- Prolongación de la transversal entre las calles de las Barcas y Peris y Valero hasta la Avenida del Real.
- Enlace de las Calles del Ensanche con las del interior.
- Reforma de las barriadas del Carmen y del Museo
- Calles secundarias prolongadas, rectificadas o ensanchadas, Squares o plazas jardín, mercados y escuelas.

Aymamí verá su plan ahogado por una administración que lo rechaza por considerarlo arbitrario y poco racional (Herrero Colás, 1997) además de irrealizable a efectos práctico. Teniendo que replantear su propuesta original y reducirla a tres actuaciones dejando de lado así la apertura de las numerosas vías menores que había proyectado. (Reforma y mejora del interior de la ciudad, 1912)

Fig 5.10. Plano original de la primera propuesta de Reforma interior de Federico Aymamí Faura (1907). Fuente: (Llopis Alonso y Perdigón Fernández, 2016)

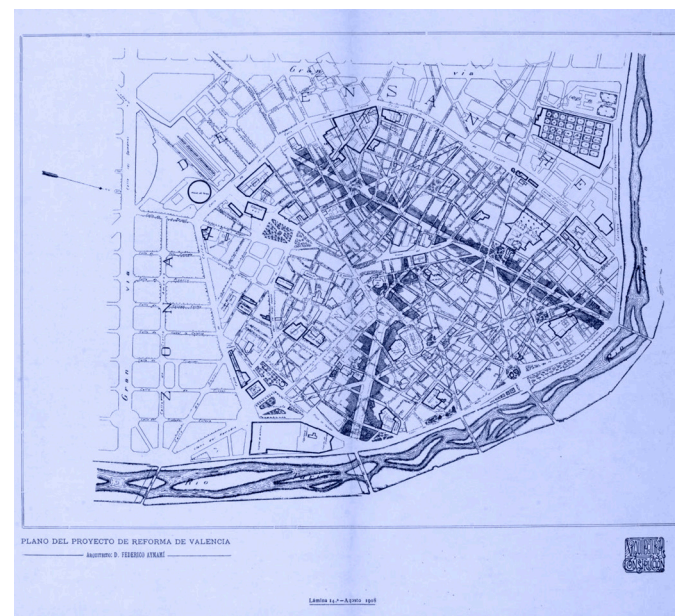
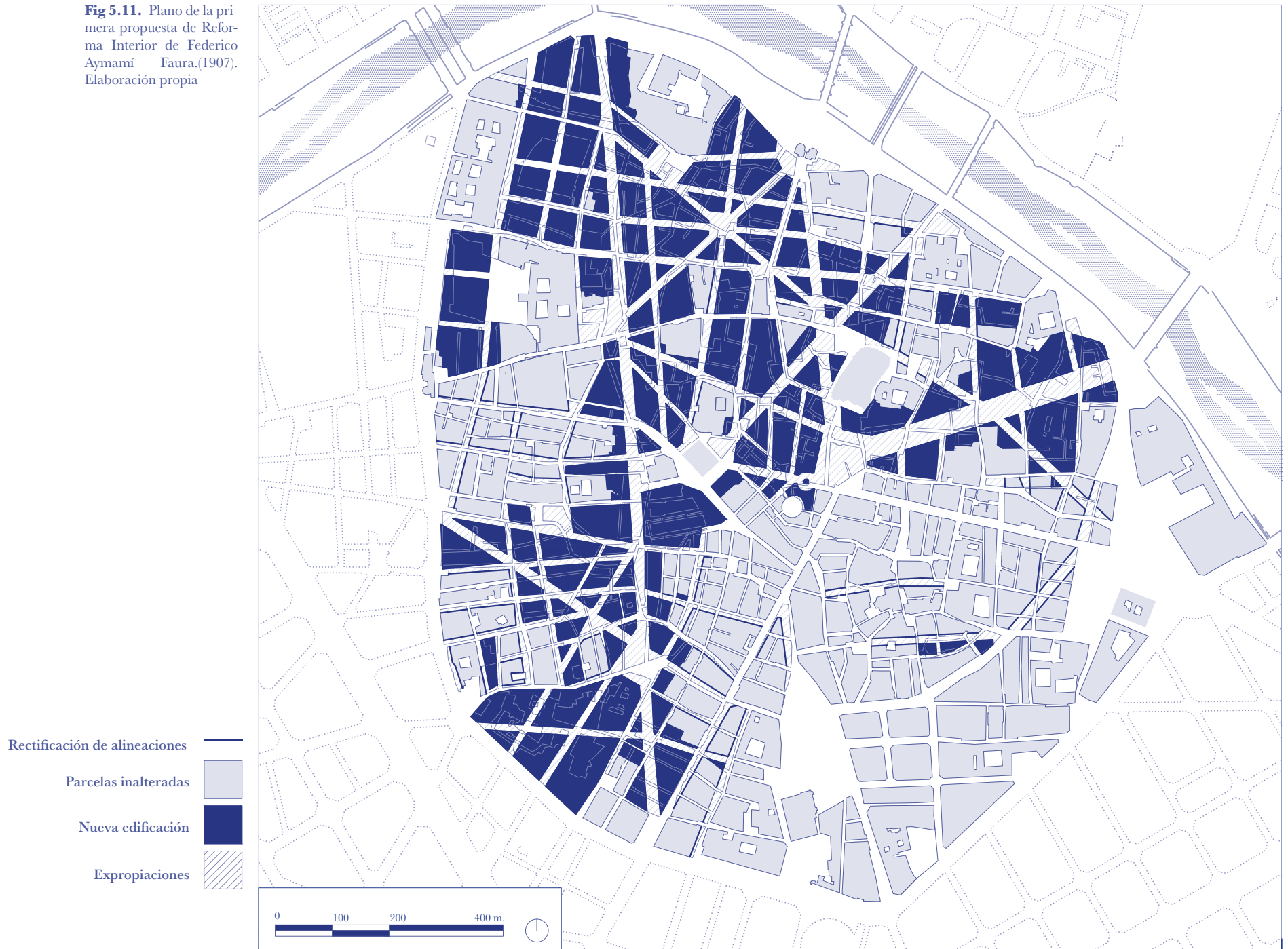


Fig 5.11. Plano de la primera propuesta de Reforma Interior de Federico Aymamí Faura.(1907).
Elaboración propia



5.

La reforma interior de Federico Aymamí Faura (1910)

Las tres intervenciones mencionadas anteriormente y presentadas en 1910 fueron las siguientes:

-Ensanche de la Plaza de la Reina.

Respecto al aspecto de la plaza en ese momento

Aymamí comenta:

“No creo exista un solo valenciano o residente en Valencia, aunque sea por un solo día, que no comprenda la inmediata necesidad de que el pequeño triángulo que forma la plaza de dicho nombre sea considerablemente ensanchado” (Aymamí, 1910)

-Avenida del Real que conectaría la plaza de la Reina con el Puente Del Real. Esta Avenida que Aymamí proyecta se corresponde con el trazado de la segunda vía ortogonal que Ferreres planteaba en su proyecto.

-Gran vía del Oeste desde el puente de San José a la plaza San Agustín

-Además, se deja en el aire la prolongación de la Paz, en ese momento calle de Peris y Valero, hasta la lonja, supeditando la misma al proyecto de ensanche de la plaza de la Reina. (Reforma y mejora del interior de la ciudad., 1912)

El proyecto queda paralizado por la falta de inversión económica necesaria (Sánchez Muñoz, 2013) y no será hasta 1929 cuando Goerlich retomará la cuestión.

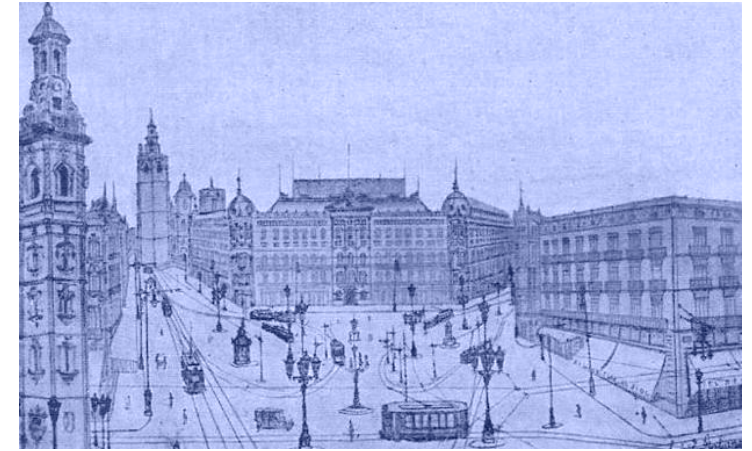
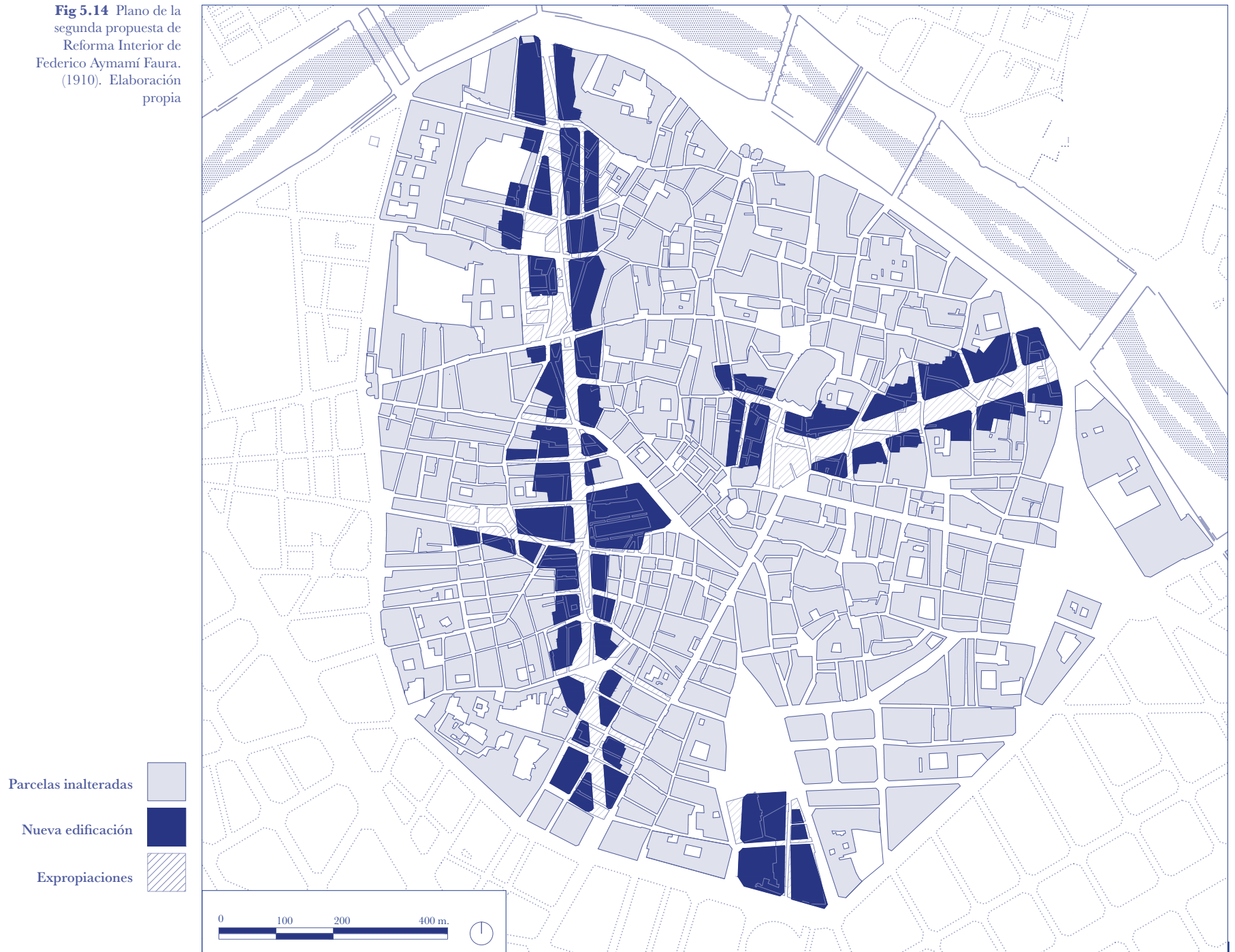


Fig 5.12 Recreación de la Plaza de la Reina con la reforma de Aymamí. Se observa la nueva Avenida del Real a la derecha y la nueva vía hasta el Micalet a la izquierda. Autor: Juan Navarro Rodríguez. Fuente: (Jaume Lita, 2018)



Fig 5.13 Plano original de la segunda propuesta de Reforma interior de Federico Aymamí Faura (1910). Fuente: (Llopis Alonso y Perdígón Fernández, 2016)

Fig 5.14 Plano de la segunda propuesta de Reforma Interior de Federico Aymami Faura. (1910). Elaboración propia



5.

La reforma interior de **Carlos Carbonell Pañella (1910)**

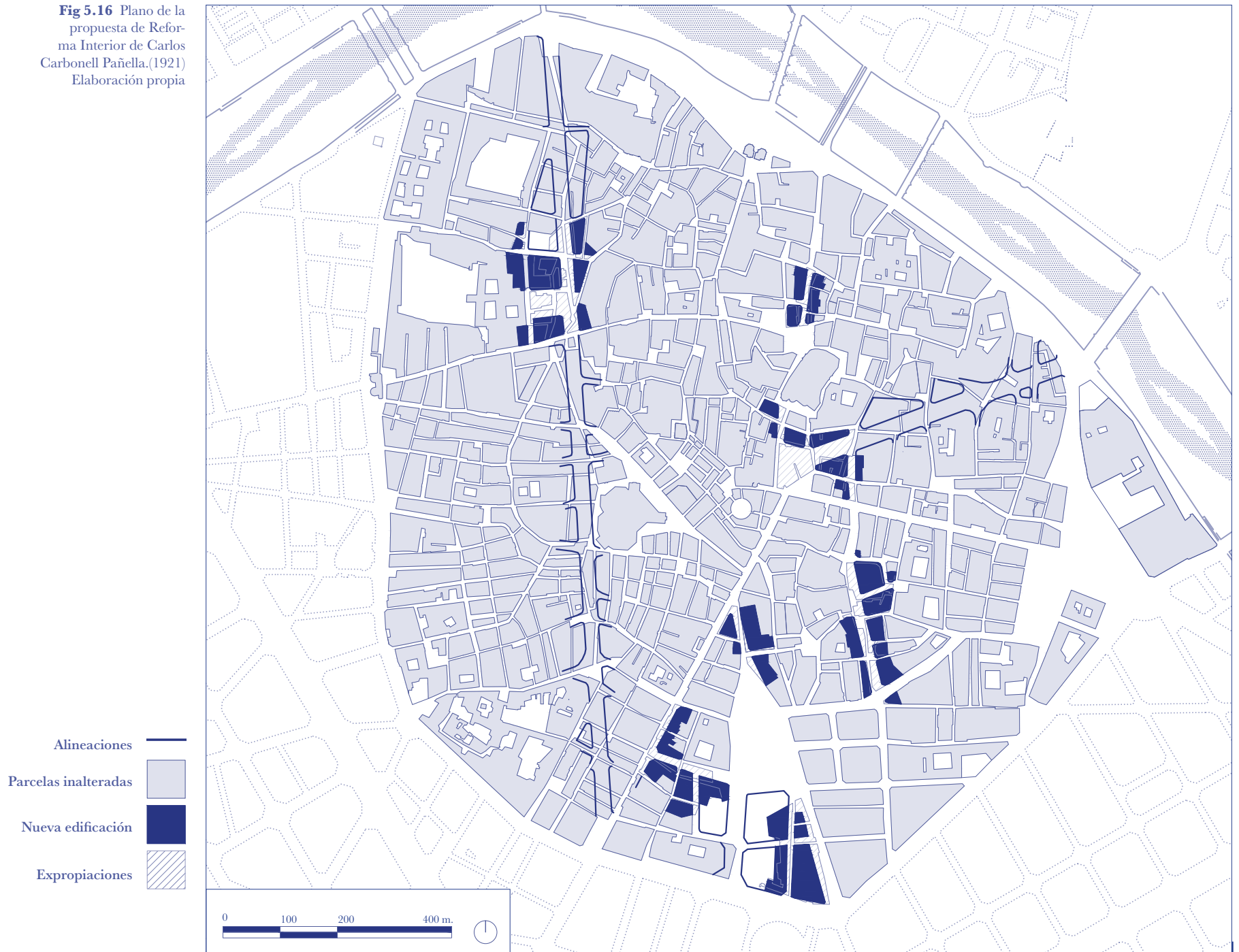
Las propuestas presentadas por Carbonell son la materialización de los preceptos de Aymamí en puntos concretos de la ciudad. Su proyecto plantea un nuevo trazado para las vías del Oeste y del Real, que Aymamí ya había trabajado. También plantea el trazado de nuevas manzanas en puntos concretos de la ciudad como en Av. del oeste a la altura de la Plaça del Tossal, en el encuentro de la calle de Caballeros con la calle de Quart, la apertura de la calle Navellos en su tramo final hacia la Plaza de la Constitución, actual Plaza de la Virgen, el ensanche de Plaza de la Reina, manzanas en el entorno del ayuntamiento entre otros.

Su propuesta, de poco recorrido, no llega a materializarse y se puede interpretar como un proyecto puente entre los planes de Aymamí y los de Goerlich.

Fig 5.15 Plano original de la propuesta de Reforma interior de Carlos Carbonell Pañella (1921). Fuente: (Llopis Alonso y Perdígón Fernández, 2016)



Fig 5.16 Plano de la propuesta de Reforma Interior de Carlos Carbonell Pañella.(1921)
Elaboración propia



5.

La reforma interior de Javier Goerlich Lleó (1929)

19 años deberán pasar desde la presentación de la propuesta fallida de Aymamí para que se retome seriamente la cuestión de la reforma interior de la ciudad. La falta de una visión global a la hora de plantear los diferentes planes, de un estudio profundo de la cuestión urbana y de una firmeza por parte de las administraciones públicas hacen que los consecuentes planes presentados queden en el olvido. La frustración por la imposibilidad de Valencia de avanzar hacia la modernidad, saneando su trama histórica y renovando su imagen, se extrapola a la ciudadanía valenciana que ya es conocedora de las reformas acaecidas en diferentes ciudades europeas, quedando esta situación patente en los diarios de la época: *“La pérdida de tiempo, para la marcha urbana de Valencia, es irreparable. Estas son las consecuencias de no tener un criterio fijo, un plan de reformas estudiado y una decisión firmísima de realizarlo”* (Diario El Pueblo. Noviembre de 1925) (Llopis Alonso, 2018).

Es en esta coyuntura cuando Javier Goerlich, arquitecto municipal, presentará en 1929 el “Plano de nuevas líneas para la reforma interior de la ciudad” por iniciativa del municipio y de su alcalde Marqués de Sotelo. No es casualidad que, durante su época de estudiante de Arquitectura, Goerlich hiciera prácticas en el estudio de Luis Ferreres Soler, autor del primer plan de reforma interior para la ciudad, a quien siempre reconoció como su maestro. (Benito Goerlich, 1983; Sánchez Muñoz, 2018)

Continuará con las propuestas de sus antecesores, sobre todo las de Aymamí, reinterpretándolas y dándoles respuesta arquitectónica agregando, además, la ampliación de la bajada de San Francisco, la reforma de la plaza de la Virgen y la creación de una plaza semicircular tras las torres de serranos entre otras, como se pueden observar en el plano (fig 5.19). Planteará también la revisión de la prolongación de la calle de la Paz bajo el nuevo nom-

bre de avenida del Este. (Llopis Alonso, 2018; Taberner Pastor, 2000)

Habiendo visto materializados desde 1927 algunos de sus proyectos como la reforma de la Plaza del Ayuntamiento, por entonces llamada Plaza de Emilio Castelar, que incluía el célebre Mercado de las Flores; las circunstancias económicas y políticas, además de la Guerra Civil comenzada en 1936, llevaron a la paralización de las reformas que no se retomaron hasta acabado el conflicto bélico e instalada la dictadura, durante la alcaldía del Barón de Cárcer, con cuyo nombre se bautizará la futura y actual Avenida del Oeste.



Fig.5.17 (izqd.) Grabado de la calle de San Vicente en su cruce con la Avenida de Amalia Gimeno. (Goerlich, 1932.)

Fig 5.18 (abajo) Plano original de la propuesta de Reforma interior de Javier Goerlich Lleó (1929)



Fig 5.19 Plano de la primera propuesta de Reforma Interior de Javier Goerlich Lleó. (1929).
Elaboración propia



5.

La reforma interior de Javier Goerlich Lleó (1939)

Diez años después de su primer plan, presentará uno nuevo en el que ampliará la zona incluida en el mismo, saltando a la otra orilla del río Túria y creciendo hacia el norte y hacia el puerto. Con respecto al casco histórico, mantendrá el trazado de las nuevas vías y las alineaciones propuestas en su plan anterior con alguna modificación puntual si bien retomará el proyecto de apertura de la Avenida del Real que conectaría la Plaza de la Reina y el Puente del Real con un trazado muy similar al ya propuesto por Aymamí en sus planes de 1907 y 1910.

Fig.5.20 Grabado de la calle de San Vicente en su cruce con la Avenida de Amalia Gimeno. (Goerlich, 1932.)

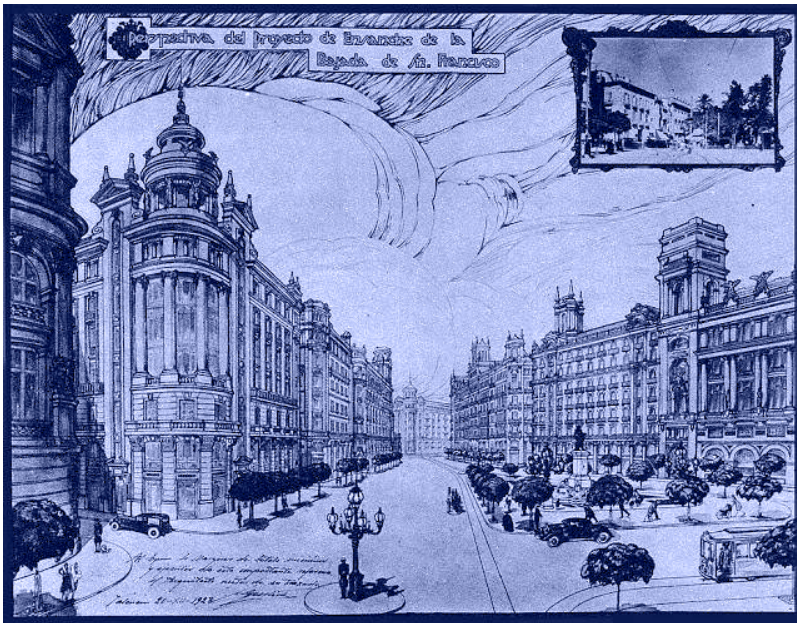
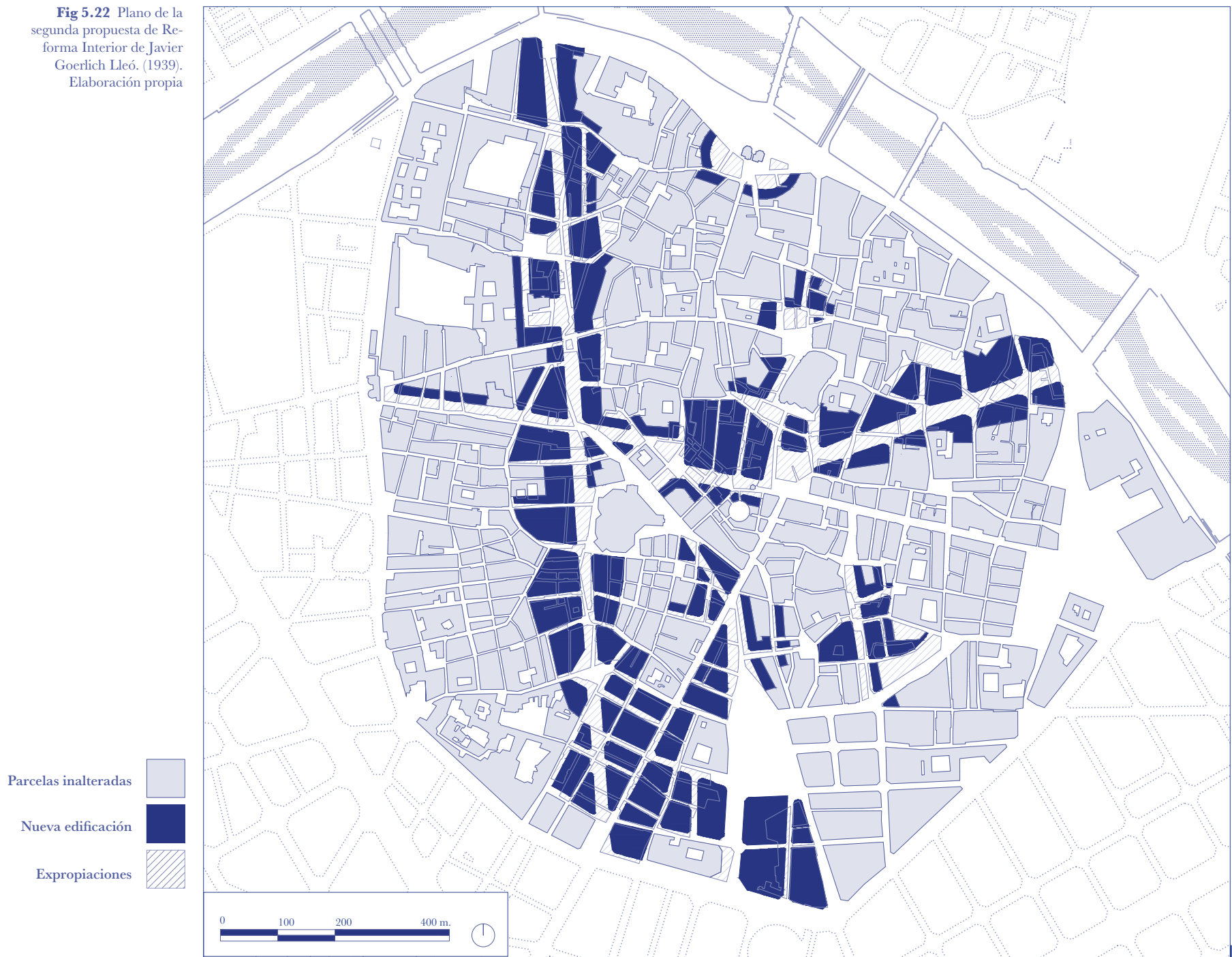


Fig.5.21 Plano original de la segunda propuesta de Reforma interior de Javier Goerlich Lleó (1939)



Fig 5.22 Plano de la segunda propuesta de Reforma Interior de Javier Goerlich Lleó. (1939).
Elaboración propia



5.

