



## LA ARQUITECTURA DE LOS PRIMEROS GARAJES DE VALENCIA

Jose Luis Fuentes Bargues

Depto. de Proyectos de Ingeniería – Universidad Politécnica de Valencia

Depto. de Ingeniería Química – Universidad de Valencia

[jofuebar@dpi.upv.es](mailto:jofuebar@dpi.upv.es)

Recibido: 20 de septiembre de 2012. Aceptado: 11 de julio de 2013.

### La arquitectura de los primeros garajes de Valencia (Resumen)

El desarrollo y la expansión del automóvil a principios de siglo XX originó la necesidad de lugares de guarda y custodia: los garajes, que, además, servían como talleres, lavaderos, venta de accesorios y gasolina, y, en ocasiones, funcionaron también como agencias de exposición y venta de vehículos.

Las construcciones destinadas a garaje se diseñaban con un programa de necesidades bien definido y con una estética acorde a los edificios de tendencias eclécticas, modernistas y post-modernistas de la época. En este trabajo se aborda el nacimiento de estas instalaciones en la ciudad de Valencia, hasta finales de los años veinte, y se muestra la evolución en el emplazamiento, la distribución y la arquitectura.

**Palabras Clave:** garajes, modernismo, eclecticismo, Valencia, automóvil.

### The architecture of the first garages of Valencia (Abstract)

The development and expansion of the automobile in the early 20th century resulted in the need for the places of custody: garages, which also served as workshops, laundry, accessory and gasoline sales, and sometimes as agencies of exhibition and sale of vehicles.

The buildings were designed garage aimed at a well-defined program needs and aesthetic buildings according to the eclectic tendencies, modernist and post-modernist era. This paper deals with the birth of these facilities in the city of Valencia, to the late twenties, and shows the evolution in the location, distribution and architecture.

**Key words:** garages, modernism, eclecticism, Valencia, car.

### El automóvil

El inicio del siglo XX supuso el triunfo del automóvil como sistema de transporte, aumentando la demanda de tal modo que posibilitó su fabricación en serie tanto en Estados Unidos como en Europa, donde Francia y Alemania fueron la vanguardia del sector, con las empresas fabricantes Daimler-Motoren, Benz y Panhard & Levassor.

En España, tras intentos de menor envergadura, como la del valenciano Emilio de la Cuadra, con la Compañía General de Coches Automóviles Emilio de la Cuadra, se creó en 1904 “La Hispano Suiza. Fábrica de Automóviles Sociedad Anónima”, con una primera planta en Barcelona y otras posteriores en París y Guadalajara. Durante la I Guerra Mundial, las necesidades bélicas hicieron que la fabricación de automóviles se compaginara con la de motores de aviación, vehículos industriales y material de guerra.

Los inicios del siglo XX también supusieron en España la introducción de las primeras marcas extranjeras: Fiat adquirió la planta de la Hispano Suiza en Guadalajara y Ford inició en 1920 la producción de sus vehículos en una planta de ensamblaje ubicada en Cádiz (figura 1), para posteriormente, en 1923, trasladarla a Barcelona (figura 2).



**Figura 1. Planta Ford en Cádiz, año 1920.**

Fuente: El Periódico del Motor / Buscador / El centenario de Ford en España. [En línea]. Disponible en: <http://www.elperiodicodelmotor.com/epm/articulo/centenario-de-ford/280>.



**Figura 2. Planta Ford en Barcelona, año 1923.**

Fuente: Martínez Cordero, M. Historia de Ford en España: 1919-1954.

Este aumento de la oferta automovilística, a principios del siglo XX se estima que existían unas 612 fábricas por todo el mundo[1], así como la necesidad de la clase social más acomodada de disponer del nuevo medio de transporte, para lo que no solo era un símbolo de progreso, sino, además, un modo de hacer ostensible su posición preeminente, generaron la aparición de las agencias de venta de vehículos, los talleres y los garajes.

El automóvil, tanto en la ciudad de Valencia como en el resto de España, fue adquiriendo cada vez una mayor presencia en la sociedad, y prueba de ello fueron la sucesión de eventos entre los pioneros del automóvil. Así, por ejemplo, la caravana automovilística proveniente de Barcelona que organizó el Real Automóvil Club durante la Exposición Regional de Valencia de 1909 fue uno de los acontecimientos de mayor repercusión social de la Exposición[2]. Otras actividades fueron las “gimkanas” realizadas en la Gran Pista de la Exposición (figura 4), consistentes en maniobras para sortear rampas, muros, plantas ornamentales, balones de gas y cintas[3], y las carreras automovilistas, como la Fiesta del kilómetro Lancé en el Paseo del Grao (figura 3).



**Figura 3. Carrera en el Paseo del Grao.**

Fiesta del “kilómetro lancé”, año 1910. Fotografía: Gómez Duran. [En línea]. Disponible en: <<http://www.skyscrapercity.com>>.



**Figura 4. Cartel anunciador de las Gimkanas de la Exposición Regional de Valencia, año 1909.**

Fuente: Exposición Regional Valenciana (1ª.1909.Valencia). Grandes fiestas automovilistas [Material gráfico].

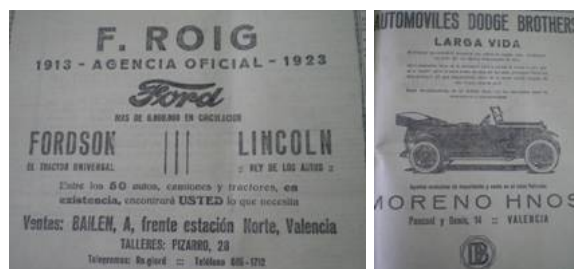
El crecimiento continuo del sector automovilístico y la necesidad de la sociedad de conocer y disfrutar de los nuevos “ingenios” se vería reflejado en la ubicación de un pabellón en la Exposición Regional de Valencia en 1909 (figura 5), diseñado por el arquitecto Francisco Almenar Quinzá, donde se expusieron dos limusinas y un landolet de la casa Berliet, un phaeton y accesorios de la casa Vidal, un phaeton y una limusine de la casa Fiat-Milan y dos voiturettes del ingeniero Vicente Sanchis Tarazona, con motores Dion-Bouton de 6 y 8 caballos y velocidades estimadas de 40 y 75 km/h respectivamente[4].



**Figura 5. Vista General del Pabellón del Automóvil, al lado del Teatro Circo, año 1909.**

Fuente: Vegas López-Manzanares, F. La Arquitectura de la Exposición Regional Valenciana de 1909 y de la Exposición Nacional de 1910, p. 456.

El desarrollo del sector automovilístico se hizo también patente en los medios de comunicación, donde proliferaron los anuncios de las agencias de venta de vehículos y accesorios (figura 6).



**Figura 6. Anuncios sobre Agencias de Venta de Vehículos y Accesorios.**

Fuente: Diario Las Provincias, año 1923.

En lo relativo al parque automovilístico, Valencia tenía en 1914 alrededor de un millar de automóviles y en 1925 pasó a tener matriculados entre turismos, camiones, taxis, autobuses y motocicletas, un total de 3.852 vehículos[5]. Este aumento tuvo como consecuencia la necesidad de habilitar espacios donde guardar o custodiar los automóviles[6], lo que condujo al nacimiento del garaje. Estos espacios no solo suponían una zona de custodia de vehículos, sino que en muchas ocasiones su actividad se veía

complementada con las de reparación, lavadero, venta de accesorios y en algunos casos venta de gasolina (figura 7).



**Figura 7. Anuncio sobre Venta de Gasolina.**

Fuente: Diario Las Provincias, año 1922.

## La arquitectura y el urbanismo en Valencia

### *El marco económico*

La segunda mitad del siglo XIX supuso a Valencia y su área de influencia una época de auge económico, pero, al contrario de lo que sucedió en otras ciudades españolas y europeas, esta situación no se debió al auge de la industria, sino a un crecimiento agrario constante basado principalmente en dos productos, la naranja y el arroz. En el caso de la naranja, si en el año 1872 se contabilizaban 2.765 hectáreas de cultivo de cítricos, en 1915 se llegaron a las 37.500 hectáreas; de hecho, la naranja, que en el año 1852 era el producto valenciano número veintitrés en exportaciones, se convirtió en el quinto producto en 1900[7].

Fue precisamente durante esta época cuando se produjo la desecación de la Albufera para convertirla en arrozal; el lago, que en 1861 tenía una superficie de 15.971 hectáreas, llegó a reducir sus dimensiones en 1912 a 2.896 hectáreas, con el consecuente aumento de producción y la exportación de arroz[8].

Junto al auge de estos dos productos, también se han de destacar hechos puntuales que beneficiaron a la agricultura valenciana, como la aparición en 1868 de la filoxera en Francia, lo que supuso el aumento de la exportación del vino, principalmente de la zona de Requena-Utiel.

Este desarrollo económico de la agricultura convirtió a la ciudad de Valencia en un centro de negocios y servicios y permitió el desarrollo del comercio local, regional, nacional e internacional. De hecho, el puerto de Valencia se convirtió en el cuarto puerto nacional en cuanto a importación y el primero por lo que se refiere a la exportación.

Este aumento del número de exportaciones agrícolas tuvo un efecto arrastre sobre algunos sectores industriales, como fueron el ferroviario, con el objeto de mejorar el transporte de los productos hacia la zona portuaria, y el naval, con la construcción y operaciones de mantenimiento de navíos.

Este florecimiento económico no solo consolidó las actividades industriales preexistentes, como la textil, la de abanicos, la de la seda, la de los curtidos o la de los muebles, sino que incluso permitió el desarrollo de industrias no tradicionales valencianas, como la de la maquinaria agrícola o la de la industria química; sin embargo, la industria no fue el elemento motor de la economía valenciana[9], sino un efecto más del crecimiento económico debido a la pujanza de la agricultura.

### *El marco social*

La ciudad de Valencia tenía en 1871 una población de 126.735 habitantes, con una estructura social característica de una ciudad en un estado incipiente de desarrollo económico y en la que cabe destacar la fuerte importancia de la actividad agrícola, la artesanía y el servicio doméstico, con niveles aún moderados de trabajadores asalariados empleados en la industria y en los servicios.