La reforma interior de Javier Goerlich Lleó (1949-1959)

Avanzada la dictadura y viéndose paralizadas algunas de sus propuestas, como la Avenida del Oeste, publicará en 1949 el “testamento final” sobre sus propuestas de reforma interior donde actualizará, desde una profunda reflexión sobre el estado de la ciudad, sus propuestas proyectadas y realizadas a lo largo de las tres décadas al servicio del ayuntamiento. (Goerlich Lleó, 1949; Llopis Alonso, 2018).

Del plano que propone aquí (fig. 5.24) destaca la división del casco histórico en dos zonas: la comprendida dentro de la antigua muralla árabe, que debe conservarse en su totalidad como conjunto urbano; y la comprendida entre esta y la muralla cristiana, en la que debe preservarse los monumentos aislados que encierra y sus entornos así como permitir una “serena transición a las zonas modernas”. (Goerlich Lleó, 1949) Propone, además, el trazado de nuevas vías de penetración en el casco histórico que, rechazando la linealidad y contundencia de propuestas anteriores, son más respetuosas con la trama histórica. Más adelante se detallará la propuesta para la ampliación de la Avenida del Oeste. También cabe destacar la propuesta de ampliación de la Basílica de la Virgen (Llopis Alonso, 2018)

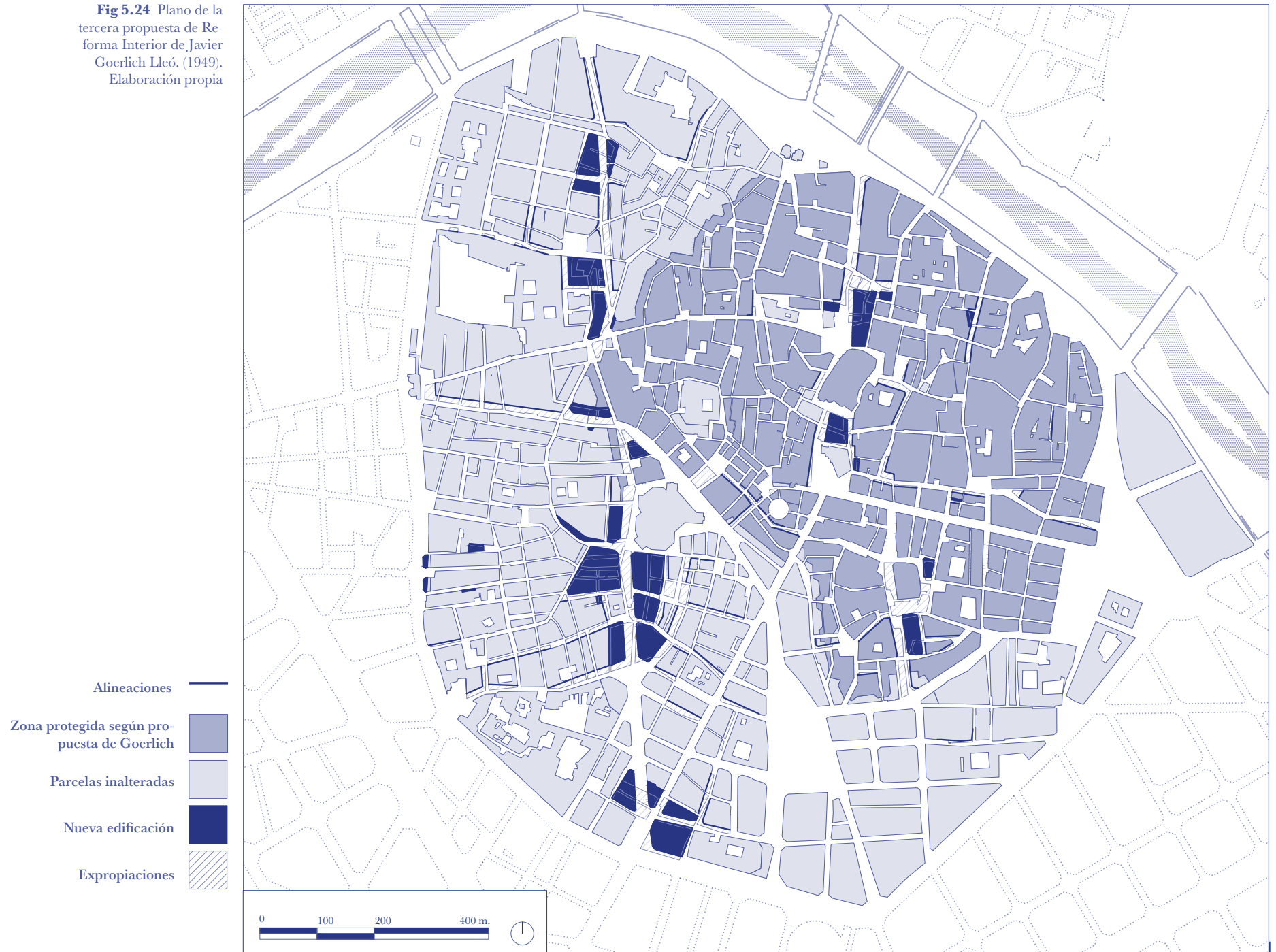
Aunque el Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura, aprobado en 1946 no preveía ni la ampliación de la Avenida del Oeste ni la apertura de la Avenida del Real, en el 1956 se aprueba el nuevo Plan de Ordenación de Valencia y su Comarca (fig 5.25) que retoma el carácter transformador y radical de los planes de 1929 y 1939 reanudando la ampliación de la Avenida del Oeste tal como se había propuesto en un principio, como una vía rectilínea transversal a todo el casco histórico. Además, se propone la creación de una nueva vía de carácter ondulante para conectar las puertas de Serrano con el Mercado además de la rectificación de las alineaciones

de numerosas calles y modificación de ordenanzas para permitir aumentar las alturas. Ese mismo año Goerlich abandonó su cargo en el Ayuntamiento y de las reformas propuestas tan solo se llegaron a realizar la rectificación puntual de las alineaciones de algunas calles. (Llopis Alonso, 2018)

Fig.5.23 Plano original de la segunda propuesta de Reforma interior de Javier Goerlich Lleó (1939)



Fig 5.24 Plano de la tercera propuesta de Reforma Interior de Javier Goerlich Lleó. (1949).
Elaboración propia



5.



Fig 5.25 Planta general del Plan de ordenación de Valencia y su comarca. Hojas nº 1-3-4. Autores: Javier Goerlich Lleó y Camilo Grau Soler. (1956)

Nota: El presente plan no se ha podido transcribir digitalmente, como sí se ha hecho con el resto de planes, debido a la baja definición en la documentación de las fuentes consultadas y a la imposibilidad de acceder a la fuente directa.

5.3. Actualidad y realidad de los modelos de Reforma Interior

Francisco Taberner comenta que los planes de Ensanche, al diseñarse para un terreno sin condicionantes urbanos previos, permiten concebirlos desde un carácter de globalidad y de uniformidad correcto que, por el contrario, no se puede otorgar a los planes de Reforma Interior al insertarse estos en una trama histórica consolidada. Esta cuestión, junto con la coyuntura política y económica del momento, no permitió concederles a los mismos el carácter de globalidad que el casco histórico de la ciudad merecía, quedándose las propuestas de los planes en meras actuaciones puntuales y, en muchos casos, inacabadas. (Taberner, 1987)

En este sentido, Adolfo Herrero Colas también comenta que los planes urbanos acometidos en Valencia, tanto en su variante extramuros, con los ensanches; como en su variante intramuros, mediante los planes de reforma interior, tienen un carácter fragmentario y han puesto en tela de juicio el proyecto de ciudad para Valencia como conjunto global. (Herrero Colás, 1997)

Asimismo, María Teixidor Otto comenta que: *“Valencia en su condición de tercera capital española se ha visto en la obligación de llevar a cabo reformas urbanas para ponerse al nivel de otras ciudades del país teniendo en ocasiones consecuencias funestas como una falta de pensamiento global para la ciudad, por un lado, por otro lado, positivamente, esto ha llevado a renovación del espacio urbano, regulación de accesos a la ciudad.”* (Teixidor de Otto, 1976)

Cuando Ildefonso Cerdá plantea su ensanche para Barcelona, considera indivisible la concepción de un casco histórico reformado mediante los planes de reforma interior, del crecimiento y expansión de la ciudad. Todo se entendía como una globalidad. Esto es visible en el detalle de su propuesta (fig. 5.27) en la que se disponían equipamientos distribuidos en toda la trama urbana, algo que no ocurrió en el ensanche valenciano. (Herrero Colás, 1997)

Con la aparición del Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura de 1946, que aborda por primera vez la ciudad en su conjunto (Llopis Alonso, 2018), se asentará el modelo de crecimiento radioconcéntrico. Situación que ni la adaptación a la Solución Sur en 1966, ni la revisión en 1988, han sido capaces de cuestionar *“ya que el modelo radioconcéntrico ha hecho que hoy Ciutat Vella constituya un área central expectante con las características de una periferia”* (Herrero Colás, 1997)

El Plan General de Valencia de 1966, como revisión del de 1946, deja de lado el centro histórico y se focaliza en la expansión urbanística hacia la huerta y con el objetivo marcado de llegar hasta el nuevo cauce del Turia por el sur proyectando una metrópolis de un millón de habitantes. El resultado son tejidos urbanos sin calidad y un crecimiento desbocado.

Fig 5.26a Fotografía de los edificios en construcción en el encuentro de la plaza del Ayuntamiento (ca. 1931).

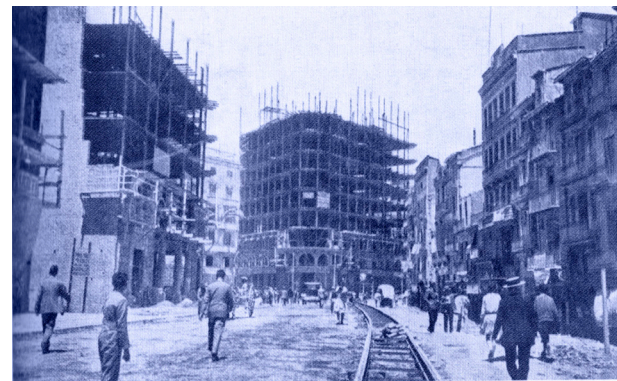


Fig 5.26b Fotografía de la nueva y recién estrenada Plaza del Ayuntamiento (ca. 1943).



Fig 5.27 Detalle de Plan de Ensanche y reforma de la ciudad de Barcelona. Ildefonso Cerdá (1859). Se observa la articulación entre la reforma del casco histórico y las nuevas zonas de crecimiento.

6. La Calle de La Paz

6.1. El proyecto de la calle de La Paz

La calle de La Paz fue una primera aplicación de las corrientes urbanísticas del S. XIX y de los preceptos de Haussmann en Valencia, conectando en línea recta dos puntos importantes de la ciudad: el Parterre y la torre de Santa Catalina. En la calle juega un papel fundamental la perspectiva y podría compararse con la avenida de la Ópera de París. Esta apertura será la antesala del proyecto de la Avenida del Oeste. (Mifsut, 2016)

La primera documentación de la existencia de la calle data de 1465 cuando esta se denominaba Carrer dels Caputxers, ya que en ella vivían los trabajadores de la fabricación de capuchas. La calle, en *cul-de-sac*, era estrecha y tortuosa, empezaba en la actual plaza de la Reina, en ese momento plaza de Santa Catalina, y no llegaba a la actual calle de Luis Vives. (Teixidor de Otto, 1971)

El proceso de apertura de la vía comienza en 1866, cuando se derriban los conventos desamortizados de Santa Tecla y San Cristóbal dejando un vacío urbano visible en el plano cartográfico de 1878 (fig. 6.4). Se aprueba por entonces la apertura de calle de la Paz, que en ese momento se llamó calle de la Revolución. A cargo de los arquitectos municipales Manuel Sorní y Juan Mercader.

Cabe destacar la gran variedad de nombres que, a lo largo de la historia, la calle ha recibido: calle dels Captuxers, calle del Forn de la Ceca, calle de la Revolución, calle de Peris y Valero y el definitivo y actual nombre de calle de la Paz. (Taberner Pastor, 2000; Teixidor de Otto, 1971)

La cesión gratuita de los conventos desamortizados debía ir acompañada de la expropiación de numerosas edificaciones, situación que trajo la oposición tanto del tercer arquitecto municipal, Blanco y Cano, como de los propietarios afectados. Ambos consideraban la apertura

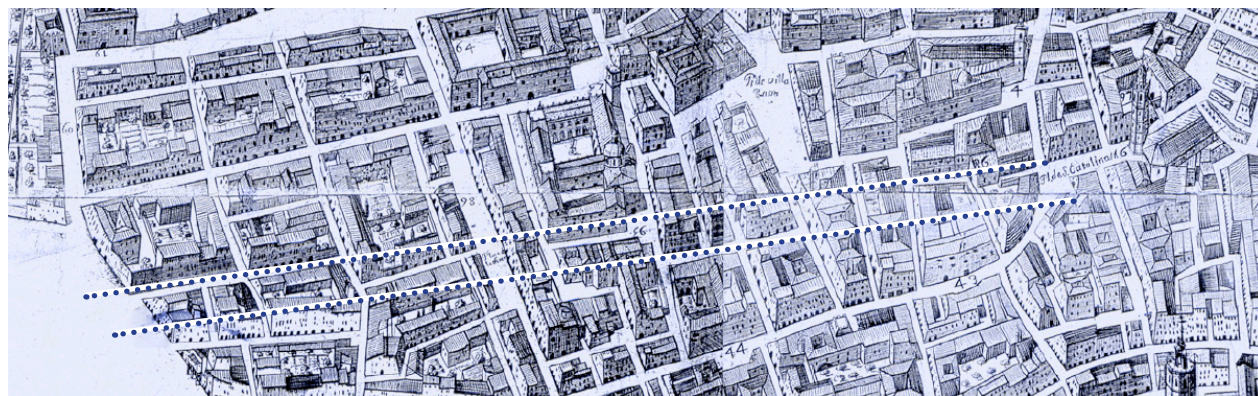
de la vía de poca utilidad al ya existir una vía paralela que cumplía con la misma función, la calle del Mar. Otros motivos de carácter patrimonial hicieron que la Academia de San Carlos también se opusiera a la apertura de la vía tachándola de arbitraria. (Taberner Pastor, 2000)

El proyecto consistía en una nueva arteria que unía en línea recta la torre de Santa Catalina con el Parterre, denominado por entonces Plaza de Mendizábal. La vía se abriría 7 metros a cada lado de dicha línea en un total de 14 metros, lo que suponían una superficie viaria de 6216 m², eliminando a su paso 4541 m² de edificaciones. (Taberner Pastor, 2000). Cabe destacar que en un primer momento la vía se planteó de un ancho de 20 a 25 metros, pero se redujo al considerarse excesivo. (Teixidor de Otto, 1976). Esta culminaría en el futuro entorno de la Plaza de la Reina, cuyo proyecto de reforma también comenzaba a gestarse.



Fig.6.1 Entorno de la Calle de La Paz sobre base cartográfica.

Fig.6.2 Trazado aproximado de la calle de La Paz sobre el plano del Pare Tosca.



Evolución cartográfica de la calle de la Paz

En 1872 se presenta el proyecto al público y se inician las expropiaciones. Paralelamente, y sin la aprobación oficial del trazado, se comienzan a construir viviendas en los solares de los derruidos conventos (Teixidor de Otto, 1971). La alineación propuesta por Sorní y Mercader, reforzada por las construcciones realizadas de acuerdo con esas alineaciones en los antiguos solares de los conventos fueron imponiéndose, siguiendo los nuevos edificios que se construían estas mismas alineaciones. (Taberner Pastor, 2000)

El gobierno municipal desiste en 1874 de continuar con la apertura de la calle, a la vez que la apertura de la Plaza de la Reina seguía su curso. En 1878 se propone su continuación (Taberner Pastor, 2000) y ese mismo año el ayuntamiento aprueba cambiar el nombre de calle de la Revolución por el actual, calle de La Paz, conmemorando el final de la Tercera Guerra Carlista. (Teixidor de Otto, 1971)

En 1883 una nueva propuesta realizada por los arquitectos Luis Ferreres y Joaquín María Arnau aprobará oficialmente la apertura de la vía y dotará de definición técnica al proyecto determinando las características de las fachadas y alturas mínimas, entre otras directrices. (Taberner y Alcalde Blanquer, 2010) De manera que en las últimas décadas del XIX, se van expropiando y derruyendo edificaciones y construyendo las nuevas y actuales, además de realizando instalación de alumbrado, gas o adoquinado, entre otras dotaciones. A principios de la década de los 90 se había abierto la mitad de la vía, como se puede observar en el plano cartográfico de 1894 (fig. 6.5). Será en 1895, cuando se dé el impulso definitivo al urbanizar el último de los tres tramos en los que se dividió la calle, aproximadamente a la altura de la calle Bonaire. (Simó Terol, 1983; Teixidor de Otto, 1971)

1869

Fig 6.3. Fragmento de plano cartográfico de 1869 con trazado de la calle de la Paz marcado en línea discontinua.



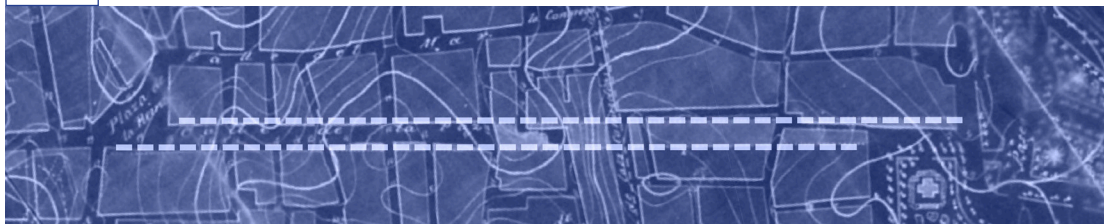
1878

Fig 6.4. Vacío urbano generado por la demolición de los conventos. Fragmento de plano cartográfico de 1878 con trazado de la calle de la Paz marcado en línea discontinua.



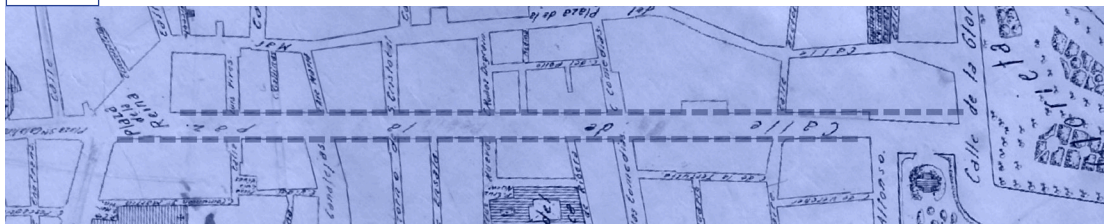
1894

Fig 6.5. La calle de la Paz durante su proceso de apertura. Fragmento de plano cartográfico de 1894 con trazado de la calle de la Paz marcado en línea discontinua.



1910

Fig 6.6. La calle de la Paz tras la finalización de su apertura. Fragmento de plano cartográfico de 1910 con trazado marcado en línea discontinua.



6.

En 1899, a finales de siglo, la estructura socioeconómica de la inacabada calle se basaba en sector terciario con pequeños jornaleros y una clase media además de una emergente burguesía que dominará posteriormente dicha vía. Las grandes mejoras de la calle de La Paz no tendrían lugar hasta principio del S. XX pues la calle del Mar, paralela a esta, tenía en ese momento una gran importancia. (Teixidor de Otto, 1971) Entre 1902 y 1903 quedaba finalizada la urbanización de la calle (Taberner, 2004).

La nueva vía pasó a unir dos puntos neurálgicos de la ciudad: la plaza del Alfonso el Magnánimo y la plaza de la Reina, convirtiéndose esta última en un nuevo punto estratégico de la ciudad, pues en ella convergían además de dicha calle, la de san Vicente y la del Mar.

Al quedar totalmente configurada su importancia se acrecentó considerablemente, construyéndose nuevos y suntuosos edificios a la vez que crecía su actividad comercial, centrada principalmente en la venta de prendas de vestuario. Se instalaron dos direcciones de tranvía y la calle se llenó de cafés y centros de recreo además de algunos hoteles. (Teixidor de Otto, 1971). Al concentrarse aquí el comercio moderno se convirtió en una prolongación comercial de la calle de san Vicente “con un aire más de élite” (Simó Terol, 1973). Al mismo tiempo, los propietarios de los comercios contribuían al buen aspecto de la vía. (Teixidor de Otto, 1971) En definitiva, la esplendidez comercial atraía a más comercios, más inversiones y más sociedades que querían instalarse en esta representativa zona. Debido a su creciente importancia, en ella también se instalaron entidades y sociedades recreativas de diverso tipo, algunas de las cuales continúan en la actualidad. Entre otras destacan el Círculo de Bellas Artes o la Sociedad Valenciana de Agricultura. Hoy conserva ese aspecto señorial, pero ha perdido su papel de punto neurálgico de la economía de la ciudad. (Teixidor de Otto, 1971)

No sería hasta mediados del S. XX cuando se produciría un viraje en la principal actividad comercial hacia las joyerías. Actualmente aún quedan los resquicios de esta pasado orfebre, pero la economía de la vía consiste mayoritariamente en locales de franquicias, grandes marcas, oficinas, además de hostales entre otros.

El primer proyecto de Reforma Interior a gran escala para Valencia se convirtió así en un éxito de regeneración y reforma urbana además de dinamización económica. La calle de la Paz se transformó en una de las vías más significativas de la estructura social valenciana de finales del S. XVIII y principios del XIX. (Teixidor de Otto, 1971) Para algunos autores el éxito de la propuesta radica en su capacidad de insertarse en el tejido preexistente y la transición que hay entre esta vía de rotura y las vías perpendiculares que fueron seccionadas por la misma. Oscar Jürgen comentaba tras su visita a Valencia que “Al abrir la nueva calle de la paz, se han aprovechado, en la medida de lo posible, las calles preexistentes de forma que esta vía de rotura a pesar de sus 15 metros de ancho presenta una cierta armonía con las estrechas callejas que se abren a sus lados, aunque la rigidez de su trazado recto y la severidad de sus fachadas paralelas resulten algo extrañas en el interior de la ciudad antigua” (Jürgens, 1992)

Fig 6.7 Fotografía de la recién estrenada nueva calle de la Paz. (1904) Autor: Hauser y Menet. Fuente: Biblioteca Valencia Digital





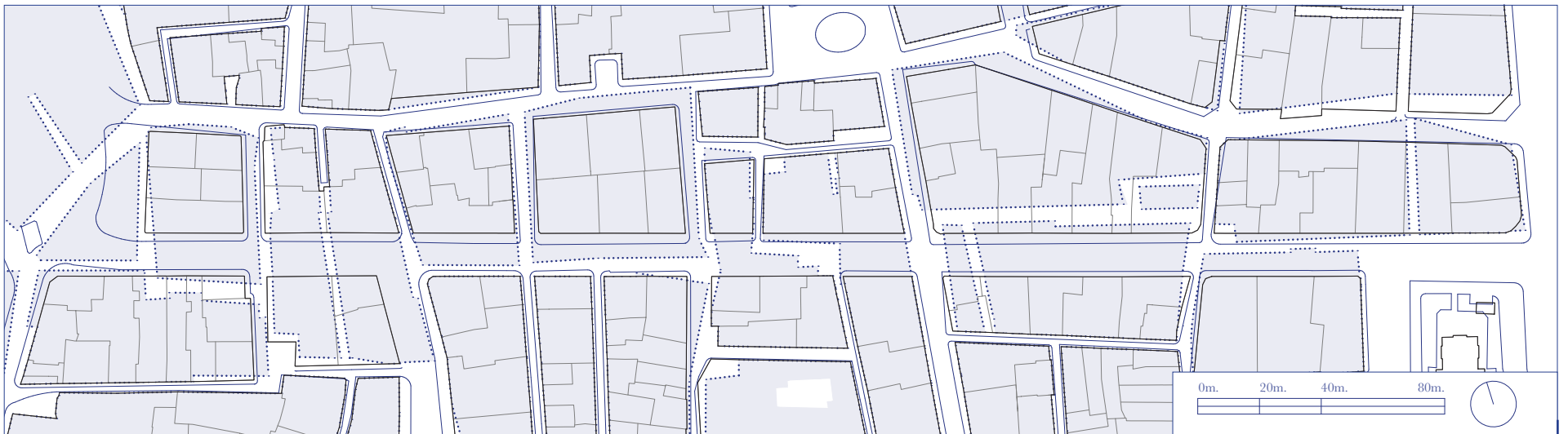
Fig 6.8 La Calle de la Paz se convierte en nuevo centro de actividad y modernidad de la ciudad . Autor: Desconocido, principios de 1900. Fuente: (José Montalar, s.f.)



Fig 6.9 La Calle de la Paz se convierte en nuevo centro de actividad y modernidad de la ciudad . Autor: desconocido, principios de 1900. Fuente: (Inma Porter Zanón)

Fig 6.10 Planimetría actual de la Calle de la Paz superpuesta con la parcelación anterior. Elaboración propia

Huella urbana actual
 Huella urbana a mediados de S. XIX



6.

6.2. La arquitectura de la calle de la Paz

Los mejores profesionales se dedicaron a edificar en esta vía y esto fue, posiblemente, por el elevado precio de los nuevos solares. (Casado Piquer, 2006) Se convirtió así, en un expositor de los mejores ejemplos de conjunto urbano en unidad de estilo, estilo propio de la arquitectura del momento en el que las familias, queriendo mostrar su poder, construían sus edificios.

Esta vía plasma una tipología de vivienda enfocada a una clase social elevada con amplitud y confort. Estos edificios de 4 o 5 plantas con plantas bajas y entresuelos comerciales se pensaron en su mayoría para alquiler reservándose en algunos casos el piso central el propietario. (Simó Terol, 1973) Es una calle fundamentalmente ecléctica, influenciada por el romanticismo de final de siglo en el que pervive la tradición azulejera valenciana por ejemplo, o las composiciones clásicas de fachadas, además de introducir el modernismo en algunos edificios. (Simó Terol, 1983) Teixidor comenta que los edificios que se van construyendo en el primer tramo evolucionan desde un estilo ecléctico hacia una mayor riqueza ornamental en lo que Trinidad Simó considera un estilo premodernista. (Teixidor de Otto, 1971)

Al alargarse la construcción de la plaza durante 30 años se observa evolución en los estilos conforme los tramos de la calle se van realizando, viendo como los edificios van evolucionando en estilo desde el eclecticismo, pasando por el modernismo, y muchas veces, sin ser modernistas en conjunto, presentan elementos que sí lo son. Llegando a haber edificios de estilo casticista o racionalista, la vía siempre ha manteniendo la unidad del conjunto. (Simó Terol, 1983)

En la siguiente página se muestran los alzados desplegados de la vía junto con la fecha de realización de los mismos.



Fig 6.11 Arquitectura representativa de la Calle de la Paz. Edificio Trenor, Núm. 42. Autor: Ángel Alicarte.

Fig 6.12 Arquitectura representativa de la Calle de la Paz. Edificio Gómez, Núm. 31. Autor: Juan Mayordomo



Fig 6.13 Alzados de la Calle de la Calle de La Paz. Elaboración propia a partir de documentación cedida (Fuente en relación de figuras, pág.82)

Proyecto de peatonalización y mejora de la Plaza de la Reina



6.

6.3. La nueva vía, proyecto incompleto.

Finalizada la apertura de la nueva vía de conexión entre el Parterre y la plaza de la Reina, se propusieron sucesivos planes de ampliación incluidos dentro de los diferentes planes de Reforma Interior que se presentaron. A continuación se exponen las diferentes propuestas:

Plan de Luis Ferreres Soler (1891) (Fig. 6.14)

Dentro de su plan de reforma interior propone la ampliación de la calle de la Paz hasta el mercado realizando un quiebro en su trazado para proteger la iglesia de Santa Catalina. (Ferreres, 1891, 2009) Luis Ferreres será un buen conocedor del proyecto de la Calle de la Paz y en ella construirá un edificio en el número 16. (fig. 6.13)

Plan de José Camaña (1900) (Fig. 6.15)

Camaña propone ampliar la Calle de la Paz con una amplitud de 20 metros (Taberner, 1987) a partir de la prolongación en línea recta hasta las torres de Quart. Trazado que suprimiría tanto la iglesia de Santa Catalina como la Lonja. El proyecto no se aprobó. Este arquitecto, al igual que Ferreres, también construirá un edificio en la propia calle, el número 18.

Plan de Federico Aymamí (1907) (Fig. 6.16)

Su memoria considera la absoluta necesidad de establecer una comunicación directa entre la Plaza de la Reina y la del Mercado, mediante la prolongación de la calle, para “resolver el intenso movimiento de circulación que, sin cauce adecuado y en pésimas condiciones discurre[...]” (Aymamí, 1908)

Plantea, al igual que Camaña, la ampliación de la vía hasta el Mercado Central en línea recta y siguiendo el mismo trazado. En su paso, elimina la iglesia de Santa Catalina manteniendo su campanario exento, considerándolo un elemento patrimonial a respetar y mantener y creando a su alrededor una plaza circular. Al encontrarse el trazado con la arista de la Lonja, se quiebra la directriz de la vía para entrar en la plaza del Mercado.

Es ilustrativo de la situación del momento, como Taberner comenta, que en el diario El Pueblo, un artículo firmado por un ingeniero se queja de mantener la torre ya que entorpecería la vista y el tráfico. Era un momento en que la existencia de calles grandes, anchas y rectas que favorecieran el tráfico y dotaran a las viviendas de las condiciones higiénicas necesarias era prioritario. (Taberner Pastor, 2000).

Tras el rechazo de esta primera propuesta, entre otros motivos por la eliminación del cuerpo de la iglesia de Santa Catalina, realiza una segunda en la que elimina la ampliación de la calle de la Paz pues considera que sin la “imprescindible eliminación” de dicha iglesia, no puede acometer la ampliación de ninguna forma. (Reforma y mejora del interior de la ciudad, 1912)

Javier Goerlich (1929-1939) (Fig. 6.17)

Goerlich planteará la ampliación de la calle manteniendo la torre de Santa Catalina, al igual que Aymamí, pero sin generar una plaza circular alrededor de dicha torre. Propondrá también el retranqueo del trazado de la vía al encontrarse con la Lonja, generando una plaza, para así poder continuar la vía hasta las Torres de Quart. Esta ampliación contaría con una anchura de 25 metros (Taberner Pastor, 2000)

Sobre esta prolongación, a la que Goerlich denomina en diversos documentos como Avenida del Este, él mismo comenta: “[la Gran Vía del este] que es la prolongación de la calle de La Paz hasta las torres de Quart. Así cruzarán la ciudad, de parte a parte, dos monumentales avenidas, que la transformarán por completo, dándole un carácter de ciudad moderna” (Goerlich & Vidal Corella, 1931). En la fig. 6.18 de perspectiva realizada por Goerlich se observa la ampliación de la Paz.

En 1935 presenta su proyecto de “Ensanche de la plaza de la región y prolongación de la calle de La Paz hasta las torres de Cuarte”. Se inician tramitaciones para ejecutar el proyecto en 1942, pero el Colegio Oficial de Arquitectos se opone alegando que se debería elaborar un plan general de ordenación para el casco histórico y no planes parciales como el que se proponía para la Paz. El Colegio comentaba que “la esbeltez de la torre quedaría aplastada al contemplarse aislada, rodeada de edificios modernos de gran altura, y cuyos detalles barrocos, de gran valor, sólo pueden contemplarse desde cerca por lo que no es aconsejable la destrucción de la actual rincónada que le proporciona la iglesia y edificios de baja altura”. (Taberner Pastor, 2000) Considerando que el entorno con edificios de baja altura era el adecuado para la correcta percepción de un conjunto que no se entendería si se hubiese eliminado una parte de este dejando la torre como un hito descontextualizado del cuerpo de la iglesia a la

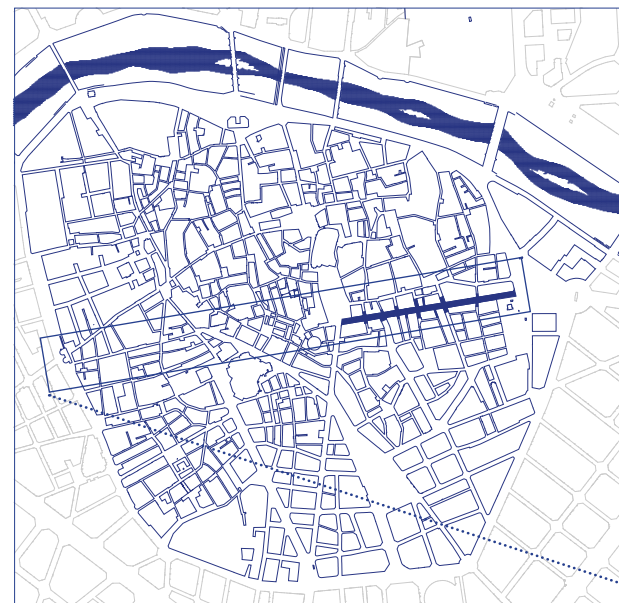


Fig. 6.14. La ampliación de la calle de la Paz según Luis Ferreres (1891)

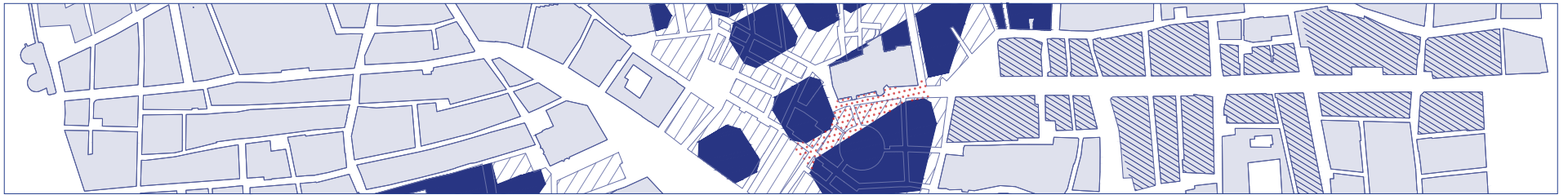
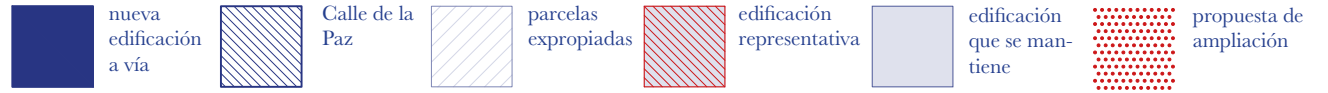


Fig. 6.15. La ampliación de la calle de la Paz según José Camaña (1900)

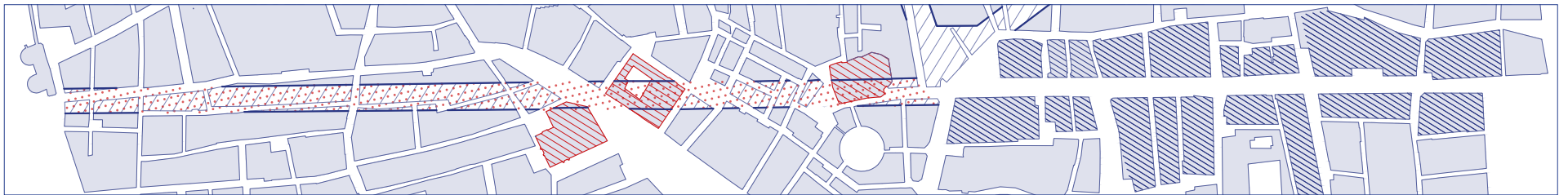


Fig. 6.16. La ampliación de la calle de la Paz según Federico Aymamí (1907)

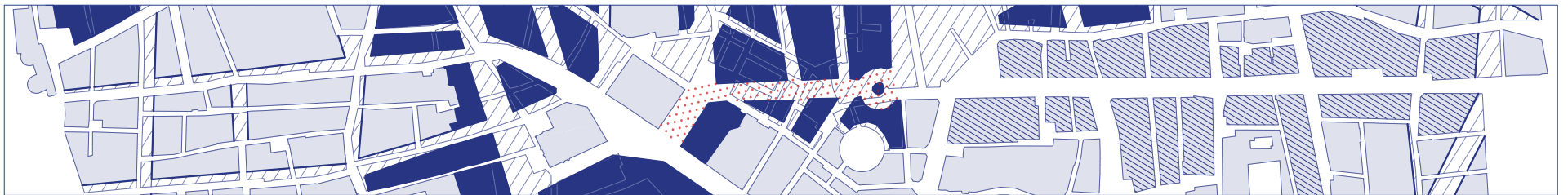
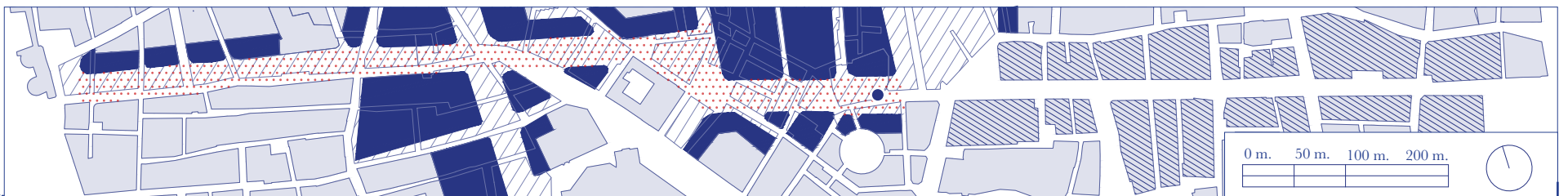


Fig. 6.17. La ampliación de la calle de la Paz según Goerlich (1929-39)



6.

que pertenecía. Además, el Colegio también criticaba la inoportunidad de derribar barrios con el consecuente e inasumible desplazamiento de vecinos, la desproporción de las nuevas manzanas propuestas y la falta de previsión de jardines. (Taberner Pastor, 2000)

Goerlich desistirá de la ampliación de la vía y presentará, dentro de su plan de reforma interior de 1949, la propuesta de rectificación de las alineaciones de vías aledañas para poder conectar de manera más limpia el mercado con dicha vía.

Como se ha visto, toda propuesta de culminación del proyecto original de la calle de la Paz fue frustrado y olvidado por una administración centrada en otras cuestiones urbanas de mayor escala como la apertura de la Avenida del Oeste. La calle de la Paz se convirtió así en un “*carrer frustrat*” (Boira Maiques, 2009), “*un planeamiento incompleto pero digno de admirar que conforma una vitrina de modernidad*”. Así, “*su escasa posibilidad de ampliación hace de ella una calle que paulatinamente va entrando a formar parte de la Valencia histórica*” (Teixidor de Otto, 1971). Taberner también califica la calle de la Paz de un “*intento fallido*” por la oportunidad perdida de hacer de los solares de los dos conventos desamortizados servicios dotacionales, que tanto necesitaba la ciudad en ese momento. (Taberner, 1987; Taberner Pastor, 2000)

Fig 6. 18. Perspectiva a “vuelo de pájaro” del Proyecto de ensanche de la plaza de la Reina y prolongación de la calle de la Paz hasta las Torres de Quart. Autor: Javier Goerlich Lleó, 1924. Fuente: (Llopis Alonso, 2018)



6.3. Protección y actualidad de la vía

En una época en la que se despreciaba la ciudad antigua junto con el incipiente proceso de especulación inmobiliaria que vivió la ciudad, destaca el remarkable interés e insistencia por parte del Ayuntamiento por el desarrollo de planes de protección de la calle de la Paz desde sus inicios como nueva realidad urbana.

En 1946, durante el franquismo, se aprueba el Plan General de Valencia donde la calle de la Paz y su entorno quedan incluidos dentro del recinto antiguo histórico artístico y, por tanto, deben ser protegidos. En el Plan Parcial de 1956 se mantiene esa protección, aunque el tipo de protección derivado de la zonificación del PG de acuerdo con modificación del 56 no permitía un control estricto de medidas de protección. Por ello, en 1975, el ayuntamiento acordaba, tras la aprobación de la reforma de la Ley del Suelo, la redacción de un Plan Especial de Ordenación de la calle de la Paz con el fin de conservar su entorno y conjunto, además de la suspensión de la otorgación de licencias; quedando el aprobado definitivamente en 1977. En el plan se reglamentan los usos, favoreciendo la función residencial de la calle que estaba siendo sustituida paulatinamente por actividades terciarias. (Taberner Pastor, 2000).

El proyecto de la calle de La Paz, junto con la nueva Plaza del Ayuntamiento, serían los únicos entornos urbanos concretos que estos planes protegían. Dentro de la individualidad y del valor de cada edificio destaca la globalidad y la unidad de la calle como conjunto, algo que el ayuntamiento tuvo en valor. No sería hasta más adelante cuando los nuevos planes ampliarán los sectores de protección del casco histórico. (Casado Piquer, 2006). En 1979, tras la aprobación de un nuevo plan, se consiguieron avances en la protección de conjuntos urbanos y arquitecturas “menores” como ya se había preconizado en la carta de Venecia en 1964. (Taberner Pastor, 2000)

En el “Programa de actuación municipal para la protección del patrimonio histórico y artístico” aprobado por el ayuntamiento en 1980 su primera fase correspondía a Ciutat Vella en la que se aplicaron 5 planes especiales de protección para cada uno de los distintos barrios del distrito. El conjunto de edificios quedó adscritos a dos planes distintos: los impares pertenecían al barrio de Seu-Xerea, mientras que los pares lo hacían al barrio Universitat-Sant Francesc.

Se crearán los “Planes especiales de protección y reforma interior” aprobados en 1992 como una reconsideración de los Planes Especiales con el que todos los edificios de la calle quedarán catalogados a excepción de dos. Con estos planes acaba la metamorfosis urbanística de la calle conservándose como un conjunto arquitectónico y urbanístico único.

El recientemente finalizado proceso de remodelación y peatonalización de la Plaza de la Reina ha incluido el tramo final de la Calle de la Paz, que comprende aproximadamente 80 metros desde la plaza de la Reina hasta la calle del Marqués de Dos Aguas, dentro del mismo como parte del conjunto indivisible que la calle y la plaza forman. Las aceras se han ampliado en dicho tramo, se han unificado sus pavimentos con los de la plaza y, además, se ha peatonalizado el acceso rodado que pasa a dar servicio exclusivo a los vehículos que accedan al estacionamiento público subterráneo además de a taxis y buses; reconduciéndose así el resto de tráfico viario por la calle del Marqués de Dos Aguas.

Esto supone una ganancia de aproximadamente 1000 m² de espacio peatonal para la calle que alivian el recorrido del peatón pues las aceras de aproximadamente 2,8 metros de ancho eran y son insuficientes para que la travesía por la vía sea agradable, pues por ella pasan una

gran cantidad de transeúntes diariamente. Queda pues la puerta abierta para la prolongación de la peatonalización, total o parcial, de los restantes tramos de la vía, proyecto que podría ser bien acogido por el Ayuntamiento que ya se ha mostrado a favor de la peatonalización de diferentes puntos de la ciudad.

Fig 6.19 Tramo final de la Paz en obras para su peatonalización. Julio 2022. Archivo Personal



7. La Avenida del Oeste

La Avenida del Oeste es quizá el proyecto de reforma interior de Valencia de mayor magnitud y escala, según César Mifsut “el episodio más profundo de planteamiento de regeneración urbana de Valencia en el S. XX”. Y sin lugar a duda, el proceso de renovación urbana del casco histórico de mayor impacto en la historia moderna de la ciudad.

El germen de una gran vía que atravesase todo el casco histórico con el Mercado Central como núcleo aparece por primera vez en el proyecto de Reforma Interior de Luis Ferreres (Fig. 5.7, pág. 27), si bien, su trazado no coincide con el de la futura Avenida del Oeste. Ferreres buscaba, como se ha comentado en apartados anteriores, la creación de una nueva vía que, sin afectar a ningún monumento importante de la ciudad, atravesase la misma regenerando la zona y formando un nuevo motor de crecimiento (Casado Piquer, 2006)

Será Aymamí quien, a partir de las ideas iniciales de Ricardo Ibáñez Sánchez, presidente de la Comisión de Fomento, y retomando la idea de Ferreres, presente por primera vez el trazado de la futura y actualmente construida Avenida del Oeste (Fig. 7.5) justificándola por la necesidad de encauzar todo el movimiento humano a través de una gran vía “*que alivie el estado deplorable de la zona Oeste de la población en cuanto a su vialidad e higiene*”, solucionando de esta manera tanto el problema de higiene y de saneamiento de la zona, tema acuciante en la Valencia del momento, como el de la movilidad; conectando así directamente el Mercado Central con la plaza de San Agustín y con el puente de San José. “*Abriendo, pues, entre el macizo de casas viejas y de callejones anacrónicos [...] un anchuroso cauce para el aire y la luz y para la comunicación ciudadana*.”. También comenta que la calle de San Vicente, con un tráfico de transeúntes difícil de soportar en ese momento, se descargaría con la nueva vía. Esta constaría

de una anchura de 20 metros y una longitud aproximada de 1360. (Fomento, 1956). En el plano (Fig. 7.5) se puede observar el trazado de la vía y las nuevas edificaciones que a esta darían. En la revisión de su plan en 1910 (Fig. 7.6) planteará unas nuevas alineaciones.

El proyecto, junto con el resto de las propuestas de Reforma Interior de Aymamí, quedarán paralizados como se ha expuesto en puntos anteriores, y no será hasta 1927 y tras una breve aportación de Carlos Carbonell (Fig. 7.7), cuando Javier Goerlich retomará la cuestión, siendo definitivamente aprobado el proyecto para apertura de la avenida del Oeste en 1932 (Herrero Colás, 1997) y constando este de una anchura de 25 metros, 5 más que el de Aymamí, y una longitud y posición similar a la avenida propuesta por él. Se dividirá en 5 tramos y supondrá además a efectos prácticos la expropiación de 699 propiedades. (Goerlich & Vidal Corella, 1931)

El derrumbe del barrio de Pescadores y su reconstrucción como nueva zona de centralidad económica de la ciudad motivó el desplazamiento a principios del S. XIX de las clases más bajas, que residían en este barrio, hacia la zona de San Agustín. Goerlich planteará, a diferencia de Aymamí, “*la construcción de dos grandes bloques de viviendas económicas, emplazadas inmediatas a la avenida, donde encontrarán alojamiento cómodo e higiénico las clases modestas que ocupan las inmundas viviendas que desaparecen con la realización de la gran avenida*” (Goerlich & Vidal Corella, 1931) La realidad fue diferente y llevó al desplazamiento de estas poblaciones a lugares más alejados, construyendo grupos de casas alejadas del centro urbano en el barrio de Velluters (Sánchez Muñoz, 2013) cediendo definitivamente, este nuevo espacio urbano a las clases dominantes.

El recién creado Colegio de Arquitectos de la Zona de Valencia (CAZV), del que Goerlich era miembro (Benito



Fig. 7.1 Actual Avenida del Oeste en base cartográfica. Elaboración propia.

Goerlich, 2008), se mostrará contrario a la reforma, impugnando la propuesta al considerarla irrealizable y desproporcionada, emitiendo un demoleedor informe “[...] *parecía más bien un plano de ensanche sobre un terreno libre que un plan de reforma de una ciudad que tiene su carácter y sus intereses históricos, artísticos y económicos que respetar y defender*.” (Almenar, 1932; Herrero Colás, 1997; Llopis Alonso, 2018)

El Colegio criticará, entre otras, la linealidad y contundencia del trazado de la avenida basado únicamente en criterios de menor distancia entre dos puntos mal comunicados de la ciudad, sin tener en cuenta los condicionantes del trazado previo, para así poder realizar esta vía de más de kilómetro y medio. Criticará también las alturas que el planeamiento determina para la nueva vía, 30 metros: “*Si algún propietario no siente tal codicia y desea [...] no hacer su construcción tan elevada, será un bienhechor de la Ciudad al proporcionar más luz y más variedad a la calle*”.