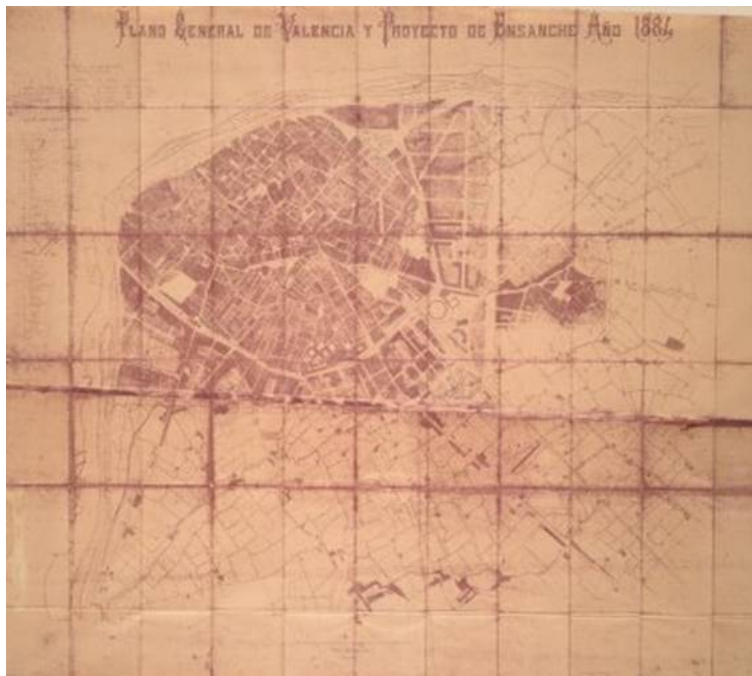
En el año 1900 la población había aumentado a 211.801 personas. El progresivo desarrollo de la ciudad de Valencia como centro de negocios originaría una demanda de mano de obra no cualificada que traería como resultado un crecimiento poblacional vía inmigración y, como consecuencia directa, una transformación de la estructura social.

En 1925 la población de la ciudad de Valencia ascendía a 280.166 personas y en el año 1929 se había llegado a los 308.608 habitantes[10]. La estructura social de la ciudad se había modernizado en cincuenta años, con un incremento en el número de trabajadores dedicados al comercio y a la industria y con un descenso significativo de aquellos que lo hacían en la agricultura y la artesanía. En cuanto al grado de segregación social del espacio urbano, los grupos sociales más dominantes ocupaban principalmente los distritos de Audiencia, Teatro y Universidad, es decir, el centro de la ciudad, mientras que las clases sociales con menor poder adquisitivo se concentraban en barrios como Ruzafa, Misericordia, Hospital, Museo, Vega y Puerto, es decir, los distritos periféricos de la ciudad.

### *El desarrollo urbanístico de Valencia*

Las epidemias de cólera de los años 1854 y 1855, la elevada densidad de población (558 habitantes por hectárea) de los barrios interiores de la ciudad, la urgencia de más viviendas debido al fuerte impacto migratorio, la necesidad de mejora de las condiciones higiénicas y sanitarias y el aumento de los precios de los arrendamientos urbanos fueron condicionantes suficientes para el enderrocamiento de las murallas de la ciudad (1865-1884) y el desarrollo de nuevos espacios urbanos, más amplios y aireados, con viales anchos y bien dimensionados, con requisitos de parcelación y edificación, etc.

En la ciudad de Valencia, el Plan de Ensanche de 1884 (aprobado finalmente en 1887) de los arquitectos José Calvo, Joaquín Arnau y Luis Ferreres (figura 8) permitió la demolición de la fábrica de gas del Marqués del Campo y la organización de las calles entre Colón, Ruzafa, Gran Vía y Llano del Remedio con el desarrollo de siete calles paralelas a la calle Ruzafa, cuyas longitudes iban decreciendo conforme se acercaban a la actual Plaza de América, y todas ellas atravesadas por el eje que suponía la calle Cirilo Amorós. En esta zona se generó una ordenación en planta basada en las cuadrículas del Plan Cerdá de Barcelona, lo que permitió edificaciones de una altura en la parte interior de las manzanas, destinadas principalmente a talleres, cubiertas y actividades de servicio.



**Figura 8. Plan de Ensanche de 1884, aprobado finalmente en 1887.**

Fuente: Plan de Ensanche, 1887. AHMV.

Posteriormente, en 1907, el arquitecto Francisco Mora y el ingeniero Vicente Pichó redactaron un nuevo Plan de Ensanche (aprobado finalmente en 1912), con el que se ampliaba la ciudad de Valencia hacia la zona Sur. Se utilizó como eje principal la actual avenida del Antiguo Reino de Valencia y se prolongaron las siete calles del Ensanche Noble desde la Gran Vía hasta el camino de Tránsitos (actual avenida Peris y Valero). En estos planeamientos se regularon las condiciones de parcelación y edificación de los edificios y viviendas, en pro de una construcción ordenada y de unas condiciones higiénicas adecuadas para la población y, en definitiva, para la ciudad.

Aparte de estos grandes proyectos urbanísticos, se desarrollaron varios proyectos sectoriales de especial importancia, como la urbanización de la Gran Vía Marqués del Turia, con diseño del arquitecto municipal Francisco Mora, desde la calle Pizarro hasta el cauce del río Turia, donde se creó, en el último tramo, la plaza ovalada que se dedica a Cánovas del Castillo. Otro de los proyectos fue la prolongación de las principales vías que arrancaban del casco antiguo: la continuación de la calle del Hospital por las calles Cuenca y Angel Guimerá y la de la calle Quevedo por el antiguo camino de Jesús.

Otro aspecto significativo para situar la evolución urbanística de la ciudad de Valencia durante el final del siglo XIX y las dos primeras décadas del siglo XX fue la realización de la ya citada Exposición Regional de Valencia de 1909 y la posterior prórroga como Exposición Nacional durante el año 1910. Esto supuso la construcción, en torno a la Fábrica de Tabacos (actualmente edificios municipales) y entre la Alameda y la actual calle Micer Mascó, de una serie de pabellones, edificios e infraestructuras de ocio, como cinematógrafos, quioscos o la Gran Pista, que fueron un fiel reflejo de la situación social, política y económica de la sociedad valenciana de la época.

La Exposición supuso, por un lado, el espaldarazo definitivo a la urbanización de la orilla norte del río Turia y, por otro, una serie de obras, en unos casos promovidas por las instituciones y en otros por particulares, de mejora de los barrios antiguos (asfaltado, iluminación eléctrica,...), de urbanización de calles (Paseo de Monteolivete, Sorní, Navarro Reverter,...) y la finalización de los caminos de tránsitos, entre ellos, los de Burjassot y el Grao.

Aunque su relevancia urbanística sea menor, por su carácter simbólico y social es conveniente mencionar la construcción de la Pasarela de la Exposición, considerada necesaria por la organización (el Ateneo Mercantil) para solucionar el problema del acceso del público a la muestra. Su carácter sólido y definitivo (hormigón armado) constituyó el aporte testimonial de la Exposición a la ciudad de Valencia. La pasarela se construyó en 1909 según la propuesta del ingeniero José Aubán, y hasta su colapso, con la riada de 1957, supuso la vía de comunicación entre la rutina y el ocio, entre el trabajo y los paseos dominicales por la Alameda, entre las obligaciones y las diversiones de las Ferias de Julio.

Por lo que se refiere al centro de la ciudad, no cuajaron los diversos Proyectos de Reforma Interior planteados, y solo en los solares del antiguo barrio de Pescadores, las actuales calles Pérez Pujol y Correos, se realizaron importantes actuaciones de reacondicionamiento urbano y de construcción de nuevas edificaciones.

Aunque con menor intensidad, también se construyó en varios enclaves de la ciudad, como Benimaclet, Patraix y Monteolivete, y en torno a los tradicionales caminos, como los de Alirós, San Luis, Malilla, etc., donde se generaron asentamientos lineales de viviendas unifamiliares de una o dos alturas.

### **La arquitectura valenciana**

Para cualquier profano en la materia, hablar de la arquitectura de principios de siglo XX es hablar de Modernismo, del Art Nouveau, es decir, de algo nuevo, de algo joven, que intenta al mismo tiempo ser una revolución y una liberación[11]. Esta revolución o estos aires de cambio en realidad no serían ni tan evidentes ni tan acentuados en todas las ciudades ni en todos los arquitectos, y, por tanto, no se pueden establecer unas características que definan por completo toda la época.

Entre las características que se pueden destacar como comunes o al menos diferenciadoras de la nueva arquitectura, se pueden enumerar las siguientes:

- La búsqueda de una ruptura con el pasado, evitando repetir fórmulas o más bien reinterpretando las formulaciones de otras épocas: barrocas, góticas, etc.
- La importancia del espacio en el diseño, con la aparición de los programas de necesidades que conocemos actualmente.
- El intento de ruptura con el fachadismo, que condicionaba todas las construcciones desde el Barroco.
- La aparición y uso de nuevos materiales, principalmente el acero y el hormigón armado, que permitirían una mayor flexibilidad en el diseño y la aparición de nuevas tipologías constructivas.

Otro aspecto reseñable son los destinatarios de esta nueva arquitectura, fundamentalmente la nueva clase social emergente: la burguesía. Esta tenía, por un lado, una necesidad práctica, es decir, precisaba de viviendas que le permitiera aprovechar mejor esos centros económicos y de poder en que se estaban convirtiendo las ciudades, en especial, la ciudad de Valencia, y, por el otro lado, en el plano simbólico, debía hacer visible su estatus social y económico, y qué mejor modo que a través de la arquitectura de sus viviendas.

Todos los autores que han abordado la arquitectura valenciana de finales del siglo XIX y principios del XX coinciden en calificar el modernismo valenciano como un modernismo tardío en el que la influencia del catalán y de la Escuela de Arquitectura de Barcelona acabó imponiéndose a la escuela secessionista austríaca, que encontró eco en muy pocos arquitectos y en algunas de sus obras. De todos modos, no es posible hablar de estilos antagonistas ni de arquitectos que se alineasen a favor de uno u otro estilo, ya que la carrera arquitectónica de muchos de ellos, y su evolución, los fue llevando desde el eclecticismo de fin de siglo hasta un post-modernismo valenciano o un preracionalismo, pasando por los modernismos puros o con referencias neobarrocas o neoplaterescas.

En la arquitectura valenciana de finales de siglo XIX pueden señalarse los primeros cambios o novedades, realizados por los propios arquitectos y maestros de obras historicistas en sus diseños y construcciones, conociéndose esta concepción del arte arquitectónico como Eclecticismo. Estos cambios vinieron influenciados por los viajes de arquitectos, maestros de obras y de los propios clientes a Europa y por la incidencia de la Escuela de Arquitectura de Madrid. Entre esos cambios, cabe resaltar la utilización de elementos de carpintería o de hierro en miradores o balconadas, de pilastras, palmetas, frontones y acroterios en las fachadas de los edificios, así como por la utilización de columnas de fundición y azulejos en las fachadas. Se han de destacar los trabajos de Antonio Martorell, de Joaquín Belda y del maestro de obras Lucas García.