Así mismo, el Colegio señalará el empequeñecimiento de los monumentos debido a la gran escala de la edificación. Respecto a la higiene de las viviendas, comenta que un edificio tan alto, con el pretexto del carácter monumental, genera patios interiores que ellos denominan “*patio-tubo*” poco higiénicos. Por último, y muy acertadamente, señalarán el carácter aislado de la propuesta con respecto a la ciudad en la que se inserta, algo que será recurrente en los diferentes planes de reforma interior de la ciudad. (Almenar, 1932; Arquitectura en Valencia durante la II República, 1986; Herrero Colás, 1997)

Algunos autores sugieren que, por el estilo literario en que está escrito el informe, característico del arquitecto, y por estar este firmado por un amigo cercano a él, es posible que hubiese sido escrito por el propio Goerlich quien, desde una hipotética posición contraria a la apertura de la Avenida del Oeste, se veía obligado, desde su posición de arquitecto municipal, a ejecutar la “*antigua y desfasada*” propuesta de Aymamí. Por tanto, debía de utilizar medios indirectos para hacer una crítica al plan que él mismo debía llevar a cabo. (Benito Goerlich, 2008)

Fig. 7.2 Perspectiva de la Avenida del Oeste Frente al Mercado Central. Autor: Javier Goerlich Lleó, ca. 1930. Fuente: (Goñi Igual, 2018)

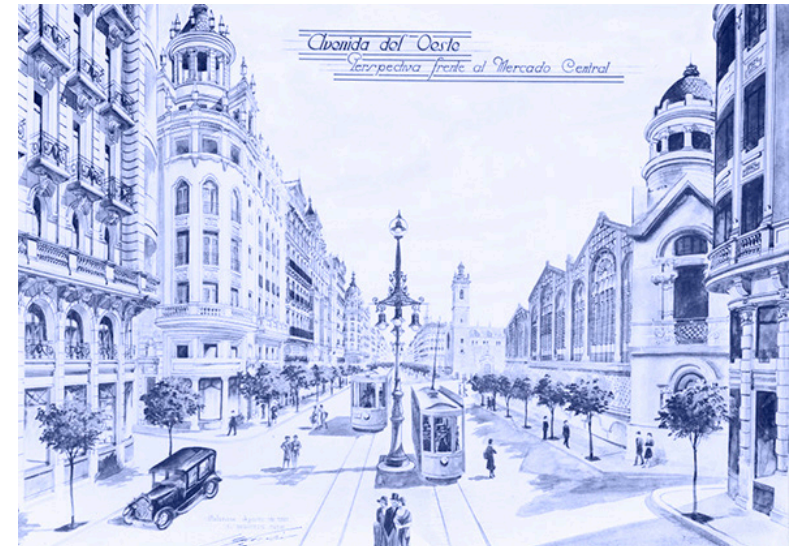


Fig. 7.3 Perspectiva del arranque de la Avenida del Oeste desde la plaza de San Agustín. Autor: Javier Goerlich Lleó, 1931. Fuente: (Llopis Alonso, 2018)



7.

Fig. 7.5 Propuesta de Aymamí (1907)

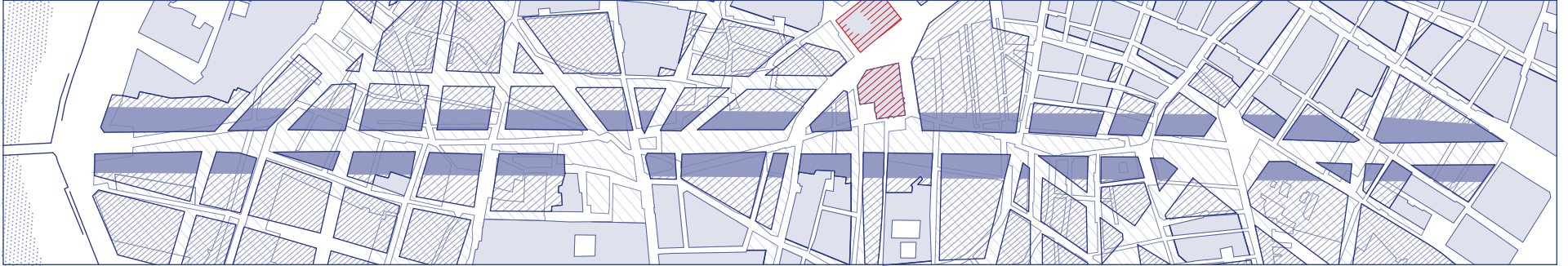


Fig. 7.6 Propuesta de Aymamí (1910)

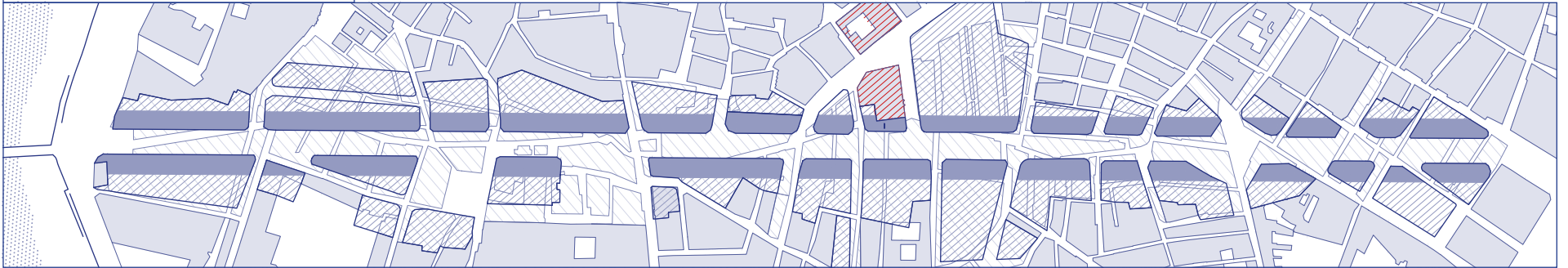


Fig. 7.7 Propuesta de Carbonell (1910)

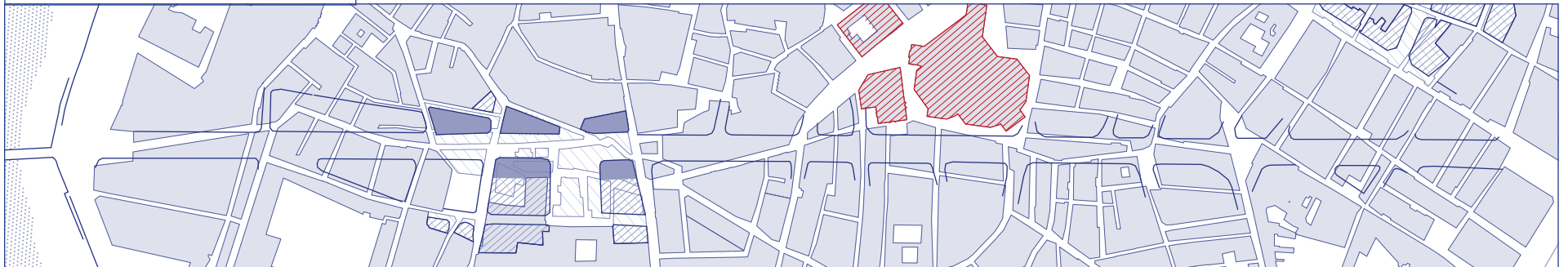


Fig. 7.8 Propuesta de Goerlich (1929-1939)

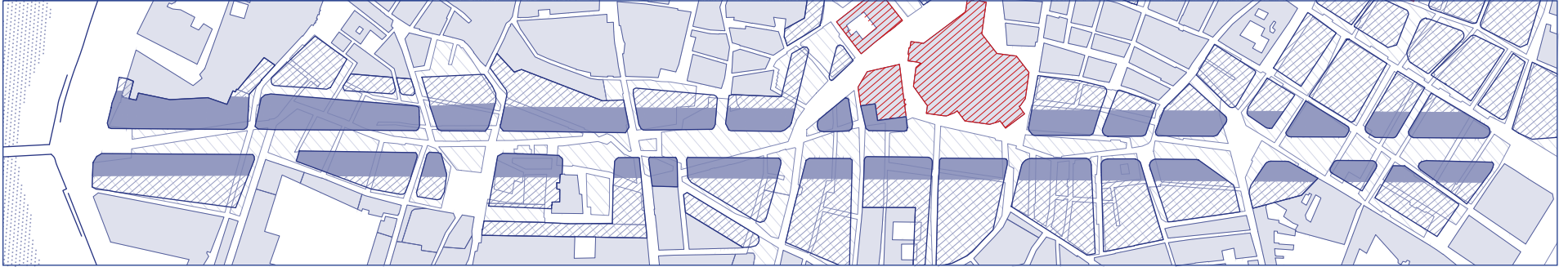
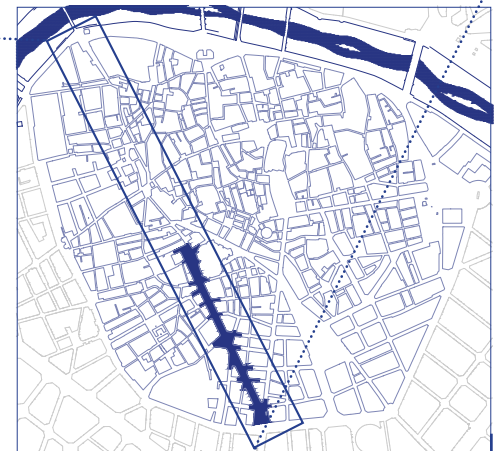
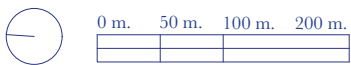
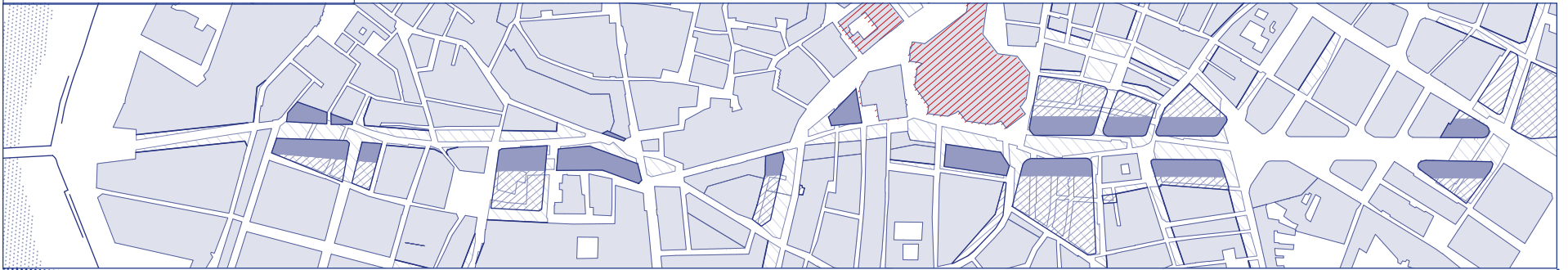


Fig. 7.9 Propuesta de Goerlich (1949)



7.

7.1. La construcción de la vía

No obstante, el proyecto siguió adelante, pero se verá la propuesta paralizada de nuevo por la situación económica y política derivada de la Guerra Civil y no será hasta 1940, consolidada ya la dictadura franquista cuando, bajo la alcaldía del Barón de Cárcer, cuyo nombre bautizaría la futura vía, promovió la materialización definitiva de esta (Sánchez Muñoz, 2013). Ese mismo año se aprueba la ejecución de la primera sección de la Avenida del Oeste, la comprendida entre la Plaza de San Agustín y la desaparecida plaza de Pellicers situada en la actual intersección de la Av. Del Oeste con las calles de l'Hospital y de Les Garrigues. Dos años más tarde se aprobaría la segunda sección comprendida entre la Plaza de Pellicers y la calle del Molino Rovella (Expediente de La Comisión de Fomento a Propósito Del Inicio de La Apertura de La Avenida Del Oeste, n.d.).

Con los planes aprobados comenzó el derribo de las antiguas edificaciones a la vez que se iban construyendo, sin un orden claro, las nuevas y modernas construcciones que serían en su mayoría destinadas a uso residencial. En este momento, las lejanas tendencias urbanísticas haussmannianas del S. XIX de apertura de grandes vías en los cascos históricos de las ciudades habían dado paso a una nueva época de puesta en valor y conservación de los centros urbanos (Sánchez Muñoz, 2013). Aun así, en Valencia parecían pervivir estas aspiraciones de apertura de grandes vías. Pero no por mucho tiempo, pues las obras de apertura se paralizaron tras la realización del segundo tramo manteniendo sin finalizar los tres restantes, y suspendiéndose definitivamente la apertura de los mismos tras la riada del 1957 además de por el rechazo social en la continuación del proyecto monumentalista pues la eliminación de gran parte de la trama histórica de la ciudad para poder culminar la obra era inasumible. (Sánchez Muñoz, 2013)

El mismo Goerlich había comenzado a defender estas nuevas tendencias de conservación europeas. Y así aparece en sus escritos de 1949. No obstante, seguía al mismo tiempo apoyando la apertura de la vía. Esto fue quizá, según comentan algunos autores, por la necesidad vital de ver finalizado su mayor proyecto personal. (Sánchez Muñoz, 2013). Tiempo más tarde, en 1958, comentará en una entrevista que *“la ciudad ideal será la que tiene la fortuna de poseer más obras maestras de quienes nos precedieron; sepa conservarlas con más cariño y atención y sepa producir otras que legar a quienes nos deban suceder”*

Propondrá ese mismo año, en 1949, un nuevo trazado para conectar los dos tramos realizados con el puente de San José. Un nuevo proyecto que sería mucho más respetuoso con la trama histórica, proponiendo la modificación de las alineaciones de fachadas y la demolición de

edificaciones puntuales. Este proyecto nunca se llevó a cabo, finalizándose así toda intención de conectar la inacabada avenida con el puente de San José.

A partir de los años 50 esta vía ya se habrá convertido en un nuevo eje comercial, como se puede apreciar en fotos de la época. El proceso de edificación de los dos tramos abiertos se extendió hasta 1973, año en el que finalizó la configuración de la actual Avenida del Oeste. En las figuras 7.11-7.16 se observa la evolución de la vía. (Mifsut, 2015)

Soria y Puig comenta que *“son pocas las ciudades que no cuentan con una gran vía, aunque dadas las dificultades asociadas a su ejecución, rara es la que tiene más de una”* (Ministerio para las administraciones públicas & Ayuntamiento de Barcelona, 1991)

Fig 7.10 Perspectiva de la Avenida del Oeste. Autor: Javier Goerlich, 194. Fotografía de: Mateo Hamón. Fuente: (Sánchez Muñoz, D., 2013)



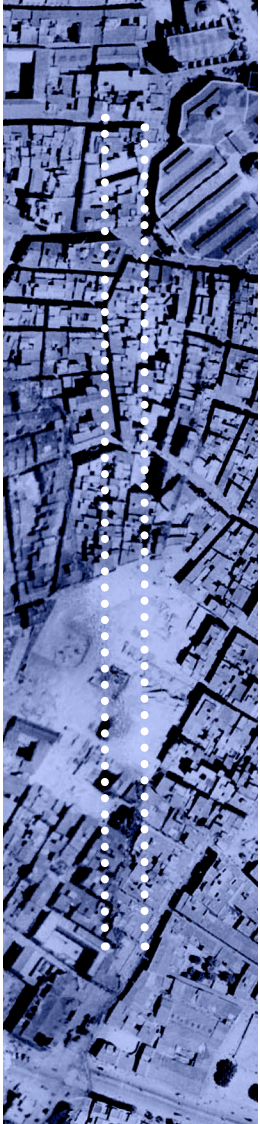


Fig 7.11 Ortofoto año 1944



Fig 7.12 Ortofoto año 1945

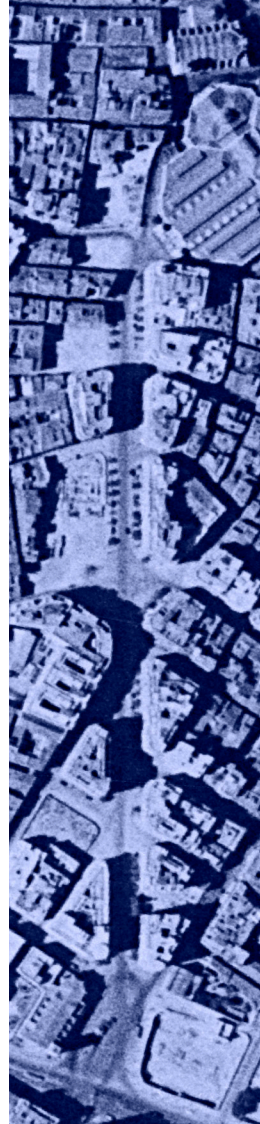


Fig 7.13 Ortofoto año 1956



Fig 7.14 Ortofoto año 1976



Fig 7.15 Ortofoto del año 2000



Fig 7.16 Ortofoto actual.

7.

Adolfo Herrero Colás la califica como la “*maniobra especulativa de mayor calibre de la posguerra*” La falta de recursos en la etapa de posguerra necesitaba de la iniciativa privada para materializar la vía. Pero la idea de construir una avenida cuya razón principal de ser era, además de la mejora de la vialidad, el saneamiento la zona oeste de la ciudad; dejaba de tener sentido al construirse edificios con excesiva altura, en la búsqueda de la máximo beneficio económico, lo que no hacían sino agravar el problema que, en primera instancia, querían resolver. (Herrero Colás, 1997)

Pasaría medio siglo desde la eliminación de la muralla de Valencia para que se propusiese una nueva “*muralla moderna*”, como Herrero Colás califica, pues esta nueva vía, de haberse realizado en su totalidad, generaría una barrera física al cortar en dos el trazado histórico, además de situar en esta nueva vía edificaciones con una altura

muy superior a la del entorno, quedando fuera de escala con el trazado y la edificación ya existente y dejando muy claro que la propuesta ni quería, ni tenía la necesidad de dialogar con lo anterior; la nueva calle se antepone a lo antiguo desmereciéndolo y relegándolo. Las nuevas parcelas urbanas que daban a la vía crecían hacia arriba, en su mayoría con el estilo racionalista propio de la época y con un afán de protagonismo que incluso reducía la monumentalidad del Mercado Central y de la Iglesia de Santos Juanes. Esto queda visible en la perspectiva del Plan realizada por Goerlich (Fig. 7.21).

Fig 7.17 Secuencia constructiva de la Avenida.
Autor: Mifsut García, C. (2015)

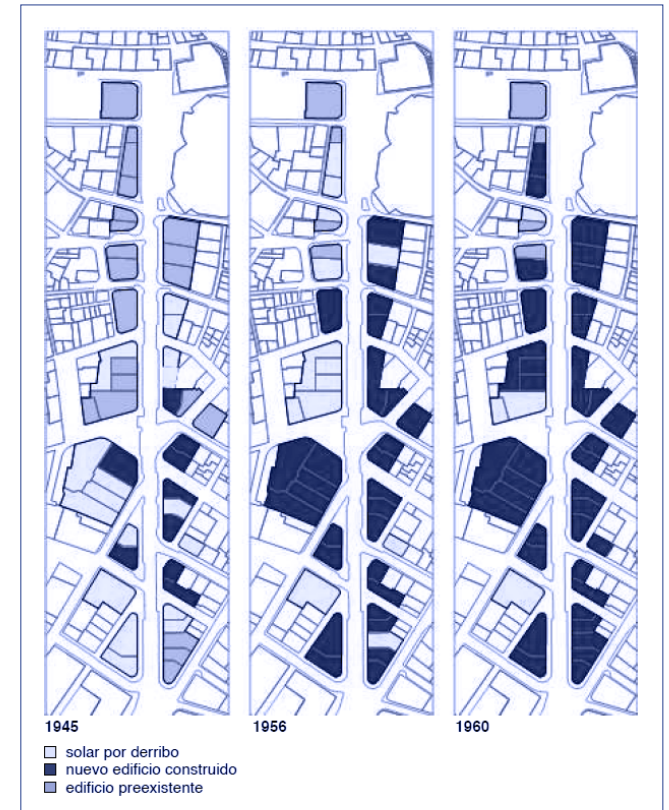


Fig. 7.18 Planimetría actual de la Avenida del Oeste superpuesta con la parcelación anterior. Elaboración propia.

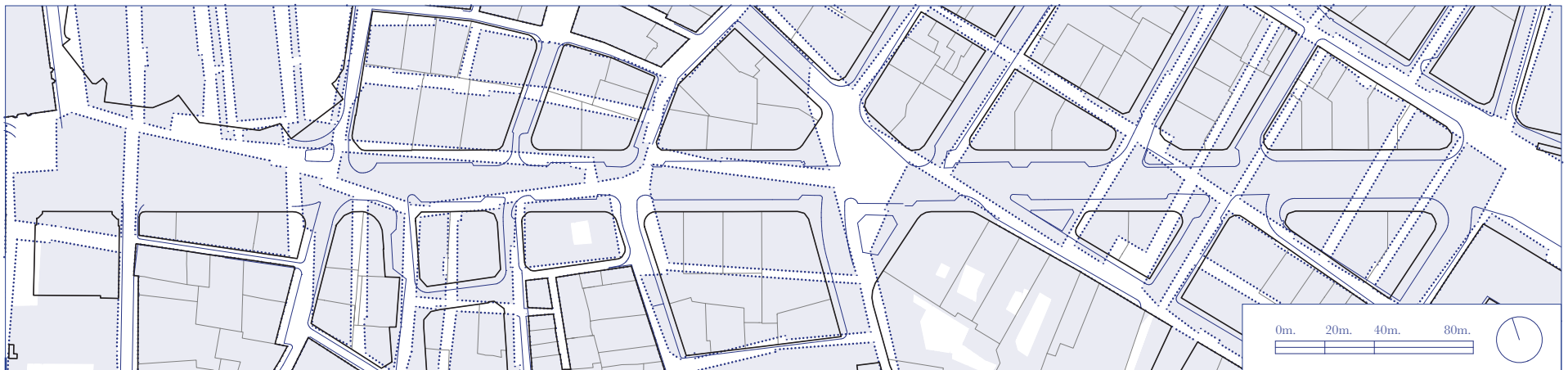




Fig 7.19 Perspectiva de las reformas urbanas de Goerlich. Autor: Javier Goerlich Lleó, 1932. Fuente: (Llopis Alonso, 2018)



Fig 7.20 Avance en la construcción de la Avenida del Oeste entre las calles Linterna y Calabazas. Autor desconocido, ca. 1948. Fuente: Llopis Alonso, 2018)



Fig 7.21 Avance en la construcción de la Avenida del Oeste. Autor desconocido, Ca. 1948. Fuente: José Montalar



Fig 7.22 Construcción del estacionamiento subterráneo del Mercado Central. Autor desconocido, ca. 1969. Fuente: (Mifsut, 2016)

7.

7.2. La arquitectura de la vía

La arquitectura de cada época responde a las pretensiones y al contexto de la sociedad y el momento en el que estas se desarrollan. La Avenida del Oeste no es menos, y es un gran escaparate de la historia del país y de la ciudad. Por su carácter de proceso urbano dilatado en el tiempo, es, a través de sus edificios, un contenedor cronológico de la historia y muestra a través de ella la evolución histórica. Desde la etapa republicana, pasando por la posguerra con el aislamiento internacional, hasta la etapa del aperturismo, la avenida del Oeste es muestrario de la arquitectura de nuestro pasado reciente. Algo similar ocurría en la Calle de la Paz pues, al ser el avance de las corrientes estilísticas más veloz que la consecución urbana total de la vía, en ella las edificaciones van avanzando en estilo.

Si bien la apertura de la vía no comienza hasta finalizada la guerra, el proyecto se presenta en el año 1929. La España republicana se abrió a las corrientes estilísticas internacionales como el Art-Decó y el racionalismo, y así lo reflejan proyectos originales presentados para la avenida, algunos de los cuales llegarán a construirse finalizada la guerra. No obstante, la llegada de la dictadura con el consecuente control en todos los ámbitos de la sociedad también llegó a la Arquitectura y los nuevos edificios romperían con la nueva modernidad construyéndose en el estilo propio del régimen, el casticismo clasicista. La España autárquica y cerrada al exterior dio paso a una nueva época de progresivo aperturismo internacional y de búsqueda de una nueva modernidad que reflejase la realidad de un país que buscaba la renovación, y así se observa en las últimas edificaciones que en la vía se construyeron.

La Avenida es fundamentalmente racionalista pero en ella también se dan edificios de carácter historicista, formalista, expresionista y de estilo internacional. Además, muchos de ellos han sido objeto de modificaciones en su

carácter a lo largo del tiempo. A pesar de los diferentes estilos arquitectónicos la vía consigue generar idea de conjunto arquitectónico. Dentro de la complejidad estilística de la vía, César Mifsut hace una clasificación de los edificios de acuerdo con tres etapas que se superponen y que se exponen a continuación:

- Etapa I: Expresionismo Racionalista (1941-1946)
- Etapa II: Expresionismo Historicista (1942-1955)
- Etapa III: Funcionalismo Historicista (1953-73), Internacional (1953-1969) y Formalista (1945-1973)

(Mifsut, 2016)

Las edificaciones confirieron a esta vía un carácter monumental propio de la nueva modernidad y generaron una nueva zona de ambiente cosmopolita en Valencia. Se constata ya en fotografías de los años 50 que la Avenida se ha convertido en un nuevo centro neurálgico de la ciudad. Así edificios como el Merle y el Gil Colomer, de carácter perspectivo, entran de lleno en el imaginario colectivo de la nueva etapa de la ciudad (Fig. 7.22). (Mifsut, 2016)

En la siguiente página se muestran los alzados desplegados de la vía junto con la fecha de realización de los mismos.

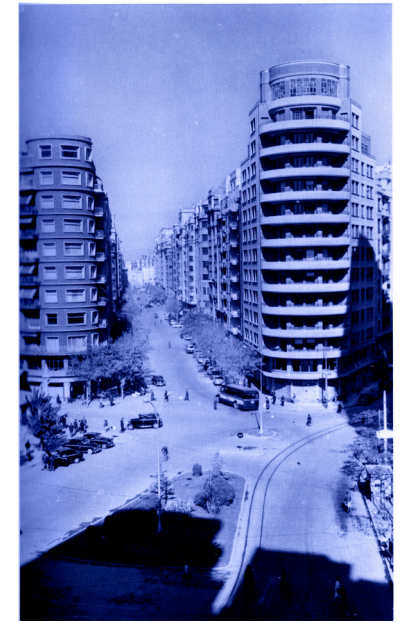


Fig 7.23 Perspectiva de la Avenida del Oeste flanqueada por los edificios Gil Colomer (izqd.) y Merle (dcha.) Autor desconocido, Ca. 1955. Fuente: (Llopis Alonso, 2018)

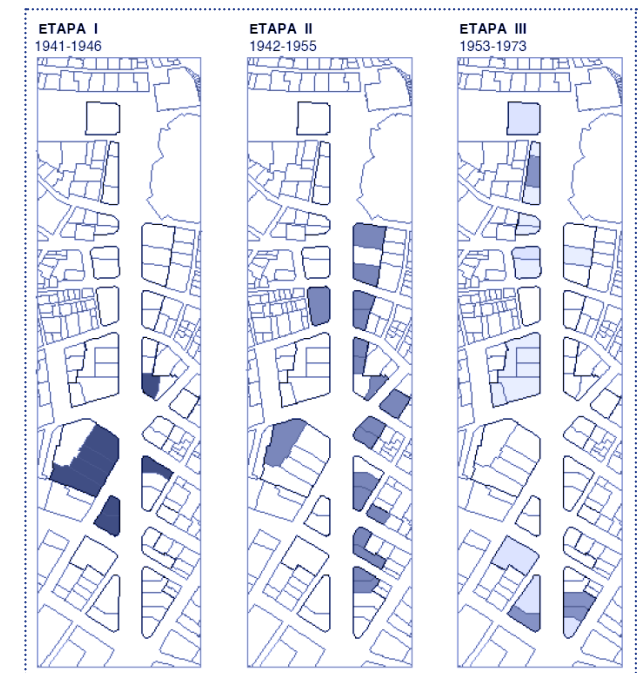


Fig 7.24 Clasificación estilística de los edificios de la Avenida del Oeste. Autor: César Mifsut, 2016.

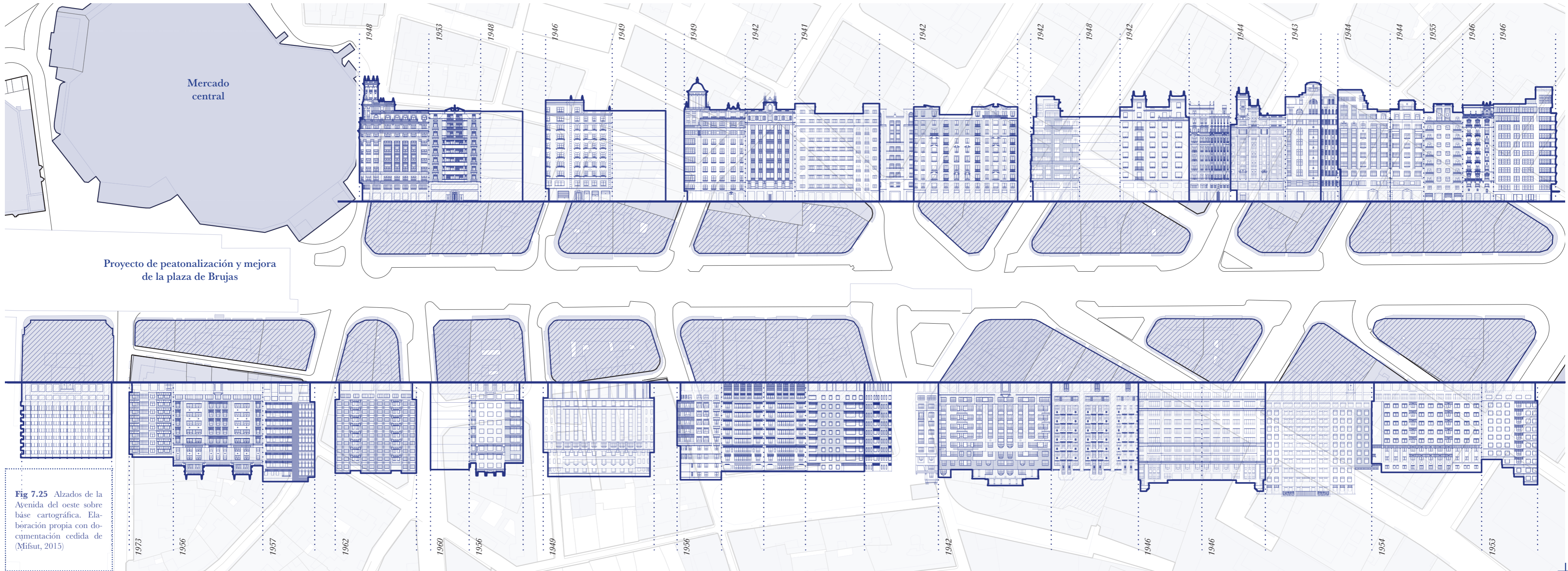


Fig 7.25 Alzados de la Avenida del oeste sobre base cartográfica. Elaboración propia con documentación cedida de (Mifsut, 2015)

8. Realidades y herencias de los Planes de Reforma interior

8.1. ¿Cumplieron estas vías su cometido?

Tanto la avenida del Oeste como la calle de la Paz son proyectos inacabados en los que la idea original que los vio nacer, la articulación total del casco histórico, nunca se pudo materializar en su totalidad.

La Avenida del Oeste, queriendo atravesar todo el casco histórico, tuvo que conformarse con ver finalizado solo dos de los cinco tramos que la conformaban conectando en la actualidad San Agustín con el Mercado Central. La Calle de la Paz, en su intento de comunicar el Parterre con el Mercado Central y la plaza de Brujas, quedó paralizada tras encontrarse con la actual plaza de la Reina.

No obstante, es cierto que la calle de la Paz, por su fondo de perspectiva con la Torre de Santa Catalina y por desembocar en una plaza cuyas edificaciones están a la misma escala que las de la propia vía, ya es un conjunto urbano en sí y en el no se genera en él no existe incompleción. Algo que sí ocurre en la Avenida del Oeste.

La finalización abrupta de la apertura de dicha vía en su segundo tramo con la consecuente conversión en plaza forzada del entorno de Brujas y el inexistente diálogo con la edificación de menor altura del casco histórico al que la vía da paso, y que habría desaparecido de haberse finalizado la misma, hacen de este un espacio urbano inconcluso y expectante. En las Figs. 8.2 y 8.3 se puede observar la abrupta transición de escalas. En el apartado 9 se realizará un diagnóstico de la Avenida y se tratará este tema más ampliamente.

Ambas vías articulan y conectan de manera rápida y directa los puntos que pretendían enlazar y, a día de hoy, no podría entenderse el casco histórico de la ciudad sin ellas. Sin embargo, uno de los preceptos fundamentales para justificar la apertura de las mismas, el saneamiento

y la higienización, no se vio plasmado en la Avenida del Oeste, en la que las grandes alturas edificatorias no hicieron sino agravar el problema a resolver, pues las nuevas edificaciones de gran altura que daban a la vía no solucionaban el problema en las edificaciones de las vías aledañas.

Por tanto, la Avenida del Oeste no cumplió uno de sus cometidos principales: sanear la zona Oeste de la ciudad. Algo que Juan de Zavala resumía al hablar de la figura de la Reforma Interior en las ciudades europeas:

“estos trazados no resolvían los aspectos sociales que estaban planteados. Al lado de las vías nuevas, de gran monumentalidad y belleza [...] las viviendas insalubres y sin condiciones higiénicas subsistían lo mismo que antes de la reforma. [...] Ciertamente que la introducción de adelantos técnicos, el abastecimiento de agua, el alcantarillado etc., mejoraba algo las condiciones; pero esta mejora resultaba contrarrestada por la mayor aglomeración generada por el aumento de la altura de los edificios.” (de Zavala, 1945)

Fig 8.1 Fotografía actual del encuentro de las construcciones modernas con la arquitectura vernácula del entorno. Archivo personal.



Fig 8.3 Avenida del Oeste y Calle de la Paz con sus respectivas prolongaciones sobre base cartográfica de Valencia

Fig 8.2 Fotografía del arranque de la Avenida del Oeste en la Plaza de San Agustín en los años 70. Autor desconocido. Fuente: Miguel Montaner Palop.



8.2. Monumentalidad y descontextualización del monumento

La Calle de La Paz otorga en su apertura una nueva monumentalidad a la torre de Santa Catalina al situarla al fondo de perspectiva de una calle rectilínea. No obstante, como ya se ha estudiado, diversos planes propugnaban por la eliminación de la Iglesia dejando solo su torre campanario, algo que habría descontextualizado completamente el monumento convirtiéndolo en un hito y un recordatorio de lo que un día fue, desapareciendo así gran parte de su interés.

La Avenida del Oeste en cambio, al dejar a un lateral los monumentos de la Iglesia de los Santos Juanes y el Mercado central, junto con una altura edificatoria que confiere monumentalidad a los propios edificios, le resta importancia al conjunto histórico, convirtiéndolo en un elemento urbano más. La sensación que produce el llegar desde la plaza de San Agustín a la plaza del Mercado es de poca sorpresa: tras la travesía de casi 500 metros a través de la vía acompañado de dos pantallas de edificios a los dos lados de 35 a 40 metros de altura nada sorprende.

Viendo la fotografía de la perspectiva del mercado antes de la apertura de la vía (Fig. 8.5), comparada con la actual, quizá la menor escala de la edificación y el menor espacio libre entre las edificaciones y un Mercado Central, que se había construido a la escala de estas; debía permitir la apreciación de una mayor monumentalidad y un mayor efecto sorpresa. Puede decirse que en el entorno de la Plaza de Brujas, el Mercado Central queda descontextualizado de su entorno tras el proyecto de la Avenida del Oeste.

Se puede establecer una similitud en la descontextualización del monumento y su entorno con la Catedral de Valencia en su fachada a la actual plaza de la Reina. El recorrido por la desaparecida calle Zaragoza en la que la torre del Micalet asomaba por encima de los tejados re-

cortando el cielo y anticipándole al visitante lo que sería la catedral, cumplía las expectativas al llegar a la, también desaparecida, Plaza del Micalet donde la edificación y su escala permitían apreciar el templo y le conferían escala y monumentalidad.

Fig 8.4 Fotografía del Mercado central con la Plaza de Pellicers, desaparecida tras la apertura de la Avenida del Oeste. Ca. 1935



Fig 8.5 Fotografía actual del Mercado Central en el entorno de Brujas con la Avenida del Oeste de fondo.



Fig 8.6 Fotografía de la antigua Plaza del Micalet (Ca. 1939)



Fig 8.7 Antigua y desaparecida Calle de Zaragoza. (Ca. 1900)



9. Diagnóstico y propuesta de mejora para la Avenida del Oeste

La Avenida del Oeste se ha convertido en un elemento imprescindible para entender la ciudad, conectando dos puntos neurálgicos de la misma: el Mercado Central y la plaza de San Agustín. En esta última plaza también desemboca la calle de San Vicente, importante arteria de conexión directa con la Plaza de la Reina. La gran cantidad de personas y vehículos que por ella pasan cada día ha hecho visible que es necesario replantear y mejorar diferentes aspectos de la realidad de esta vía. Por ello, se ha incluido como tema del presente trabajo un breve diagnóstico y propuesta de mejora para la Avenida del Oeste.

9.1. Diagnóstico

La vía se encuentra actualmente en proceso de degradación. Si bien es cierto que la visión del espectador no supera la primera planta, basta con alzar la vista para observar el mal estado en el que se encuentran algunos edificios: fachadas sucias, paredes desconchadas, carpinterías en mal estado. Esto se ve enfatizado también por la gran cantidad de máquinas de climatización dispuestas en fachadas, que, además de modificar completamente la estética y la percepción de estas, generan contaminación acús-

tica y aumenta la temperatura de la vía. La disposición de este tipo de máquinas en fachada es algo que ya está expresamente prohibido, salvo excepciones, en edificación de nueva planta. (Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de València, artículo 5.59 & Ordenanza de Edificación y actividades del Ayuntamiento de València, artículo 54) Asimismo, muchas de estas máquinas están ancladas a fachadas sin ningún tipo de cuidado, atravesando y agujereando molduras y enfoscados, entre otros. Además, la gran maraña de cables de telecomunicaciones, que recorren los frentes de los edificios tanto horizontal como verticalmente, está dispuestos sin la menor intención de disimularse y en muchas ocasiones están descolgados afeando así también la estética. Todos estos elementos contribuyen a generar una mala imagen de la avenida y atentan contra el decoro de vía más grande abierta en el casco histórico de la ciudad.

Las aceras y zonas peatonales son, en principio, generosas, a excepción de ciertos puntos en los que se estrechan cediendo espacio a marquesinas de buses, terrazas de bares o kioskos. La Avenida del Oeste, como gran parte del centro de la ciudad, es además, un gran muestrario

de diferentes tipos de pavimentos que se han ido superponiendo como “parches”, solucionando la degradación concreta de partes de las aceras y generando una gran discontinuidad en los tipos de pavimentos que no favorece a la sensación de continuidad y unidad de la vía. Todo esto, unido a la suciedad acumulada en el pavimento, contribuye a generar la sensación de un espacio urbano desatendido.

Algunos autores señalan que la escala de la edificación es completamente ajena al peatón. No obstante, la existencia de árboles a ambos lados de la calzada junto con los cuerpos de fachada que vuelan a partir de la altura de primera planta hacia la vía, reduce la escala de la edificación y sirve como transición entre la escala monumental y la escala del peatón, y este no se siente ajeno al espacio urbano ante la monumentalidad de las construcciones.

La Avenida, en su recorrido desde la plaza de San Agustín, culmina en la inacabada plaza del Mercado. En ella se han planteado diferentes proyectos y se acaba de realizar una intervención. La plaza necesita de una solución urbanística que permita, por un lado, el remate de

Máquinas de aire acondicionado en fachadas



Mal estado de conservación de fachadas



Gran cantidad de cables de comunicación dispuestos sin orden



Falta de unidad en el diseño de la cartería de los comercios



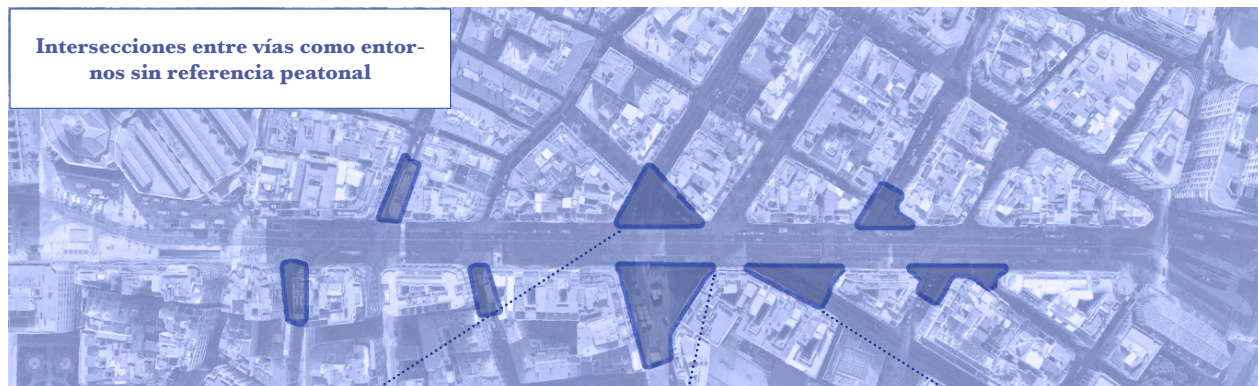
la Avenida del Oeste y genere, por otro, una transición de escalas entre las edificaciones residenciales de gran altura, el peatón y el conjunto del mercado central y la iglesia de los Santos Juanes. Tarea extremadamente difícil por la condición forzada de plaza y por su naturaleza de espacio urbano inacabado además de considerar que una vía de grandes dimensiones, 25 metros de ancho por 500 de largo aproximadamente, vuelca directamente sobre la misma. Haciendo el recorrido de manera inversa, en la plaza de San Agustín también se genera esta sensación, la gran amplitud de la plaza junto con la gran cantidad de carriles y la gran altura de las edificaciones hacen al peatón completamente ajeno. No obstante, se está llevando a cabo un proyecto de reurbanización y peatonalización de la parte de la plaza más próxima a la Iglesia de San Agustín. Ambos proyectos se exponen en la siguiente página.

Además, en determinadas intersecciones de la Avenida del Oeste, con calles perpendiculares a la misma, se generan espacios urbanos de gran interés que podrían funcionar como espacios de apertura, rotura y alivio frente a la linealidad de los dos frentes de fachada que dan a la vía. No obstante, la mayoría de estas intersecciones están inun-

dadas de carriles, aparcamiento para motos o de entrada a aparcamientos, lo que además, limita la posibilidad de disponer vegetación en estas zonas. Son espacios que responden y dan servicio al automóvil relegando al peatón a un segundo plano. Esto ocurre, por ejemplo, en las intersecciones con las calles de l'Hospital i de les Garrigues, la calle Quevedo o en la intersección con la calle del Editor Manuel Aguilar, entre otras que aparecen señaladas en el siguiente plano. Además, al perder en estos espacios la re-

ferencia de las cornisas voladas y de los árboles dejan al peatón a la merced de la escala monumental.

Por último, la visión a altura de cornisa se ve enturbiada por la gran cantidad de cartelería de los comercios que anuncian los nombres de estos conforme se avanza por la vía y que son de las más diversas formas, tamaño y colores. Otro aspecto que juega en contra de la continuidad y del sentido de conjunto de la vía.

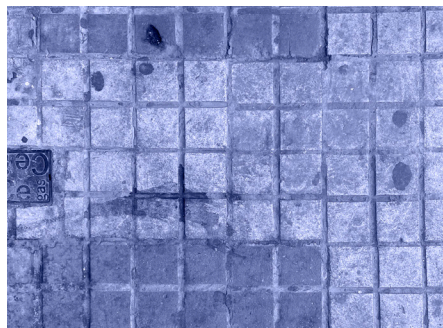


Intersecciones entre vías como entornos sin referencia peatonal

Aceras cedidas al vehículo



Discontinuidad en los pavimentos



9.

9.2 Actualidad y reformas

Dentro del proyecto de mejora y peatonalización del entorno del Mercado Central, finalizado a mediados de 2022, la Plaza de Brujas ha sido testigo de su reconversión total en entorno peatonal dentro de la búsqueda por parte del Ayuntamiento de convertir a Valencia en “ciutat de places”.

Según la memoria del proyecto, este busca la adecuación de la escala del entorno, la rotura de la potencia de la alineación continua de la vía que en la plaza desemboca, generación de pérgolas para generar sombras y disimular las salidas del estacionamiento subterráneo, además de servir como transición entre el espacio urbano y los edificios históricos y, en definitiva, la potenciación de este entorno urbano como espacio de transición entre la rectilínea avenida del Oeste y el inicio del tejido histórico. (Quintana & Peñín, 2021) (Fig. 9.1, 9.2 y 9.3)

Como continuación de estas reformas, el ayuntamiento de Valencia presentó en enero de este mismo año un concurso de ideas para la reestructuración de la plaza de San Agustín y sus conexiones con la calle de San Vicente y con la Avenida del Oeste. Buscando la recuperación de la ciudadanía de parte del espacio urbano cedido al vehículo. (Ajuntament de València, 2022)

El ganador de dicho concurso, el proyecto “Escala de colors” propone, entre otras, la transformación de la vía y del entorno de San Agustín en un “bulevar verde, cómodo y accesible” ampliando las aceras, aumentando la vegetación y potenciando la sucesión y la variación en color de la misma. (Fig. 9.4)



Fig 9.1 (Arriba) Planta de propuesta de peatonalización y mejora del entorno del Mercado Central. Autores: Elisabeth Quintana y Blanca Peñín (2021)

Fig 9.2 (Dcha.) Fotografía actual de la plaza. (Tomada en Agosto de 2022)

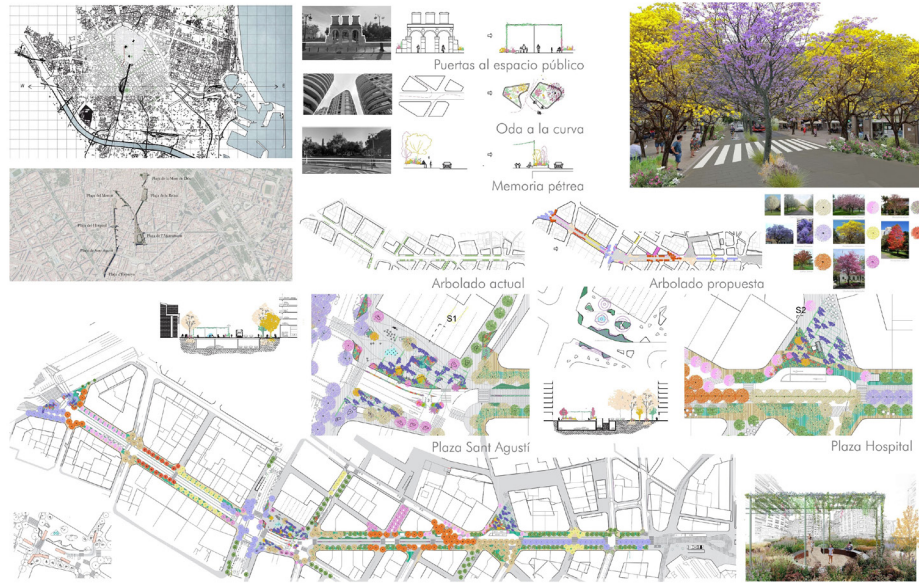
Fig 9.3 (Dcha.) Infografía de la propuesta de plaza. Autores: Elisabeth Quintana y Blanca Peñín



Fig 9.4 Paneles de la propuesta ganadora (Ajuntament de València)

REGENERACIÓN URBANA Y RENATURALIZACIÓN DE LA AVENIDA DEL OESTE, PLAZA DE SAN AGUSTÍN Y CALLE SAN VICENTE

1/2 ESCALERA DE COLOR



REGENERACIÓN URBANA Y RENATURALIZACIÓN DE LA AVENIDA DEL OESTE, PLAZA DE SAN AGUSTÍN Y CALLE SAN VICENTE

2/2 ESCALERA DE COLOR

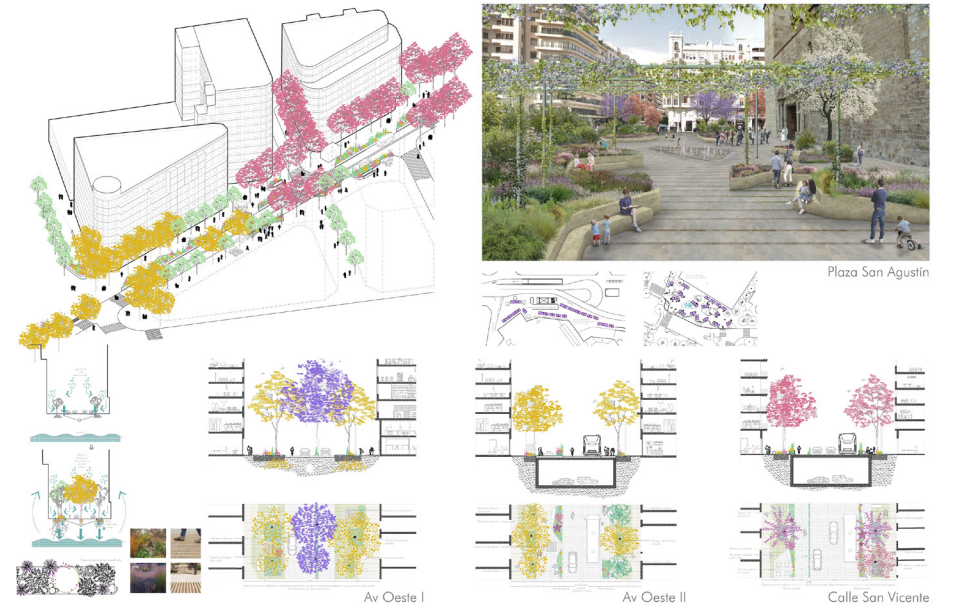


Fig 9.4a Renders de la propuesta



9.

9.3. Propuesta de mejora

Las propuestas que se plantean intentan aportar mejoras a la situación actual. Se plantean estrategias con el objetivo de enfatizar la idea de conjunto y de continuidad de la vía y de culminación con respecto a la plaza.

--Estricta normativa de cartelería para los comercios, estableciendo los colores, tipografías y tamaños entre otros.

-Disposición de arbolado de una manera más regular y rítmica.