En el período entre los años 1903 y aproximadamente 1909 se encuentra la época modernista pura, donde se distinguen dos vías o tendencias. En primer lugar, la de los arquitectos valencianos de la Escuela de Arquitectura de Barcelona, como Francisco Mora y Manuel Peris, y la del arquitecto catalán afincado en Valencia Carlos Carbonell, donde cabría destacar el uso de motivos ornamentales, en especial neobarrocos y neorrocócós, y la introducción de nuevos materiales locales, como la cerámica, el hierro en barandillas y la madera en carpinterías exteriores y los remates de los edificios.

La segunda tendencia fue el estilo influenciado por Wagner y el secessionismo vienés, cuyos principales representantes fueron Vicente Ferrer, Vicente Sancho y, en menor medida, Demetrio Ribes. En este modernismo, más geométrico, predominaban las formas ornamentales y estructuras rectilíneas, tanto verticales como paralelas y cuadradas, buscando composiciones simétricas en fachadas y una unidad entre el interior y el exterior; en definitiva, una unión entre la ornamentación y la funcionalidad.

El final de esta etapa se sitúa en el año 1909[12], como consecuencia de la celebración en Valencia de la Exposición Regional. La floreciente economía y sociedad valenciana necesitaba expresar su vitalidad no solo hacia ella misma sino hacia el resto de España, y Tomas Trénor, como presidente del Ateneo Mercantil valenciano, fue el promotor y alma de la organización de la Exposición[13]. En el aspecto arquitectónico se nombró a Antonio Martorell como arquitecto-presidente de la Exposición, encargándose de coordinar todos los aspectos, mientras que la mayoría de los trabajos se encargaron a arquitectos jóvenes recién titulados, entre los que cabe citar a Francisco Almenar, Vicente Rodríguez y Carlos Carbonell. En líneas generales, se trataba de construcciones sencillas que utilizaban muros portantes de ladrillo macizo revestidos posteriormente, forjados y cubiertas con estructuras metálicas, iluminación a través de los muros y, solo excepcionalmente, iluminación cenital, pero, en cambio, con unas fachadas simétricas recargadas de elementos. En realidad, la vestidura de la fachada del recinto de la Exposición y de los edificios se impuso por encima de cualquier otro condicionante[14].

Al éxito de las exposiciones le siguieron otras obras de carácter civil muy significativas para la ciudad de Valencia, como fueron el Mercado Central, con proyecto de Alejandro Soler y Francisco Guardia y dirección de obras de Enrique Viedma; el Mercado de Colón, del arquitecto Francisco Mora y la Estación de Ferrocarriles de la Compañía del Norte, obra de Demetrio Ribes.

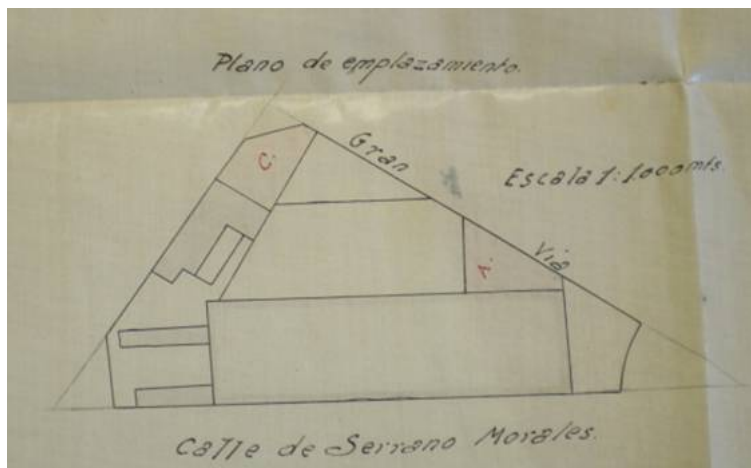
En el final de la primera década y el inicio de la segunda fueron aumentando las voces críticas con los modernismos, aunque más bien iban dirigidas a las influencias del extranjero, que empezaban a considerarse como expresión de un cierto "colonialismo arquitectónico"[15]. Esta actitud nacionalista y la búsqueda del distanciamiento con las corrientes arquitectónicas europeas hizo que se empezara a construir un gran número de edificios, tanto públicos como privados, con decoraciones neobarrocas, neorrenacentistas y neoplaterescas. Se trató de lo que se conoce como el "Estilo Francés"[16], aunque sin olvidar las características específicas de Valencia, como la azulejería o las continuas referencias al mar y a la huerta. Hay muchas obras representativas de esta época, en especial residenciales, entre las que cabría destacar, por lo que se refiere a las construcciones públicas, el Palacio de Correos y el Ayuntamiento. Entre los arquitectos del período se puede citar a Carlos Carbonell, Manuel Peris, Francisco Almenar, Vicente Rodríguez, Enrique Viedma y Javier Goerlich. En definitiva, la arquitectura valenciana fue evolucionando en la misma medida que lo hacían los arquitectos valencianos o aquellos de otra provincia que desarrollaban su carrera en Valencia.