-Unificación de los diferentes tipos de pavimento. Estos pavimentos podrían generar mediante sus geometrías ritmos que acompañen al peatón en su avance por la vía.

Según diversos estudios, la distancia adecuada para recorrer a pie gira entorno a los 400 o 500 metros. (Gehl, 2006; Statens Planverk, n.d.) La Avenida del Oeste cuenta con 500 metros aproximadamente por lo que esto no es, en principio, un inconveniente. No obstante, sería interesante, en los espacios de intersección con determinadas vías generar espacios más amables para el peatón que rompan con la linealidad de la vía y ofrezcan una secuencia de espacios urbanos al peatón.

Por otro lado, respecto al decoro de la vía, junto al hipotético nuevo pavimentado, se deberían realizar canalizaciones por las que pasar los diferentes cables de telecomunicaciones que ahora mismo abarrotan las fachadas. Además, apelando a la obligación del propietario a mantener el edificio en condiciones óptimas de decoro obligar a forzar el mantenimiento de las fachadas. Establecimiento de una estricta normativa para evitar la instalación de nuevas máquinas de aire en fachada y la reubicación paulatina, y con ayuda pública, de las actuales en los patios interiores de las edificaciones o en cubiertas.

Tras analizar el plano actual de la ciudad de Valencia, la parte sur de la ciudad, que se ha visto más afectada por las reformas estudiadas en el presente trabajo, está bien articulada: la Avenida del Oeste conecta directamente con el Mercado Central a la vez que San Vicente nos lleva a la Plaza de la Reina. Por contra, la parte norte, más intacta al paso del tiempo, aún mantiene la trama medieval heredada. En ella la única vía articulante podría considerarse la calle de Quart junto con la calle Caballeros que comunica directamente las torres de Quart con la plaza de la Virgen.

Se propone articular la vía del Oeste hasta el puente de San José a partir de la enfatización del recorrido desde la plaza de Brujas a través de las calles actuales de una manera similar, aunque sin proponer la rectificación de alineaciones, al plan de Goerlich de 1949 para la consecución de los tramos finales de la vía del Oeste.

El énfasis de este recorrido peatonal a través del tramo medieval, mostrado en la figura 9.5, se realizaría a partir de diferentes herramientas que ayudarían a generar una idea de conjunto y de avance a lo largo de la vía.

1. La creación de un nombre para este recorrido, como por ejemplo “camins a Sant Josep” o “vertebrant el Carme” y la disposición de cartelería a lo largo del mismo que indique la posición en el recorrido y la dirección.

2. Disposición de mobiliario urbano de las mismas características y el mismo diseño a lo largo de todo el recorrido.

3. Unificación del pavimento de la vía con respecto a de la plaza de Brujas y creación de una única plataforma.

4. Peatonalización de todo el recorrido permitiendo

exclusivamente la entrada de vehículos residentes, de reparto y de emergencias

5. La disposición de vegetación uniforme. Ante la imposibilidad de disponer de arbolado por la estrechez de las calles, este se dispondrá en maceteros.

6. Regeneración de edificaciones en mal estado de conservación a lo largo de la vía.

7. Generación de parques públicos en los vacíos urbanos como la Plaça del Tossal y con los mismos criterios de diseño del propio recorrido: mobiliario uniforme etcétera.

8. Regeneración del edificio de fondo de perspectiva de la Plaza de Brujas en su zona norte, reforma como casa de la ciudad con la adecuación de su medianera y la disposición de arbolado alrededor que permita la transición de escalas con el entorno.

Nota: El recorrido de esta vía comprenderá, de norte a sur, las siguientes calles: C. Salvador Giner, Plaça de Pere Borrego i Galindo, C. Alta, Plaça de Sant Jaume, Plaça del Tossal, calle de la Bolseria, calle de la Boatella y la calle Belluga.

Este, junto con la conexión de la Calle de la Paz con el Mercado Central, grafiado en el plano, conseguiría articular las dos vías con el Mercado Central como punto neurálgico. Además, estas dos vías podrían permitirnos configurar anillos urbanos que sería interesante enfatizar peatonalmente y que terminarían de articular las dos vías con respecto a su entorno. Estos aparecen grafiados en línea discontinua en el plano.

Para ello, debemos tener en cuenta las distancias entre los puntos que conectan las vías. Estos puntos son principalmente la Plaza de San Agustín, el Mercado, la Plaza

del Ayuntamiento, el Parterre y la Plaza de la Reina. Las distancias entre los diferentes puntos de los anillos son inferiores a los 500 metros y son, por tanto, óptimas. No obstante, como ya se ha comentado, sería interesante enfatizar la creación de nodos de actividad o ensanchamientos del espacio público, espacios de apertura en la linealidad de las fachadas que generasen secuencias y dividieran el trayecto en etapas pues, como comentan algunos autores, un recorrido visto como un camino recto sin ningún elemento que aporte variedad al mismo se percibe como lento y aburrido. Y por tanto, la distancia óptima para recorrerlo es una interrelación entre la distancia física entre dos puntos y la calidad del recorrido (Gehl, 2006). En definitiva, generar un espacio urbano agradable con el peatón, que articule el casco histórico y que no ceda todo su potencial a los comercios y a la vialidad.

Fig 9.5 Propuesta de mejora

- Anillos urbanos (línea punteada)
- Recorridos articulados por la propuesta (línea azul sólida)

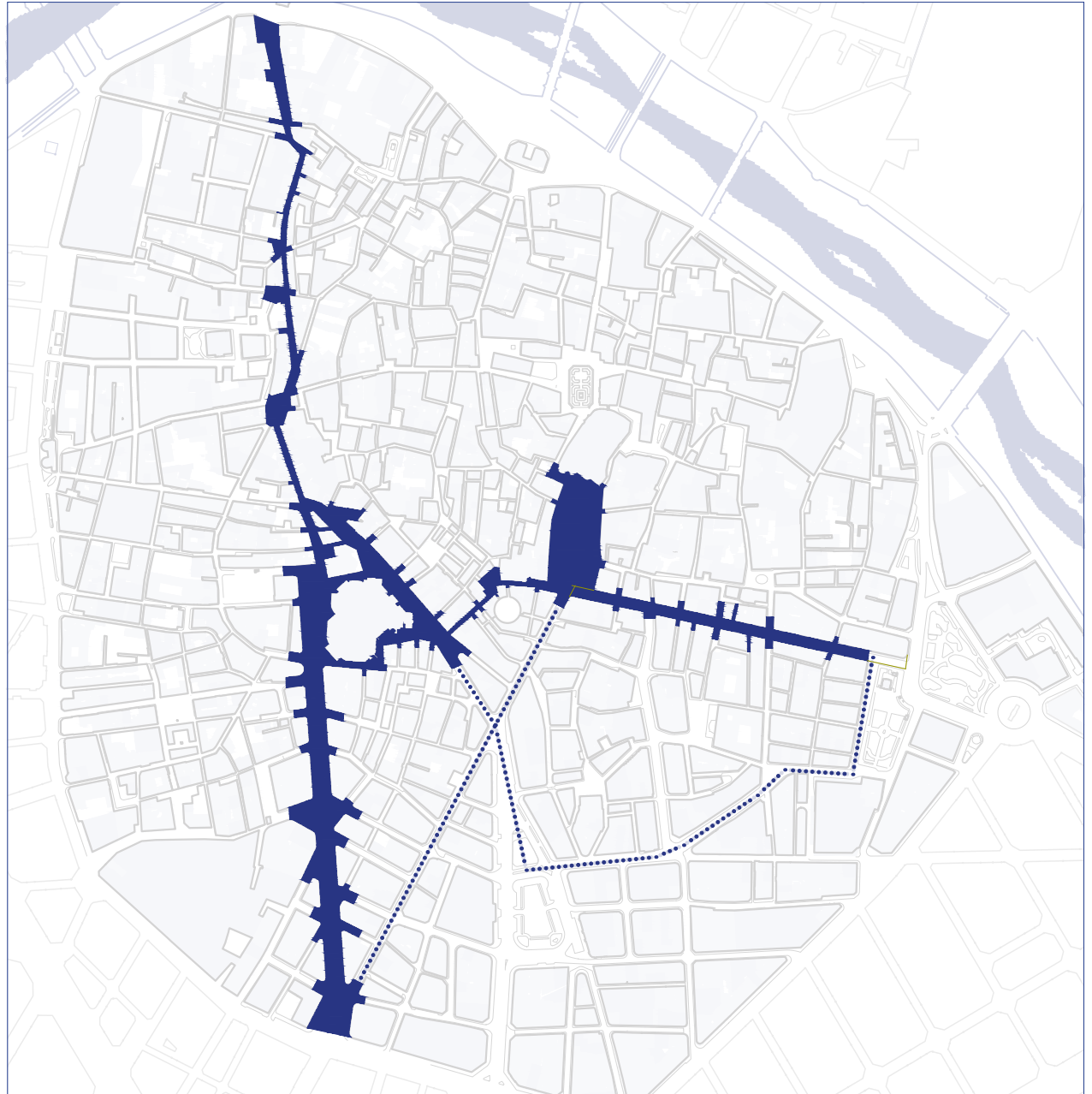
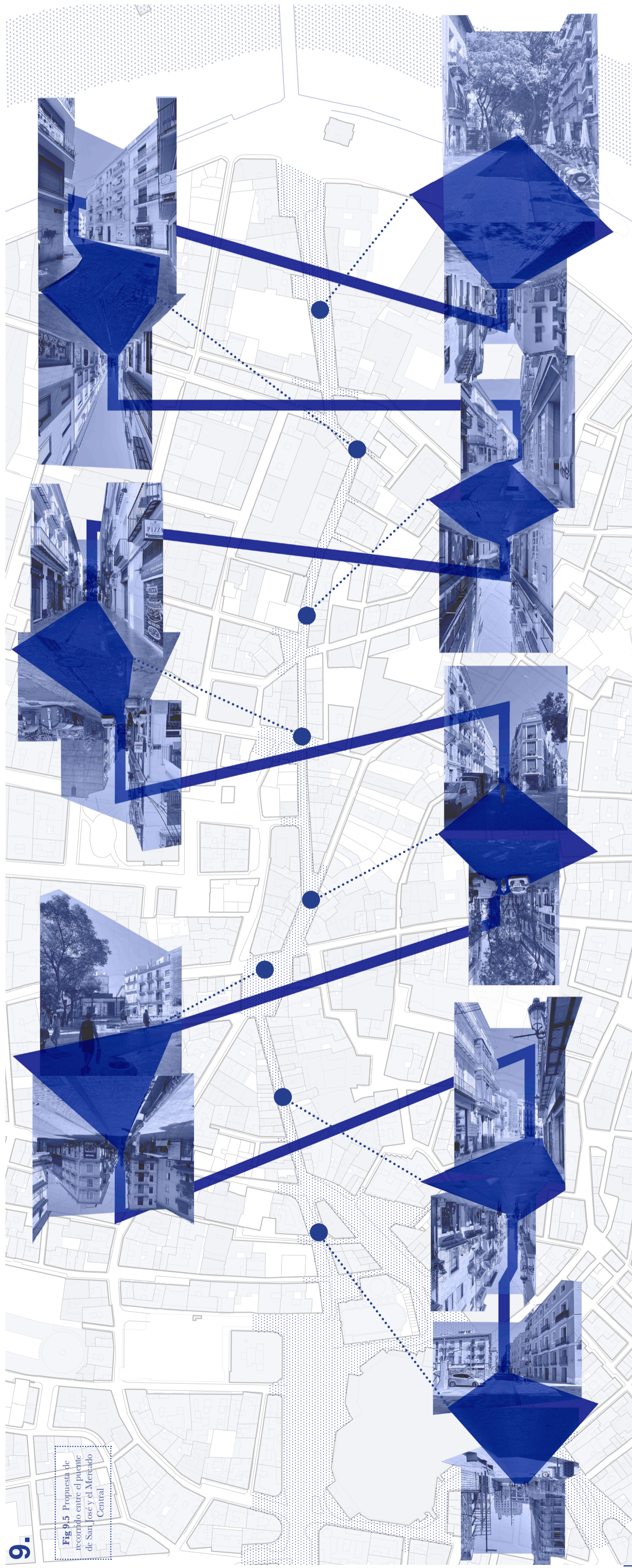


Fig 9.5 Propuesta de recorrido entre el puente de San José y el Mercado Central



10. Conclusiones

A través de estas páginas se han analizado las diferentes propuestas de reforma interior para una Valencia deseosa de una nueva imagen. Los diferentes planes que se han ido sucediendo se engloban en un proceso bastante dilatado en el tiempo, debemos tener en cuenta los 100 años de diferencia, desde los inicios reformistas de mediados del S. XIX hasta la consecución definitiva de los dos tramos de la Avenida del Oeste en la década de los 70 del siglo pasado.

Así, ambas vías buscaban en su apertura el mito de modernidad correspondiente a la época en que se planteaban y que, debido a la distancia temporal, en ambos casos era radicalmente distinta. Si bien se partía de la misma base: la apertura de vías lineales en el casco histórico, la Avenida del Oeste, con las nuevas técnicas constructivas junto con la incipiente especulación económica tardofranquista, permitió generar un mito moderno basado en el éxtasis de la perspectiva, de la monumentalidad y de la altura, una oda a la técnica, al vehículo y a la máquina; que permitía, por primera vez, construir edificaciones superando la altura del Micalet, anteponiendo a la ciudad tradicional los diseños de una nueva y vertiginosa modernidad

Casi un siglo antes, la calle de la Paz, buscaba también su modernidad siguiendo las influencias haussmannianas y los estilos de su época. La vía se construyó con los medios del momento, respondía al peatón, y como mucho a los carruajes y a los tranvías.

No es de extrañar que, en la comparación de ambas vías, la escala urbana y el ambiente arquitectónico que generan es completamente diferente siendo la Calle de la Paz mucho más agradable desde el punto de vista del peatón.

En la actualidad, esta vía se ha asimiliado como parte de la trama de la ciudad y, como se ha estudiado, es un conjunto urbano completo a pesar de que las irrealizadas propuestas de ampliación de la misma parezcan contradecir esta afirmación. Su perspectiva y el ambiente que en ella se genera es de especial interés para el peatón moderno pues esta, gracias a su unidad en estilo, tiene la capacidad de retrotraernos a épocas pasadas. Las pocas pistas de contemporaneidad que la calle nos ofrece, así como la existencia de franquicias con modernos escaparates o el asfalto repleto de buses y vehículos, se ven eclipsados por la calidad arquitectónica de las edificaciones y el ambiente, casi intransmutable frente al paso del tiempo, que la vía genera.

La Avenida del Oeste, espacio urbano inacabado por antonomasia, no ofrece esta evocación del pasado pues ella fue la materialización de una nueva contemporaneidad que emergía y que todavía es vigente en la actualidad, aún estando sentenciada de muerte por una nueva posmodernidad que la examina y cuestiona. La Avenida del Oeste no evoca el pasado porque, simplemente, pertenece al presente, a nuestro presente; porque habla nuestro lenguaje contemporáneo y forma parte de la conciencia colectiva moderna de la ciudad. Es por ello quizás, que no somos capaces de establecer una distancia temporal con respecto a ella y es probable que, por este motivo, la vía haya experimentado un proceso de degradación tan rápido ya que, al no evocar al pasado, no es digna de ser protegida.

Este análisis y comparación no se hace desde la crítica ni con la intención de alabar una vía dejando en evidencia a la otra, sino desde el profundo asombro por la complejidad urbana y por el impacto que intereses y diseños

pasados tiene sobre nuestras vidas diarias y sobre la manera en que entendemos y vivimos la ciudad.

Es por esto que nosotros, como herederos, tenemos la gran responsabilidad de, habiendo estudiado el pasado, mejorar nuestras metrópolis y adecuarlas con la certeza de que nuestras acciones tendrán un profundo impacto en las mismas que probablemente se extenderá durante milenios.

Se puede concluir que, actualmente hay dos Valencias antepuestas. La mitad norte por un lado, inmune en gran medida a los procesos reformistas comentados, y que se mantiene como un conjunto urbano poco alterado frente al paso del tiempo donde al deambular por sus calles todavía se aprecia cierto soplo de antigüedad o de medievalismo. Al mismo tiempo, la mitad Sur de la ciudad, objeto de la mayor parte de las reformas, ha sufrido un gran cambio físico en la práctica totalidad de su morfología, representando un modelo de ciudad opuesto al anterior.

En manos de cada uno está analizar, interpretar y comparar cada parte de la ciudad junto con los proyectos en ella acometidos y, con el conocimiento y la información adecuada, emitir el correspondiente juicio de valor siendo sabedores que la ciudad, como ente vivo, está en continua transmutación y metamorfosis.

Valencia. Septiembre de 2022.

Anexo 1

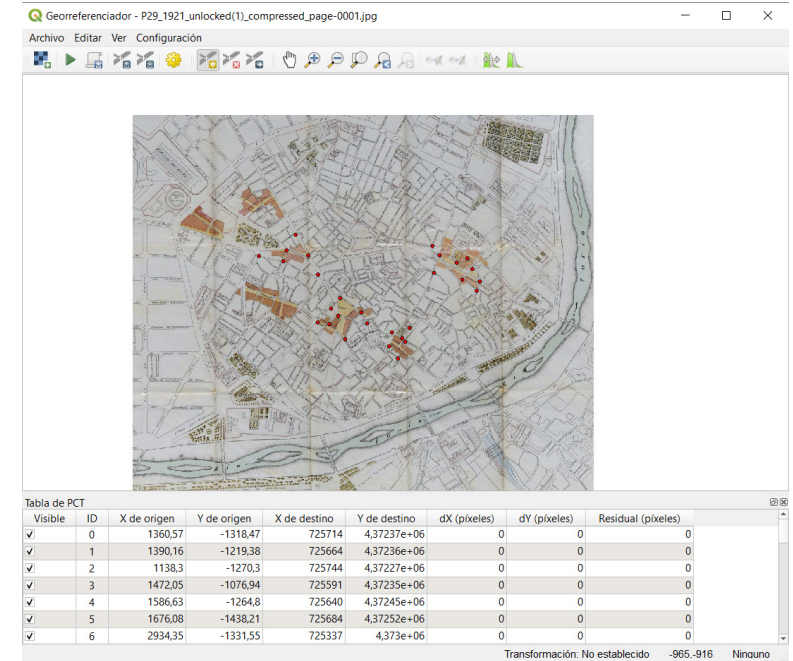
Proceso de georreferenciación con la herramienta QGIS

En un primer momento, al superponer a la base cartográfica actual, que se presume exacta, los planos de los consecutivos planes de reforma interior, se observa que no son exactamente fieles a la realidad, presentan deformaciones que hacen que sus líneas no coincidan con precisión con las bases cartográficas actuales. Esto debe ser por la falta de medios en su momento para realizar este tipo de planos con la suficiente exactitud aunque sí es cierto que, conforme avanzan en el tiempo, su rigor es mayor.

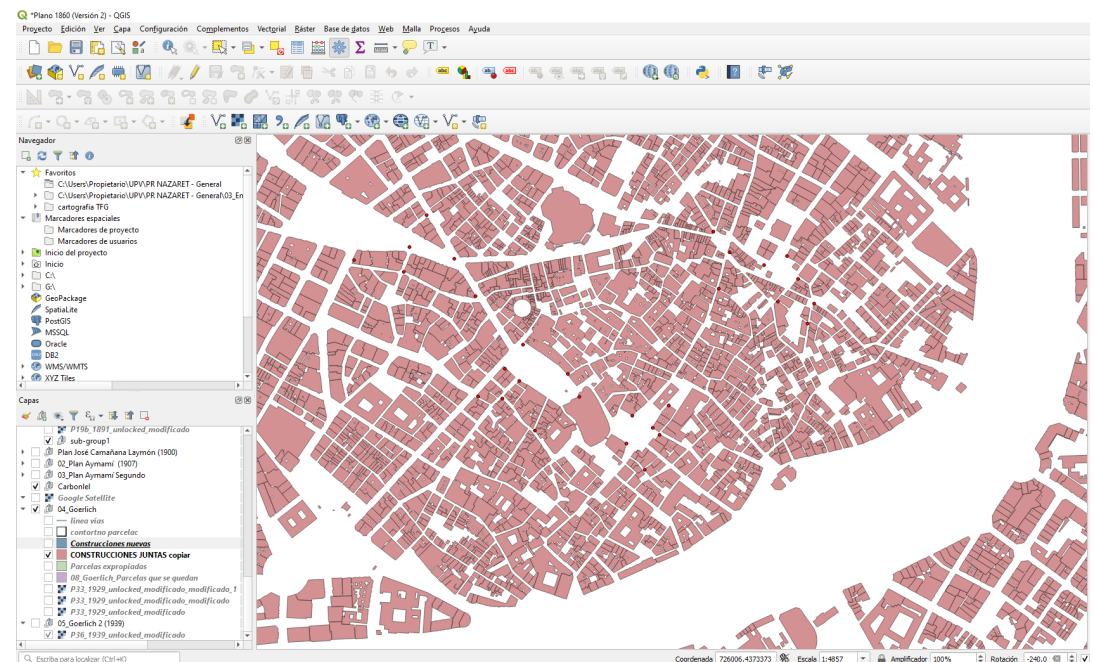
El Software Qgis ya prevé una herramienta que permite eludir este problema, el georreferenciador. Este permite introducir en dicho plano diferentes puntos los cuales corresponderemos con unas coordenadas, de manera que la herramienta deformará el plano para que los puntos establecidos se correspondan con dichas coordenadas en la realidad.

Así, se buscan trazas urbanas y edificaciones en el plano original que tengamos la certeza de que se han mantenido inalteradas hasta la actualidad como por ejemplo la torre del Micalet o la iglesia de San Agustín, y las hacemos corresponder con un punto exacto en la base cartográfica actual. En la figura A1 se observa el proceso de elección de los puntos a georreferenciar en el plano original y en la figura A2 la correspondencia de dichos puntos con la base cartográfica actual.

A1



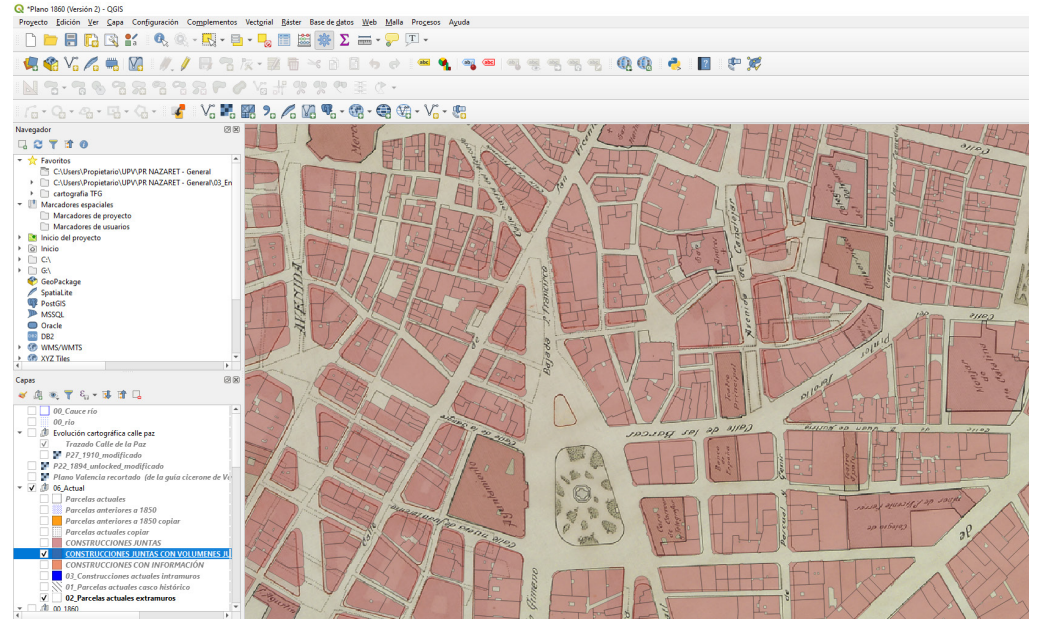
A2



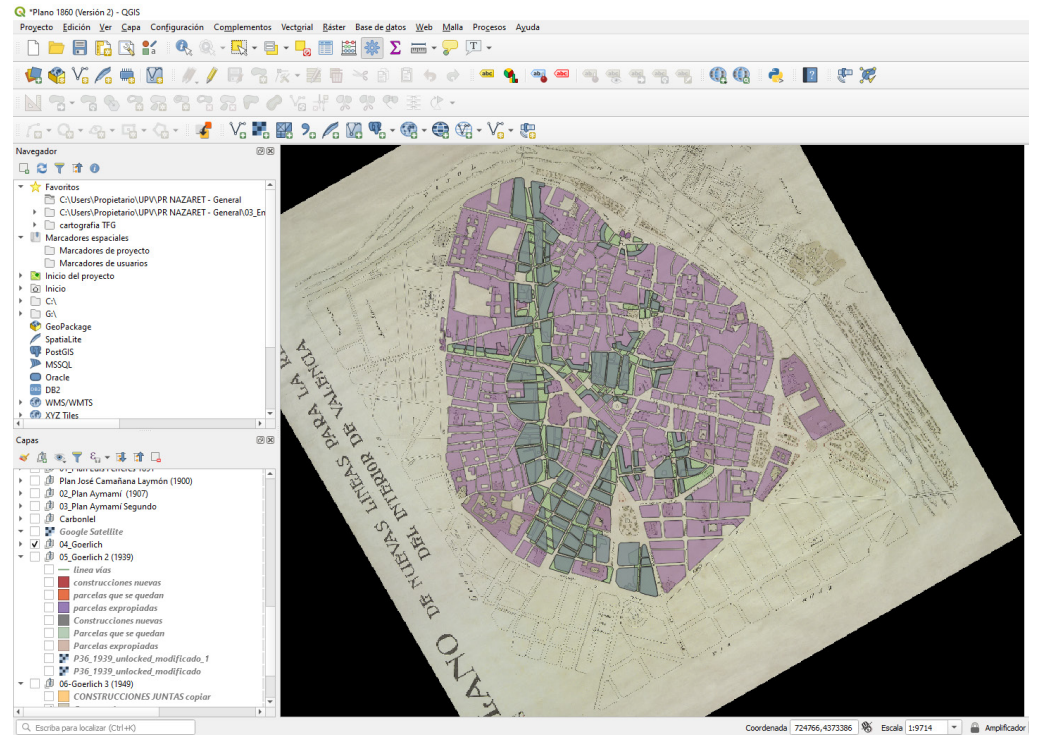
Con el plano original georreferenciado y deformado para ajustarse a estos puntos, se procede a la comparación de sus parcelas y edificaciones con las de la base cartográfica actual para analizar la pervivencia y cambio de edificaciones, calles, plazas y otras. (Figura A3) Se procede a redibujar las parcelas que no se corresponden con la actualidad y a dibujar sobre ellas las parcelas expropiadas las nuevas edificaciones según aparecen dibujadas en los diferentes planes. (Figura A4)

Tras haber redibujado los planes estos se exportan a AutoCAD para cotejarlos con información de otro tipo y debido también a las limitaciones de diseño gráfico del programa Qgis.

A3



A4



Relación de figuras

Apartado 1

Fig 1.1 Editada. Solsona, Robert (2021) Fotografía del estado previo de la Plaza de la Reina antes de su peatonalización. Fuente: Cristina Vázquez, 2021. *La Reforma de la Plaza de la Reina recupera la escala monumental de Santa Catalina, el Micalet y la Catedral*. El País Comunitat Valenciana. [En línea] <https://elpais.com/espana/comunidad-valenciana/2021-04-26/la-reforma-de-la-plaza-de-la-reina-recupera-la-escala-monumental-de-santa-catalina-el-micalet-y-la-catedral.html>

Fig 1.2 Editada. Taberner, Kike (2022) Fotografía de la Plaza de la Reina tras su peatonalización. Fuente: *Reapertura de la plaza de la Reina tras su remodelación*. Valenciaplaza [En línea] <https://valenciaplaza.com/reapertura-plaza-la-reina-remodelacion-fotos?image=43>

Fig 1.3 Editada. Calabuig, F. (2020) Fotografía de la Plaza del Ayuntamiento tras el confinamiento. Fuente: *Así luce ya la plaza del Ayuntamiento tras la peatonalización*. Levante. El Mercantil Valenciano [En línea] <https://www.levante-emv.com/fotos/valencia/2020/08/06/luce-plaza-ayuntamiento-peatonalizacion-11102625.html#foto=15> (Consultado 11 mayo 2022)

Apartado 2

Fig 2.1 Crivell, C. (1486) *Anunciación con San Emigdio*. The National Gallery, Londres. Extraído de: <https://www.nationalgallery.org.uk/paintings/carlo-crivelli-the-annunciation-with-saint-emidio>

Apartado 3

Fig 3.1. *La forma urbis de Valentia en el 200 d.C.* Autor: Centro Arqueológico de l'Almoina [En línea] Extraído de: <https://www.valencia.es/es/cas/almoina/imperio-romano> (Consultado 23 marzo 2022)

Fig 3.2 Editada. Fotografía de fragmento de muralla islámica en la calle Salinas. Autor: Anónimo. Fuente: *Murallas de Valencia, hoy desaparecidas. Las murallas Musulmanas*. djaa - Solo cultura, Valencia y Benimàmet. [En línea] www.jdiezarnal.com/valenciamurallasvalencialien-zocallesalinas01.jpg (Consultado 28 julio 2022)

Fig 3.3 Detalle del plano “Valencia de los edetanos, vulgo del Cid, delineada por el D. Tomás Vicente Tosca. Pbo de la R. Cong del Orat” (Pascual Esclapés. 1738) Fuente: Martínez Talón, T. (2015). Estudio y puesta en valor del tramo de muralla islámica de la Plaza del Ángel de Valencia. <https://riunet.upv.es:443/handle/10251/52270>

Fig 3.4 Imagen del plano y recorrido de la muralla islámica. Autor: Pascual Esclapés (1738). Fuente: Ferrandis Montesinos, J. (2015). La muralla islámica de Valencia. Poliorcética y escenografía. En Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (Ed.), *Historia de la ciudad*. VII. El paisaje cultural (pp. 41–54).

Fig 3.5 Editado. Fotografía de grabado sobre las murallas árabe y cristiana de Valencia. Autor desconocido. Fuente: *Murallas de Valencia, hoy desaparecidas. Las murallas Cristianas*. djaa - Solo cultura, Valencia y Benimàmet. [En línea] www.jdiezarnal.com/valenciamurallascristianasen1400.jpg (Consultado 28 julio 2022)

Fig 3.6 Antoni Beuter, P., 1546. *La construcción de las murallas de Valencia en el S. XIV. Grabado de la Primera Crónica General de toda España y especialmente del Reyno de Valencia*. Fuente: Graullera Sanz, V. (2009). Valencia amurallada, evolución urbana. En *Otra lectura de la reforma interior*. En torno al proyecto de Luis Ferrerres (p.20).

Fig 3.7 Trazado de las tres murallas de Valencia. Elaboración propia a partir de información extraída de *Proyecto General de Ensanche de la ciudad de Valencia formado de orden de su Exmo Ayuntamiento por los Arquitectos D. Sebastián Monleón, D. Antonino Sancho y D. Timoteo Calvo* (1858 original) Autores: Sebastián Monleón Estellés, Antonino Sancho Arango y Timoteo Calvo Ibarra (Anexo 2). Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdígón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Apartado 4

Fig 4.1 Pugin, C. (fecha indeterminada) *Una ciudad cristiana en 1440 y 1840* [grabados]. Fuente: Benevolo, L. (1982). *Diseño de la ciudad*. Vol.5.

El arte y la ciudad contemporánea. Pp.11 (Editorial GG, Ed.).

Fig 4.2 Planta de la Strada Nuova (Bernardino Cantone, Ca. 1550). Génova. Fuente: Jiménez Valencia, E. [ekain_arq]. (28 Enero 2020). #DimartsUrbans Strada Nuova, Génova. *Fachadas aprisionadas a lo largo de 250 metros como un sandwich urbano: el espacio público rebosa hacia los patios privados. 12 magníficos palacios separados unos pocos metros se miran cara a cara*. [Tuit]. Twitter. https://twitter.com/ekain_arq/status/1222276087201386496/photo/1 (Consultado 28 agosto 2022)

Fig 4.3 Anónimo (Fecha indeterminada) Fotografía de la Strada Nuova. Extraído de: Centro Vasco de Arquitectura. Eskaul Herriko Arkitektura Ikerkundera. *Strada Nuova* [Fotografía] <http://intranet.pogmacva.com> [En línea] <http://intranet.pogmacva.com/es/obras/45613#> (Consultado 28 agosto 2022)

Fig 4.4 Autor desconocido. *Esquena de las actuaciones de Haussmann en París* Fuente: vicentecamarasa (22 marzo 2015). El plan Haussmann en París. *Geobombo*. <https://vicentecamarasa.wordpress.com/2015/03/22/el-plan-haussmann-en-paris/> (Consultado 28 agosto 2022)

Fig 4.5 Weiner, C. (2016). Fotografía del París de Haussmann. (editada) Fuente: Metalocus. *El París de Haussmann. Modelo de ciudad. Una de las reformas urbanas más importantes de la historia moderna*. [En línea] <https://www.metalocus.es/es/noticias/el-paris-de-haussmann-modelo-de-ciudad-una-de-las-reformas-urbanas-mas-importantes-de-la-historia-moderna> (Consultado 28 agosto 2022)

Fig 4.6 Autor desconocido. *Derribo de edificios en la calle de la Barillerie, para permitir la apertura del Bulevar de Sebastopol en 1859*. Fuente: García Pastor, M. (2009). Tras la estela de París. En *Otra lectura de la reforma interior*. En torno al proyecto de Luis Ferrerres (p. 81).

Fig 4.7 Editado. Autor desconocido. *La vía Laietana de Barcelona con el ámbito afectado por su aparición*. Fuente: Antonio Blasco, J. (3 Noviembre 2012) Madrid y Barcelona: La persistencia del siglo XIX en el XX (Paralelismos y Divergencias entre Madrid y Barcelona, 3).

UN urban networks. [En línea] <http://urban-networks.blogspot.com/2012/11/madrid-y-barcelona-la-persistencia-del.html> (Consultado 28 agosto 2022)

Fig 4.8 Editado. Autor desconocido. *Plano de la Gran Vía con la planimetría antigua sobre la que se trazó*. Fuente: Tierra y tecnología (29 agosto 2014). *Aspectos de la construcción del edificio Carrión en la Gran Vía de Madrid*. [En línea] <https://www.icog.es/TyT/index.php/2014/08/aspectos-de-la-construccion-del-edificio-carrion-en-la-gran-via-de-madrid/#1> (Consultado 28 agosto 2022)

Fig 4.9 Autor desconocido (1858). *Construcción de la Puerta del Sol en 1858* Fuente: Alicia y familia (26 abril 2010). *Fotos muy antiguas de Madrid*. SlideShare. [En línea] https://es.slideshare.net/PAROALSO/fotos-de-madrid-muy-antigas?-next_slideshow=3 (Consultado 28 agosto 2022)

Fig 4.10 El defensor de Granada (21 febrero 1895). *Plano parcelario de Granada con trazado de las nuevas alineaciones de la Gran Vía de Colón 1859*. Fuente: García Pastor, M. (2009). Tras la estela de París. En *Otra lectura de la reforma interior*. En torno al proyecto de Luis Ferrerres (p. 87).

Fig 4.11 GATCPAC o Grup d'Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània. *Pla de reforma, urbanització i enllaç dels punts crítics del casc antic, recentment aprovat per l'Ajuntament*. Fuente: Tarragó Cid, S. (1980). *El Plan Macià: síntesis del Trabajo del GATCPAC para Barcelona*. <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/5303#%YsIBoUFyPM.mendeley>

Apartado 5

Fig 5.1 Ilustración del inicio del derribo de las murallas en 1865. Hemeroteca Municipal de Valencia, publicación periódica El Museo Literario 2. Fuente: García Pastor, M. (2019). La adaptación de Valencia a su pérdida de condición de ciudad amurallada. En *Regidoria de patrimoni i recursos naturals*. Ajuntament de Valencia. (Ed.), *Història de la ciutat de València. VIII. Relat Urbà* (pp. 203–226).

Fig 5.2 Plano de Valencia a mediados del S. XIX. Elaboración propia a a partir de informa-

ción extraída de *Plano de Valencia* (1869) Autor: Cuerpo de Ingenieros del Ejército (Anexo 3) y Sin título (Plano parcelario de Valencia) (1861 representado). Autores: Juan Luis Piñón Pallarés y otros (Anexo 4) ; Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdígón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.3 Editado. Fotografía de la Plaza de Toros desde el interior de las aún existentes murallas cristianas. Autor desconocido. (Ca. 1860) Fuente: *Plaza de Toros 1860, aún no derribada la muralla cristiana*. Julio Cob. Valencia en blanco y negro “Mi bloc de notas” [En línea] <https://valenciablancoynegro.blogspot.com/2009/02/plaza-de-toros-tras-la-muralla-de-la.html> (Consultado 27 julio 2022)

Fig 5.4 Superposición de parcelación del Barrio de Pescadores con las cuatro nuevas manzanas generadas tras su derrumbe. Autor desconocido. Fuente: *El Barrio de Pescadores*. Julio Cob. Valencia en blanco y negro “Mi bloc de notas” [En línea] <https://valenciablancoynegro.blogspot.com/2014/12/el-barrio-de-pescadores.html>

Fig 5.5 Fotografía del derrumbe del barrio de Pescadores. Autor desconocido. (Ca. 1890) Fuente: *El Barrio de Pescadores*. Julio Cob. Valencia en blanco y negro “Mi bloc de notas” [En línea] <https://valenciablancoynegro.blogspot.com/2014/12/el-barrio-de-pescadores.html>

Fig 5.6. Plano original de la propuestas de reforma interior de Luis Ferrerres Soler. Autor: Luis Ferrerres Soler (1891). Fuente: Taberner, Francisco. (1987). *Valencia entre el Ensanche y la reforma interior* [Libro]. Institució Alfons el Magnànim.

Fig 5.7. Plano de la propuesta de Reforma Interior de Luis Ferrerres Soler sobre base cartográfica de mediados del S. XIX. Elaboración propia. Información extraída de: (1) Plano original de la propuestas de reforma interior de Luis Ferrerres Soler. Autor: Luis Ferrerres Soler (1891). Fuente: Taberner, Francisco. (1987). *Valencia entre el Ensanche y la reforma interior* [Libro]. Institució Alfons el Magnànim;

(2) Sin título (Plano de conjunto del “Proyecto de apertura de una gran vía entre las expuertas de

Ruzafa y San José, prolongación de las calles de la Paz y de la Corona; nuevo ensanche de la plaza de la Reina y reforma de las calles afluentes a las indicadas) (1891) Luis Ferreres Soler, Sin título (Plano del conjunto del “*Proyecto de una vía de 25 m. de latitud, desde el puente del Real a la calle Guillén de Castro con la reforma de sus afluentes, y de modificación del proyecto de gran vía de 30 m. entre las expuertas de Ruzafa y San José*”) (1892) Luis Ferreres Soler, Sin título (Plano del conjunto del “*Proyecto de una gran vía desde la expuerta de Ruzafa al puente de San José*”) (1891 representado) Luis Ferreres Soler (Ayuntamiento de Valencia / Comisión de Reforma Interior, Federico Aymamí) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.8 Sin título (Plano de Reforma interior) (1900 representado) José Camaño Laymón (Ayuntamiento de Valencia/Comisión de Reforma Interior, Federico Aymamí) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.9. Plano de la propuesta de Reforma Interior de José Camaño Laymón sobre base cartográfica de mediados del S. XIX. Elaboración propia. Información extraída de: Sin título (Plano de Reforma interior) (1900 representado) José Camaño Laymón (Ayuntamiento de Valencia/Comisión de Reforma Interior, Federico Aymamí) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.10 Plano del proyecto de Reforma Interior de Valencia (1907) Federico Aymamí Faura (P26) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.11. Plano de la primera propuesta de Reforma Interior de Federico Aymamí Faura. Elaboración propia. Información extraída de: Plano del proyecto de Reforma Interior de Valencia (1907) Federico Aymamí Faura (P26) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) [Libro]. Edito-

rial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.12. *Recreación de la Plaza de la Reina con la reforma de Federico Aymamí de 1914.* Juan Navarro Rodríguez en *Metamorfosis de la Plaza de la Reina.* Valencia Historia Gráfica. Fuente: *Las 5 grandes avenidas inacabadas del centro de Valencia.* Jaume Lita (2018). Las Provincias. [en línea] <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/grandes-avenidas-inacabadas-valencia-20181126180724-nt.html> (Consultado (25 agosto 2022)

Fig 5.13. Reforma interior de Valencia. Plano General (1910-12) Federico Aymamí Faura (P28b) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.14 Plano de la segunda propuesta de Reforma Interior de Federico Aymamí Faura. Elaboración propia. Información extraída de: Reforma interior de Valencia. Plano General (1910-12) Federico Aymamí Faura (P28b) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.15 Sin título (1921) Carlos Carbonell Pañella (P29) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.16 Plano de la propuesta de Reforma Interior de Carlos Carbonell Pañella. Elaboración propia. Información extraída de: Sin título (1921) Carlos Carbonell Pañella (P29) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.17 *Calle de San Vicente. Vista en su cruce con la Avenida de Amalio Gimeno -sección Blasco Ibáñez* (Enero 1932) Javier Goerlich Lleó Fuente: *Javier Goerlich.* Vlscso (14 Febrero 2021). Valencia Oculta. [En línea] <https://valenciaoculta.com/javier-goerlich/>

Fig 5.18 Plano de nuevas líneas para la reforma interior de Valencia (1929) Javier Goerlich

Lleó. Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) (P33) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.19. Plano de la primera propuesta de Reforma Interior de Javier Goerlich Lleó. Elaboración propia. Información extraída de: Plano de nuevas líneas para la reforma interior de Valencia (1929) Javier Goerlich Lleó. Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) (P33) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.20 *Perspectiva del proyecto de Ensanche de la Bajada de San Francisco* (1928) Javier Goerlich Lleó Fuente: Fundación Goerlich. Extraído de: <https://www.tiovivocreativo.com/blog/arquitectura/javier-goerlich-el-arquitecto-de-valencia/> (Consultado 25 agosto 2022)

Fig 5.21 Plano de Valencia (1939) Javier Goerlich Lleó. Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.22 Plano de la segunda propuesta de Reforma Interior de Javier Goerlich Lleó. Elaboración propia. Información extraída de: Plano de Valencia (1939) Javier Goerlich Lleó. Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.23 Proyecto de ordenación urbana del casco antiguo de la ciudad de Valencia (1949) Javier Goerlich Lleó. Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) (P40) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.24 Plano de la tercera propuesta de Reforma Interior de Javier Goerlich Lleó. Elaboración propia. Información extraída de: Proyecto de ordenación urbana del casco antiguo de la ciudad de Valencia (1949) Javier Goerlich Lleó. Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)

(P40) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 5.25 Planta general del *Plan de Ordenación de Valencia y su comarca, hoja nº 1-3-4, correspondiente al casco antiguo de Valencia.* Javier Goerlich Lleó y Camilo Grau Soler (1956) (Archivo Histórico Municipal de Valencia, AHMV) Fuente: Llopis Alonso, A. (2018). Javier Goerlich Lleó i la Reforma Interior de València. In VTiM arqtes. & Ajuntament de València. Regidoria de Patrimoni i Recursos Naturals (Eds.), Javier Goerlich Lleó. Arquitectura i urbanisme a València (1914-1962) (pp. 73).

Fig 5.26a Fotografía de los edificios en construcción en el encuentro de la calle San Vicente con la Bajada de San Francisco y la avenida de María Cristina (Archivo J. Huguet) Fuente: Llopis Alonso, A. (2018). Javier Goerlich Lleó i la Reforma Interior de València. In VTiM arqtes. & Ajuntament de València. Regidoria de Patrimoni i Recursos Naturals (Eds.), Javier Goerlich Lleó. Arquitectura i urbanisme a València (1914-1962) (pp. 79).

Fig 5.26b Fotografía del macizo central de la plaza Emilio Castelar, del encuentro de la bajada de San Francisco con la calle San Vicente y la avenida de María Cristina. (Archivo J. Huguet) Fuente: Llopis Alonso, A. (2018). Javier Goerlich Lleó i la Reforma Interior de València. In VTiM arqtes. & Ajuntament de València. Regidoria de Patrimoni i Recursos Naturals (Eds.), Javier Goerlich Lleó. Arquitectura i urbanisme a València (1914-1962) (pp. 79).

Fig 5.27 Detalle de *Proyecto de reforma y ensanche de la ciudad de Barcelona.* Ildefonso Cerdá (1859). Fuente: Arthistoria [En línea] <https://www.artehistoria.com/es/obra/proyecto-de-reforma-y-ensanche-de-la-ciudad-de-barcelona> (Consultado 20 abril 2022)

Apartado 6

Fig 6.1 Entorno de la Calle de la Paz en base cartográfica. Elaboración propia. Base cartográfica extraída de la Sede del Catastro.

Fig 6.2 Entorno de la calle de la Paz en el plano del Pare Tosca. Elaboración junto con *Valencia Edetanorum vulgo del cid, delineata a Dre Thoma Uncentio Tosca Congr. Oratorij Presbytero*

(ca. 1738) Tomás Vicente Tosca Masco. Extraído de: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) (P03) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 6.3 Fragmento de plano cartográfico de 1869 con trazado de la calle de la Paz marcado. Elaboración propia junto con *Plano de Valencia* (1869) Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Extraído de: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) (P13) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 6.4 Fragmento de plano cartográfico de 1878 con trazado de la calle de la Paz marcado. Elaboración propia junto con *Plano topográfico de la ciudad de Valencia del Cid* (1878) en *Guía Cicerone de Valencia.* Ramón Gilabert. Extraído de: Taberner Pastor, F. (2000). Historia de la ciudad. Vol. 3. Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia. [Book]. Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.

Fig 6.5 Fragmento de plano cartográfico de 1894 con trazado de la calle de la Paz marcado. Elaboración propia junto con *Sin Título* (1894) Antonio Ferrer Gómez y José Manuel Cortina Pérez. Extraído de: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) (P13) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 6.6 Fragmento de plano cartográfico de 1894 con trazado de la calle de la Paz marcado. Elaboración propia junto con *Sin Título* (1894) Federico Aymamí Faura. Extraído de: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) (P28a) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 6.7 Editada. Fotografía de la Paz y Torre de Santa Catalina (1904) Autores: Hauser y Menet; Autores secundarios: Vicent Boira. Fuente: BIVALDI Biblioteca Valenciana Digital [En línea] <https://bivaldi.gva.es/es/consulta/registro.cmd?id=8886> (Consultado 10 Febrero 2022)

Fig 6.8 Editada. Fotografía de la Paz y (Principios de 1900) Autor: Desconocido.

Fuente: *Calle de la Paz*. José Montalar. Pinterest. [En línea] <https://www.pinterest.es/pin/704180091713722665/> (Consultado 22 Agosto 2022)

Fig 6.9 Editada. Fotografía de la Paz. (Principios de 1900) Autor: Desconocido. Fuente: *Calle de la Paz*. Inma Porter Zanón. Pinterest [En línea] <https://www.pinterest.es/pin/27303141465482102/> (Consultado 22 Agosto 2022)

Fig 6.10. Planimetría actual de la calle de la Paz superpuesta con la parcelación antes de la apertura de la vía. Elaboración propia a partir de planimetría proporcionada por la Sede del Catastro y de información extraída de: *Plano de Valencia* (1869) Cuerpo de Ingenieros del Ejército y Sin título (Plano parcelario de Valencia) (1861 representado) Juan Luis Piñón Pallarés y otros. Extraído de: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* (P13) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 6.11 Fotografía del edificio Trenor, calle de la Paz 42 (Valencia-Spain) (2015) Autor: Angel Alicarte. Fuente: flickr.com <https://www.flickr.com/photos/123745910@N06/22989563482/in/photostream/> (Consultado 27 Agosto 2022)

Fig 6.12 Fotografía del edificio Gómez I de Francisco Mora Berenguer en la calle de la Paz número 31 esquina con la calle Bonaire de Valencia (2018) Autor: Juan Mayordomo. Fuente: Wikimedia Commons https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Edificio_G%C3%B3mez_I_de_Francisco_Mora_Berenguer_en_Valencia.jpg

Fig 6.13 Alzados y cartografía de la calle de la Paz. Elaboración propia junto con documentación extraída de: Base cartográfica del Catastro; Perdigón, L., Piñón, J. L., Blasco, C., Alonso, M., Martínez, F., Monleón, M., Casañ, V. J., & Fernández, M. (n.d.). Planta general y alzados con restitución de bajos comerciales. In *Proyecto de reurbanización de la calle de la Paz*. (Archivo del Centro de Información Arquitectónica de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura);

Fig 6.14 La ampliación de la calle de la Paz según Luis Ferreres (1891). Elaboración propia a partir de información extraída de: 1) Plano original de la propuestas de reforma interior de Luis Ferreres Soler. Autor: Luis Ferreres Soler (1891). Fuente: Taberner, Francisco. (1987). *Valencia entre el Ensanche y la reforma interior* [Libro]. Institució Alfons el Magnànim; (2) Sin título (Plano de conjunto del “*Proyecto de apertura de una gran vía entre las expuertas de Ruzafa y San José, prolongación de las calles de la Paz y de la Corona; nuevo ensanche de la plaza de la Reina y reforma de las calles afluentes a las indicadas*”) (1891) Luis Ferreres Soler, Sin título (Plano del conjunto del “*Proyecto de una vía de 25 m. de latitud, desde el puente del Real a la calle Guillén de Castro con la reforma de sus afluentes, y de modificación del proyecto de gran vía de 30 m. entre las expuertas de Ruzafa y San José*”) (1892) Luis Ferreres Soler, Sin título (Plano del conjunto del “*Proyecto de una gran vía desde la expuerta de Ruzada al puente de San José*”) (1891 representado) Luis Ferreres Soler (Ayuntamiento de Valencia / Comisión de Reforma Interior, Federico Aymamí) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 6.15 La ampliación de la calle de la Paz según José Camaño (1900). Elaboración propia a partir de información extraída de: Sin título (Plano de Reforma interior) (1900 representado) JOSé Camaño Laymón (Ayuntamiento de Valencia/Comisión de Reforma Interior, Federico Aymamí) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 6.16 La ampliación de la calle de la Paz según Federico Aymamí (1907). Elaboración propia a partir de información extraída de: Plano del proyecto de Reforma Interior de Valencia (1907) Federico Aymamí Faura (P26) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 6.17 La ampliación de la calle de la Paz Javier Goerlich (1929-1939). Elaboración pro-

pia a partir de información extraída de: Plano de nuevas líneas para la reforma interior de Valencia (1929) Javier Goerlich Lleó & Plano de Valencia (1939) Javier Goerlich Lleó. Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 6.18 *Perspectiva a “vuelo de pájaro” del Proyecto de Ensanche de la plaza de la Reina y prolongación de la calle de la Paz hasta las Torres de Quart.* (1924). Javier Goerlich Lleó. (Colección Carlos Viñes). Extraído de: Llopis Alonso, A. (2018). Javier Goerlich Lleó i la Reforma Interior de València. In VTiM arqtes. & Ajuntament de València. Regidoria de Patrimoni i Recursos Naturals (Eds.), Javier Goerlich Lleó. *Arquitectura i urbanisme a València (1914-1962)* (pp. 42–77).