## Los primeros garajes

Los garajes empezaron a construirse como tales en los años veinte, y su construcción respondía principalmente a una necesidad funcional. La implantación del automóvil en la sociedad fue geométrica y, por tanto, la industria y servicios que la acompañó (gasolineras, venta de vehículos y de accesorios, talleres, lavaderos y, obviamente, lugares de guarda y custodia) se hizo indispensable para el uso ordenado de esta nueva tecnología.

Los primeros garajes se ubicaron principalmente en el Ensanche Noble, y se encontraban tanto en los patios de manzana, con acceso por la planta baja de los edificios de viviendas, o como construcciones independientes. En ocasiones, algunas de las edificaciones que luego se convertirían en garajes no estaban destinadas originalmente a esa función, y fue precisamente la necesidad o la oportunidad de negocio lo que hizo que cobertizos y naves-almacenes se reconvirtieran en garajes, talleres o lavaderos.

El primero de los garajes referenciados es el Garaje Victoria, situado en la manzana que conforman la actual Plaza de América, la Gran Vía Marqués del Turia y la calle Serrano Morales, cuyo propietario fue Vicente Pizcueta Navarro. Se trata de un garaje que fue construyéndose en sucesivas etapas hasta alcanzar en el año 1925 su configuración definitiva (figura 9). Su construcción inicial data de 1914[17], con proyecto del arquitecto Francisco Almenar Quinzá. A este garaje inicial, de 1.149 m<sup>2</sup> y veintidós cabinas individuales de automóviles, se le añadieron en 1916 nuevas estancias, diseñadas por el mismo arquitecto, donde se ubicaron los despachos del propietario[18]. En 1917, de nuevo con proyectos de Francisco Almenar, se lanzan sendas ampliaciones[19], que aumentan la superficie en 771 m<sup>2</sup>. En el año 1920, con proyecto del arquitecto Javier Goerlich Lleó, se realizaron nuevos cobertizos[20], aunque en el expediente municipal no queda claro si su promotor los dedicó a la actividad de garaje o al alquiler a terceros como almacén. En ese mismo año, Javier Goerlich presentó un proyecto para una cubierta[21] de 856 m<sup>2</sup> en la parte posterior del garaje inicial, que pasó a formar parte del garaje con acceso desde la calle Serrano Morales. Este complejo industrial-servicios se amplió definitivamente en el año 1925[22], con la construcción de una cubierta (la denominada C, la A no se llegaría a construir) diseñada por el maestro de obras José Peris Martínez.



**Figura 9. Garaje Victoria con todas sus edificaciones.**

Fuente: Proyecto de José Peris. AHMV. Ensanche año 1925. Caja 4. Expediente 318.

La calle Cirilo Amorós y la Gran Vía se convirtieron en los grandes ejes de comunicación de la parte nueva de la ciudad, y en torno a estas dos vías se ubicaron los nuevos garajes. En Cirilo Amorós, Francisco Ortiz y Manuel Monleón promovieron dos garajes, explotados como garajes Valencia, uno situado en la manzana que conforman las calles Isabel la Católica, Cirilo Amorós y Jorge Juan y el otro en el chaflán entre las calles Cirilo Amorós y Grabador Esteve. El garaje de la calle Isabel la Católica, cuyo proyecto fue obra del arquitecto Emilio Ferrer Gisbert, data del año 1920[23] y se trataba de una construcción de 2.155 m<sup>2</sup> en planta baja y 141 m<sup>2</sup> en planta piso que disponía de cincuenta y cuatro cabinas individuales para automóviles; posteriormente, en 1921[24], fue ampliado con una nueva construcción (638 m<sup>2</sup>), con entrada por Isabel La Católica, donde se ubicó el lavadero y el aparcamiento de camiones. Del garaje situado en la confluencia de Cirilo Amorós con Grabador Esteve no existen datos de su construcción, aunque sí se conservan fotografías de su fachada y tickets de su explotación (figuras 10 y 11).



**Figura 10. Ticket del Garaje Valencia, Julio 1923.**

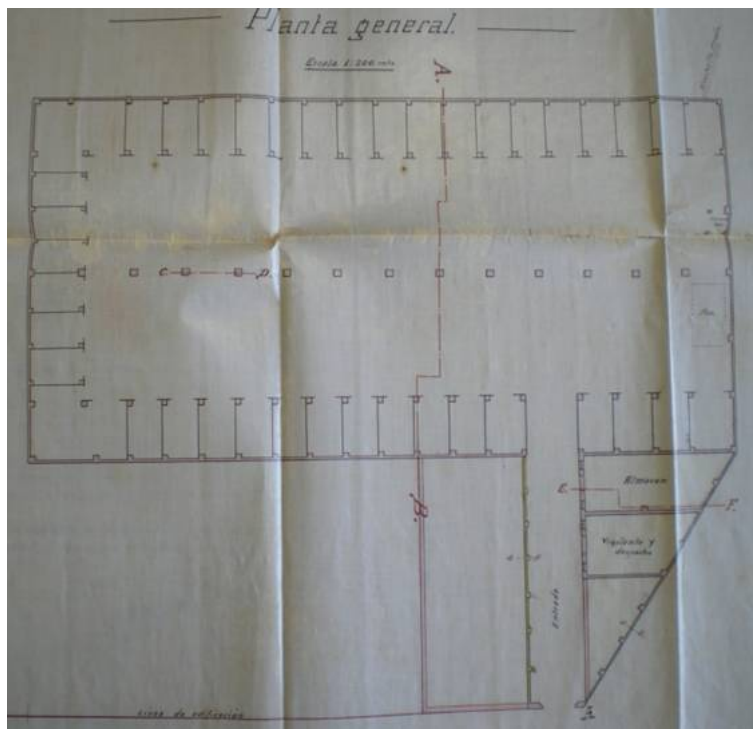
Fuente: SkyscraperCity/  
EuropeanForums/ForodeRascacielosEspañoles/ForosRegionales/ComunidadValenciana/  
RememberValencia. [En línea]. Disponible en: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=370996>.



**Figura 11. Fachada del Garaje Valencia, situado en el chaflán entre Grabador Esteve y Cirilo Amorós.**

Fuente: Foro Valencia en Blanco y Negro [En línea]. Disponible en: <http://valenciablancoynegro.blogspot.com.es>.

En el año 1920 se proyectó el Garaje Martí[25], propiedad de Juan Bautista Martí, situado en el patio de manzana que conforman las calles Taquígrafo Martí, Conde de Altea, Maestro Gozalbo y la avenida Victoria Eugenia (actual Avenida del Reino Valenciano) (figura 12). El garaje, diseñado por el arquitecto Eugenio López Aracil, comprendía una construcción en planta baja de 2.749 m<sup>2</sup> con treinta y ocho cabinas individuales, lavadero y foso para cambio de aceites. Posteriormente, en 1921, sobre el chaflán de la calle Martí y la avenida del Reino Valenciano, se construyó un edificio de viviendas[26] de planta baja más cinco alturas, diseñado por el maestro de obras José Peris Martínez, y se modificó el acceso al garaje. Antes de finalizar la construcción del edificio, en 1922, se presentó un nuevo proyecto[27], también redactado por José Peris Martínez, que ampliaba la superficie de garaje en 891 m<sup>2</sup>, con doce cabinas individuales más y dándole salida por Conde de Altea.



**Figura 12. Distribución en Planta del Garaje Martí.**

Fuente: Proyecto de Eugenio López AHMV. Ensanche año 1920. Caja 4. Expediente 173.

También en 1920 se proyectó el Garaje Marco[28], actual Garaje Gran Vía, propiedad de don Agustín Marco Pérez y proyecto del arquitecto Demetrio Ribes Marco. Estaba situado en el número 62 de la Gran Vía Marqués del Turia, con salida a la calle nº 24 del Ensanche (calle Conde de Altea). El garaje inicial ocupaba una superficie de 2.128 m<sup>2</sup> de cubierta, con un total de veintiocho cabinas individuales y estancias anejas a la actividad (almacén, venta accesorios, etc.). Durante su construcción, el sobrestante del Ensanche denunció la ocupación de parte de una parcela municipal y de obras no conformes con el proyecto original, lo que originó la elaboración de un nuevo proyecto (1921) que contempló la construcción de un edificio de viviendas de cinco alturas (figura 13) sobre el cuerpo de planta baja no incluido en el patio de manzana.



**Figura 13. Izquierda: Fachada del Edificio Marco.**

Fuente: Proyecto de Demetrio Ribes. AHMV. Ensanche año 1920. Caja 3. Expediente 15.

**Derecha: Fachada Actual (2012) del Edificio con acceso a Garaje Gran Vía, nº 62 Gran Vía Marqués del Turia.**

Fuente: Elaboración propia.



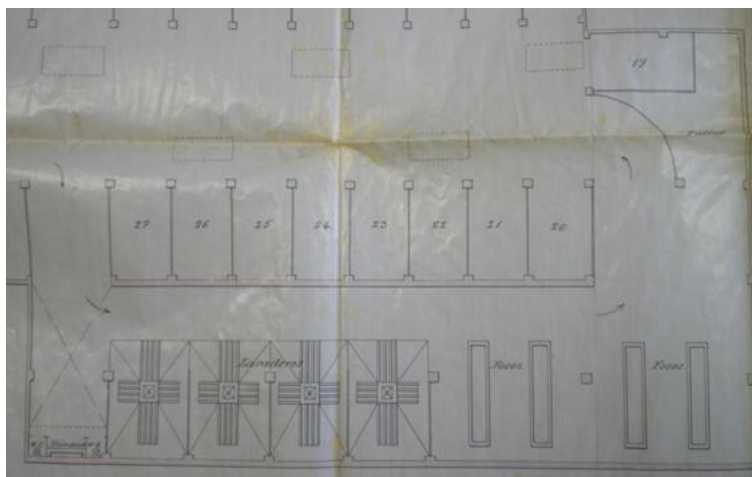
En el actual número 10 de la calle Grabador Esteve se construyó el Garaje El Turia (figura 14), propiedad de Francisco Nogués Romaguera, aunque posteriormente pasó a denominarse Garaje Nogués y en la actualidad se sigue explotando con el nombre de Parking Supremo. El proyecto fue realizado por el arquitecto Emilio Ferrer Gisbert en 1922[29], con construcción en planta baja de 993 m<sup>2</sup> y veintiuna cabinas individuales, si bien la configuración del garaje diseñado contemplaba el acceso a unas cubiertas realizadas en el año 1913[30] para Luis Montesinos Rodrigo, con proyecto de Francisco Almenar Quinzá, donde se disponía de más zonas de aparcamiento y de lavaderos.