Fig 6.19 Tramo final de la Paz en obras para su peatonalización. Julio 2022. Elaboración propia.

Apartado 7

Fig 7.1 Entorno de la Avenida del Oeste en base cartográfica. Elaboración propia. Base cartográfica extraída de la Sede del Catastro.

Fig 7.2 *Avenida del Oeste. Perspectiva frente al Mercado Central.* (Ca. 1930). Javier Goerlich Lleó. Fuente: Goñi Igual, E. (11 Octubre 2018) *Los tranvías por la Avenida del Oeste*. Valencia en Blanco y Negro, “Mi bloc de Notas”. [En línea] <https://valenciablancoynegro.blogspot.com/2018/10/los-tranvías-por-la-avenida-del-oeste.html> (Consultado 20 Julio 2022)

Fig 7.3 *Perspectiva del arranque de la avenida del Oeste desde la plaza de San Agustín.* (Colección Carlos Viñes Goerlich). Javier Goerlich Lleó, 1931. Fuente: Llopis Alonso, A. (2018). Javier Goerlich Lleó i la Reforma Interior de València. In VTiM arqtes. & Ajuntament de València. Regidoria de Patrimoni i Recursos Naturals (Eds.), *Javier Goerlich Lleó. Arquitectura i urbanisme a València (1914-1962)* (pp. 42–77).

Fig 7.5 Propuesta de Aymamí para la Avenida del Oeste (1907). Elaboración propia a partir de

planimetría proporcionada por la Sede del Catastro y de información extraída de: Plano del proyecto de Reforma Interior de Valencia (1907) Federico Aymamí Faura (P26) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 7.6 Propuesta de Aymamí para la Avenida del Oeste (1910). Elaboración propia a partir de planimetría proporcionada por la Sede del Catastro y de información extraída de: Reforma interior de Valencia. Plano General (1910-12) Federico Aymamí Faura (P28b) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 7.7 Propuesta de Carbonell para la Avenida del Oeste (1910). Elaboración propia a partir de planimetría proporcionada por la Sede del Catastro y de información extraída de: Sin título (1921) Carlos Carbonell Pañella (P29) Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 7.8 Propuesta de Goerlich para la Avenida del Oeste (1929-1939). Elaboración propia a partir de planimetría proporcionada por la Sede del Catastro y de información extraída de: Plano de nuevas líneas para la reforma interior de Valencia (1929) Javier Goerlich Lleó y Plano de Valencia (1939) Javier Goerlich Lleó. Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* (P33) [Libro]. Editorial

Fig 7.9. Propuesta de Goerlich para la Avenida del Oeste (1949). Elaboración propia a partir de planimetría proporcionada por la Sede del Catastro y de información extraída de: Proyecto de ordenación urbana del casco antiguo de la ciudad de Valencia (1949) Javier Goerlich Lleó. Fuente: Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* (P40) [Libro]. Editorial

Fig 7.10 Perspectiva del proyecto de edificio

de nueva planta en la Avenida del Oeste y las calles de Gracia y En Sanz. Javier Goerlich, mayo 1941. CTAV. Fotografía: Mateo Gamón. Extraído de: Sánchez Muñoz, D. (2013). *La avenida del Oeste de Valencia*. [Journal]. *Ars Longa*, 22, 229–244.

Fig 7.11 Ortofoto del año 1944. Editada. Fuente: *Fotoplanos de Valencia. Proyecto de reforma ferroviaria y urbanística*. Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos (CETFA) en Llopis Alonso, A., & Perdigón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 7.12 Ortofoto del año 1945. Editada. Fuente: *Mifsut, C. (2016). La Avenida del Oeste de Valencia. Arquitectura de la reforma urbana. Actualización de un espacio inacabado.* [Universitat Politècnica de València]. <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/61465>

Fig 7.13 Ortofoto del año 1956. Editada. Fuente: *Ortofoto histórica de la Comunitat Valenciana* (1956). IDEV. Infraestructura Valenciana de Dades Espacial

Fig 7.14 Ortofoto del año 1976. Fuente: PNOA. Plan Nacional de Ortopografía Aérea

Fig 7.15 Ortofoto del año 2000. Fuente: PNOA. Plan Nacional de Ortopografía Aérea

Fig 7.16 Ortofoto de máxima actualidad. Fuente: Infraestructura de Dades Espacials Valenciana (IDEV)

Fig 7.17 Secuencia constructiva de la Avenida del Oeste, a partir de las fotos aéreas: 1945, 1956, 1960. Mifsut García, César (2015). Editada. Extraído de: Mifsut, C. (2016). *La Avenida del Oeste de Valencia. Arquitectura de la reforma urbana. Actualización de un espacio inacabado.* [Universitat Politècnica de València]. <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/61465>

Fig 7.18 Planimetría actual de la Avenida del Oeste superpuesta con la parcelación anterior. Elaboración propia a partir de planimetría proporcionada por la Sede del Catastro y de in-

formación extraída de: *Plano de Valencia* (1869) Cuerpo de Ingenieros del Ejército y Sin título (Plano parcelario de Valencia) (1861 representado). Juan Luis Piñón Pallarés y otros. Extraído de: Llopis Alonso, A., & Perdígón Fernández, L. A. (2016). Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944) (P13) [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.

Fig 7.19 Perspectiva a “vuelo de pájaro de la zona del casco antiguo de València afectada por las reformas urbanas. (Archivo histórico municipal de Valencia, AHMV) (1932) Javier Goerlich Lleó. Fuente: Llopis Alonso, A. (2018). Javier Goerlich Lleó i la Reforma Interior de València. In VTiM arqtes. & Ajuntament de València. Regidoria de Patrimoni i Recursos Naturals (Eds.), Javier Goerlich Lleó. Arquitectura i urbanisme a València (1914-1962) (pp. 54).

Fig 7.20 Avance en la construcción de la Avenida del Oeste entre las calles Linterna y Calabazas (Ca. 1948) (Archivo J. Huguet). Editada Extraído de: Llopis Alonso, A. (2018). *Javier Goerlich Lleó i la Reforma Interior de València*. In VTiM arqtes. & Ajuntament de València. Regidoria de Patrimoni i Recursos Naturals (Eds.), Javier Goerlich Lleó. Arquitectura i urbanisme a València (1914-1962) (pp. 42-77).

Fig 7.21 Avance en la construcción de la Avenida del Oeste (Fecha indeterminada) Autor desconocido. Editada. Extraído de: Montalar, José. *Los principios de la Avenida del Oeste*. Pinterest [En línea] <https://www.pinterest.es/pin/52565520636715740/> (Consultado 27 agosto 2022)

Fig 7.22 Fotografía del “Párking de Parcent” en ejecución y edificios aún pendientes. (Ca. 1969). Extraído de: Mifsut, C. (2016). *La Avenida del Oeste de Valencia. Arquitectura de la reforma urbana. Actualización de un espacio inacabado*. [Universitat Politècnica de València]. <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/61465>

Fig 7.23 Fotografía del arranque de la avenida del Oeste desde la plaza de San Agustín (Arxiu VTiM arqtes.) (Tarjeta postal anónima, Ca. 1955) Fuente: Llopis Alonso, A. (2018). Javier Goerlich Lleó i la Reforma Interior de Valèn-

cia. In VTiM arqtes. & Ajuntament de València. Regidoria de Patrimoni i Recursos Naturals (Eds.), Javier Goerlich Lleó. Arquitectura i urbanisme a València (1914-1962) (pp. 81).

Fig 7.24 Clasificación estilística de los edificios de la Avenida del Oeste según César Mifsut. Extraído de: Mifsut, C. (2016). *La Avenida del Oeste de Valencia. Arquitectura de la reforma urbana. Actualización de un espacio inacabado*. [Universitat Politècnica de València]. (pp. 168) <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/61465>. Base cartográfica extraída de la Sede del Catastro.

Fig 7.25 Alzados de la Avenida del Oeste sobre base cartográfica. Elaboración propia junto con documentación cedida por César Mifsut y extraída de: Mifsut, C. (2016). *La Avenida del Oeste de Valencia. Arquitectura de la reforma urbana. Actualización de un espacio inacabado*. [Universitat Politècnica de València]. <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/61465>. Base cartográfica extraída de la Sede del Catastro.

Apartado 8

Fig 8.1 Fotografía actual del encuentro de las construcciones modernas con la arquitectura vernácula del entorno. Elaboración propia.

Fig 8.2 Editada. Fotografía del arranque de la Avenida del Oeste en la Plaza de San Agustín (años 70) Autor desconocido. Extraída de: *Plaza San Agustín Avenida del Oeste. Vista aérea. Años 70*. Miguel Montaner Palop. Pinterest. [En línea] <https://www.pinterest.es/pin/548594798343708451/>

Fig 8.3 Avenida del Oeste y Calle de la Paz con sus respectivas prolongaciones sobre base cartográfica de Valencia. Elaboración propia. Base cartográfica extraída de la Sede del Catastro.

Fig 8.4 Fotografía del Mercado Central (Ca. 1935) Autor desconocido. Fuente: *La desaparecida calle Molino Rovella*. (2017) Julio Cob. *Valencia en Blanco y Negro. “Mi bloc de notas”* [En

línea] <https://valenciablancoynegro.blogspot.com/2017/05/la-desaparecida-calle-molino-rovella.html> (Consultado 9 julio 2022)

Fig 8.5 Fotografía actual del Mercado Central en el entorno de Brujas con la avenida del Oeste de Fondo. Editada. Extraída de Google Earth.

Fig 8.6 Editada. *El Miguelete = Le Miguelete = Miguelete Tower : Valencia (s.a.)* Tarjeta Postal (Ca. 1939) Autor Anónimo. BIVALDI Biblioteca Digital Valenciana [En Línea] https://bivaldi.gva.es/va/consulta/resultados_búsqueda.do?secc_FOTOGRAFIA_DESFILIS=on&secc_FOTOGRAFIA=on&secc_FOTOGRAFIA_BMAG=on&secc_FOTOGRAFIA_FOTVARIAS=on&secc_FOTOGRAFIA_FINEZAS=on&secc_POST=on&secc_HEM=on&secc_FOTOGRAFIA_FROGLA=on&id=16857&forma=ficha&posicion=8 (Consultado 9 julio 2022)

Fig 8.6 Editada. *Antigua y desaparecida calle de Zaragoza*. (Ca. 1900) Autor anónimo. Archivo Fundación Goerlich. Extraído de: *La calle desaparecida del centro de València*. (2018). Jaume Lita. Las provincias. [En línea] <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/calle-desaparecida-centro-valencia-20180914132801-nt.html> (Consultado 9 julio 2022)

Apartado 9

Fig 9.1. Planta de la peatonalización de la plaza de Brujas. Fuente: Quintana & Peñín, 2021. *Confluència*. Proyecto de reforma y peatonalización del entorno del Mercado Central. [En línea] https://habitatge.gva.es/va/web/arquitectura/actuacions-urbanes/-/asset_publisher/tXtUmXW7BK14/content/plaza-de-brujas-valencia (Consultado 13 marzo 2022)

Fig 9.2. Fotografía actual de la plaza de Brujas. Elaboración propia.

Fig 9.3. Infografía de la propuesta para la plaza de Brujas. Fuente: Quintana & Peñín, 2021. *Confluència*. Proyecto de reforma y peatonalización del entorno del Mercado Central. [En línea] https://habitatge.gva.es/va/web/arquitectura/actuacions-urbanes/-/asset_publisher/tXtUmXW7BK14/content/plaza-de-brujas-valencia (Consultado 13 marzo 2022)

Fig 9.4 y 9.4a Paneles ganadores del concurso para la redacción del proyecto de reurbanización de la Plaça de Sant Agustí y su entorno. Fuente: Ajuntament de València. Desenvolupament urbà. [@urbanismevlc]. (14 Julio 2022). *Anunciem el resultat del #concurs per a la redacció del projecte de reurbanització de la Plaça de Sant Agustí i el seu entorn*. [Tuit]. Twitter. <https://twitter.com/urbanismevlc/status/1547512261065031681>

Bibliografía

Ajuntament de València. Desenvolupament urbà. (21 Febrero 2022) *Urbanismo abre el plazo para presentar proyectos para San Agustín y Pérez Galdós*. <https://www.valencia.es/es/-/remodelaci%C3%B3n-p%C3%A9rez-gald%C3%B3s-y-san-agust%C3%ADn>

Ajuntament de València. Desenvolupament urbà. (14 Julio 2022) *La remodelació de la plaça de San Agustí convertirà l'entorn en "un bulevard verd"* <https://www.valencia.es/-/remodelaci%C3%B3n-plaza-san-agust%C3%ADn>

Ajuntament de València. Desenvolupament urbà. [urbanismevlc]. (14 Julio 2022). *Anunciem el resultat del concurs per a la redacció del projecte de reurbanització de la Plaça de Sant Agustí i el seu entorn*. [Tuit]. Twitter: <https://twitter.com/urbanismevlc/status/1547512261065031681>

Almenar, F. (1932). *Informe del Colegio Oficial de Arquitectos de la zona de Valencia al proyecto de Avenida del Oeste*.

Sancho, A. (1887). *Memoria descriptiva del ensanche de 1887*. Ayuntamiento de Valencia

Arquitectura en Valencia durante la II República. (1986). [Libro]. Ayuntamiento de Valencia. Aymamí, F. (1908, Agosto). Plano del proyecto de reforma de Valencia-Arquitecto; D. Federico Aymamí. *Arquitectura y Construcción*, 234–239.

Benevolo, L. (1979). *El arte y la ciudad contemporánea* [Libro]. Gustavo Gili.

Benevolo, L. (1993). *La ciudad europea* [Libro]. Crítica.

Benito Goerlich, D. (1983). *La arquitectura del eclecticismo en Valencia : Vertientes de la arquitectura valenciana entre 1875 y 1925* [Libro]. Ayuntamiento.

Benito Goerlich, D. (2008). *Arquitectura, ciudad y arquitecto. Javier Goerlich Lleó al servicio de la ciudad*. En Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia & Ajuntament de València (Eds.), *Historia de la ciudad. Tradición y progreso: Vol. V* (pp. 154–186).

Boira Maiques, J. V. (2009). *La ciutat reformada. Les intervencions urbanes a l'època napoleònica*. . En *Otra lectura de la reforma interior. En torno al proyecto de Luis Ferreres* (pp. 35–48).

jdiezarnal. (n.d.). *Calles de Valencia. Calle de la Paz - Carrer de la Pau. Tal vez, la calle más bonita de Valencia*. (n.d.). Djaa - Solo Cultura, Valencia y Benimàmet. Consultado 30 Julio 2022, from <http://www.jdiezarnal.com/valenciacallesdevalenciacalledelapaz.html>

Casado Piquer, M. del R. (2006). *La gran vía del Oeste. Problemática, construcción y valoración de este nuevo espacio urbano, corolario de la reforma interior de Valencia en el siglo XIX*. Universidad Politécnica de Valencia.

de Zavala, J. (1945). *La Arquitectura*. (Pegaso, Ed.; 1ª edición)

Dolç Soriano, C. (2021). *Del Saler al Túria : [els primers moviments ciutadans que van dissenyar València]* (M. J. Picó, Ed.) [Libro]. Pruna Llibres.

Enrique Ramón Gilabert. (1878). *Guía Cicerone de Valencia. Novísimo y completo con expresión de todas sus calles y plazas, nombres antiguos y modernos, barrios, distritos, entradas y salidas*. (Librería de Pascual Aguilar, Ed.).

Expediente de la Comisión de Fomento a propósito del inicio de la apertura de la avenida del Oeste. (n.d.).

Ferrandis Montesinos, J. (2015). *La muralla islámica de Valencia. Poliográfica y escenografía*. . En Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (Ed.), *Historia de la ciudad. VII. El paisaje cultural* (pp. 41–54).

Ferreres, L. (1891). *Memoria del Plan de Reforma Interior*. Ayuntamiento de Valencia

Ferreres, L. (2009). *Otra lectura de la reforma interior : en torno al proyecto de Luis Ferreres : catalogo exposición, Valencia 2009. Ajuntament de València*.

Fomento. (1956). *Proyecto de reforma interior para la apertura de la Tercera Sección de la avenida de loeste desde la plaza de na Robella a plaza del Mercado*.

García Pastor, M. (2009). *Tras la estela de París. En Otra lectura de la reforma interior. En torno al proyecto de Luis Ferreres* (pp. 77–99).

García Pastor, M. (2019). *La adaptación de Valencia a su pérdida de condición de ciudad amurallada. En Regidoria de patrimoni i recursos naturals. Ajuntament de Valencia. (Ed.), Història de la ciutat de València. VIII. Relat Urbà* (pp. 203–226).

Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano : la vida social entre los edificios* [Libro]. Reverté. Goerlich, J., & Vidal Corella, V. (1931). *Las Reformas de Valencia. Breve charla con el arquitecto señor Goerlich*. Mundo Gráfico.

Goerlich Lleó, J. (1949). *Cómo entendemos y sentimos el Plan de Ordenación Urbana de la zona histórico-artística de nuestra ciudad : discurso leído en el Centro de Cultura Valenciana para la recepción del Ilmo. Sr. D. Javier Goerlich Lleó – del director de número Excmo. Sr. D. J. M.a Manuel Cortina Pérez*. (J. M. M. Cortina Pérez, Ed.) [Book]. Sucesor de Vives Mora.

Graullera Sanz, V. (2009). *Valencia amurallada, evolución urbana. En Otra lectura de la reforma interior. En torno al proyecto de Luis Ferreres* (pp. 15–34).

Herrero Colás, A. (1997). *Valencia: Un modelo no cuestionado. El fantasma de la reforma Interior. Historia Urbana, 4*.

jdiezarnal. (n.d.). *Las murallas romanas*. djaa - Solo cultura, Valencia y Benimàmet. [En línea] <http://www.jdiezarnal.com/valenciamurallasvalencia.html> (Consultado 8 julio 2022)

Jiménez Salvador, J. L. (2008). *Tradición y modernidad en la imagen urbana de Valentia Romana (fases republicana e imperial)*. EWwvn Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia & Ajuntament de València (Eds.), *Historia de la ciudad. Tradición y progreso: Vol. V* (pp. 17–28).

- Jürgens, O. (1992). *Ciudades españolas : su desarrollo y configuración urbanística* (A. Bonet Correa, W. Giese, & M. T. Pumarega, Eds.) [Libro]. Ministerio para las Administraciones Públicas.
- Llopis Alonso, A. (2018). Javier Goerlich Lleó i la Reforma Interior de València. In VTiM arqtes. & Ajuntament de València. Regidoria de Patrimoni i Recursos Naturals (Eds.), *Javier Goerlich Lleó. Arquitectura i urbanisme a València (1914-1962)* (pp. 42–77).
- Llopis Alonso, A., & Perdígón Fernández, L. A. (2016). *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* [Libro]. Editorial Universitat Politècnica de València.
- Martínez Talón, T. (2015). *Estudio y puesta en valor del tramo de muralla islámica de la Plaza del Ángel de Valencia*. <https://riunet.upv.es:443/handle/10251/52270>
- Mifsut, C. (2016). *La Avenida del Oeste de Valencia. Arquitectura de la reforma urbana. Actualización de un espacio inacabado*. [Universitat Politècnica de València]. <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/61465>
- Ministerio para las administraciones públicas, & Ayuntamiento de Barcelona. (1991). *Algunas claves de la Teoría de Viabilidad Urbana de Cerdá. Teoría de la construcción de las ciudades. Cerdá y Barcelona*. (Vol. 1).
- Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbanas de Valencia, 14 enero 1989. Artículo 5.59. Instalaciones en la fachada. *BOP Boletín Oficial Provincial Núm. 12*.
- Ordenanza Reguladora de Obras de Edificación y Actividades del Ayuntamiento de València, 16 julio 2012. Artículo 54. Equipos de aire acondicionado.
- Perdígón, L., Piñón, J. L., Blasco, C., Alonso, M., Martínez, F., Monleón, M., Casañ, V. J., & Fernández, M. (n.d.). Planta general y alzados con restitución de bajos comerciales. En *Proyecto de reurbanización de la calle de la Paz*.
- Piñón, J. L. (1988). Los orígenes de la Valencia moderna : *Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX* [Book]. Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana.
- Portales Mañanós, A., & Palomares Figueres, M. (2020). Ciudad y arquitectura en el legado gráfico de Javier Goerlich Lleó. *EGA Revista de Expresión Gráfica Arquitectónica*, 25(39), 252. <https://doi.org/10.4995/ega.2020.13700>
- Quintana, E., Peñín Arquitectos SLP, Espinás, & Tarrasó SCP. (2022). 3. Entorno Lonja y Mercat Central, Valencia. *PS Paisaje #17 Espacio Público En La Comunitat Valenciana*, 17–26.
- Reforma y mejora del interior de la ciudad*. (1912). Ayuntamiento de Valencia.
- Sánchez Muñoz, D. (2013). La avenida del Oeste de Valencia. [Revista]. *Ars Longa.*, 22, 229–244.
- Sanchis Guarner, M. (1983). *La ciutat de Valencia: síntesi d'història i de geografia urbana* (4a-5a ed.) [Libro]. Ajuntament de València.
- Serra Desfilis, A. (2008). La construcción de las murallas de Valencia en el siglo XIV: Ampliación, defensa y administración. In Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia & Ajuntament de València (Eds.), *Historia de la ciudad. Tradición y progreso: Vol. V* (pp. 79–93).
- Simó, T. (1982). Valencia, 1900: El nuevo centro urbano. En A. Bonet Correa (Ed.), *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano: Vol. Tomo II. Universidad Complutense de Madrid*.
- Simó Terol, T. (1973). *La arquitectura de la renovación urbana en Valencia* [Libro]. Albatros.
- Simó Terol, T. (1983). *Valencia centro histórico: guía urbana y de arquitectura...* (Carme. Jordá Such, Ed.) [Libro]. Institucion Alfonso el Magnanimo.
- Sorribes i Monrabal, J. (1978). *Crecimiento urbano y especulación en Valencia* [Libro]. Almadin.
- Sutcliffe, A. (1973). *Ocaso y fracaso del centro de París* [Libro]. Gustavo Gili.
- Statens Planverk. (n.d.). *Bostadens Grannskap, informe 24*.
- Taberner, Francisco. (1987). *Valencia entre el Ensanche y la reforma interior* [Libro]. Institució Alfons el Magnànim.
- Taberner, Francisco., & Alcalde Blanquer, C. (2010). *Guía de arquitectura de Valencia* (Francisco. Taberner & C. Alcalde Blanquer, Eds.; 2a ed.) [Libro]. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.
- Taberner Pastor, F. (2000). *Historia de la ciudad. Vol. 3. Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*. [Libro]. Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.
- Taberner Pastor, F. (2008). Los adelantos del siglo en el ocaso de la Valencia decimonónica. En torno al arquitecto Luis Ferreres Soles. En *Historia de la ciudad*. Tradición y progreso (pp. 209–224).
- Tarragó Cid, S. (1980). *El Plan Macià: síntesis del Trabajo del GATCPAC para Barcelona*. <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/5303#.YslBoUFytPM.mendeley>
- Teixidor de Otto, M. J. (1971). La calle de la Paz (Valencia). *Cuadernos de Geografía de La Universidad de València*, 8, 83–103.
- Teixidor de Otto, M. J. (1976). *Funciones y desarrollo urbano de Valencia* [Libro]. Instituto de Geografía.
- Tomás Llavador, J. M. (2016). *GEOMETRIAS DE CIUDAD. EL JUEGO DE LOS AGENTES URBANOS. EL CASO DE VALENCIA* [Universitat Politècnica de València]. <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/62313>
- 20M EP (14 julio 2022) *Un proyecto de "renaturalización ambiciosa" gana el concurso de ideas para remodelar la Plaza de San Agustín*. 20minutos Valencia [En línea] <https://www.20minutos.es/noticia/5029813/0/un-proyecto-de-renaturalizacion-ambiciosa-gana-el-concurso-de-ideas-para-remodelar-la-plaza-de-san-agustin/> (Consultado 27 agosto 2022)