**Figura 14. Emplazamiento y Fachada del Garaje Nogués (El Turia).**

Proyecto de Emilio Ferrer. AHMV. Ensanche año 1922. Caja 3. Expediente 6

En el actual número 69 de la calle Cirilo Amorós se ubicó el Garaje Auto-Central, al lado del Garaje Valencia, propiedad de Manuel Lleó, con proyecto de Francisco Almenar Quinzá (año 1923)[31]. Se trataba de un garaje en planta baja con treinta y ocho cabinas individuales, lavadero y taller (figura 15), disponiéndose en planta primera otras estancias y habitaciones para el vigilante del garaje.



**Figura 15. Lavadero y taller del Garaje Auto-Central.**

Fuente: Proyecto de Francisco Almenar. AHMV. Ensanche año 1923. Caja 2. Expediente 12498.

En el actual número 18 de la calle Pizarro se ubicó el garaje-taller de Francisco Roig Cogollos, propietario de la agencia de venta de vehículos Ford en la ciudad de Valencia. El proyecto del garaje, que surgió como una construcción de cubiertas (368 m<sup>2</sup>) y sustitución de techumbres existentes (435 m<sup>2</sup>), fue redactado en el año 1922[32] por el maestro de obras José Peris Martínez. En este caso, se trataba de unas cubiertas con un faldón a un solo agua en todo el perímetro, dejando un hueco en el centro del solar. Con respecto a las construcciones citadas anteriormente, se trató de una construcción más liviana.

Del mismo año 1924 se han de señalar dos proyectos más que no llegaron a construirse. En primer lugar, el que debería haber sido el Garaje Albors[33], promovido por Eduardo Albors y con diseño de José Peris Martínez, con una superficie de 254,6 m<sup>2</sup> y cuatro cabinas individuales, situado en la travesía de Algirós (actual calle Martí Grajalés). Una vez obtenida la licencia, se modificó el proyecto para albergar un edificio de viviendas. La segunda instalación no construida fue el Garaje Ciscar[34], promovido por Juan Ciscar y con proyecto del arquitecto Emilio Artal Fos, que diseñó en la avenida Mariano Aser (actual Paseo de la Alameda) un garaje en planta baja de 1.258 m<sup>2</sup> con cuarenta y seis cabinas individuales.

La primera de las características comunes de estos garajes es su localización: todos ellos se ubicaron en la zona del Ensanche y la Gran Vía. La nueva ordenación urbanística de la zona sirvió para albergar las viviendas, comercios, talleres industriales y, cómo no, las necesarias zonas de servicios: garajes, colegios, iglesias y mercados[35].

Otro de los aspectos que merece la pena destacar son los arquitectos que los diseñaron. Si bien su complejidad de diseño y constructiva no es grande, fruto quizá de la novedad e importancia económica que estas nuevas instalaciones empezaban a adquirir y de la elevada clase social de quien los poseía, para estos primeros garajes se decidió recurrir a arquitectos y maestros de obras de primer nivel. Así, a modo de ejemplo, Francisco Almenar fue autor de muchos pabellones de la Exposición Regional; Demetrio Ribes fue autor de la Estación del Norte; Emilio Ferrer fue co-autor de las Casas Chapa y autor del Cine Ideal; Javier Goerlich Lleó diseñó el Palacio de Exposiciones de Valencia, y el maestro José Peris Martínez fue autor de infinidad de edificios de viviendas, siendo además el único maestro de obras que formó parte del Colegio de Arquitectos cuando se creó en 1930.

## La expansión de los garajes

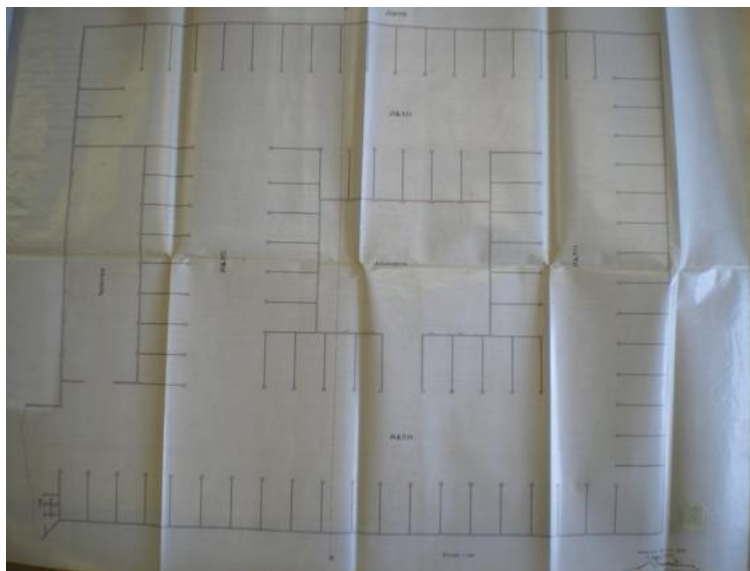
El aumento de la población de la ciudad como consecuencia del desarrollo económico exigía la construcción de nuevas viviendas, pero los precios tan elevados de los solares generados por los desarrollos urbanísticos de los Ensanches, junto con la poca oferta de viviendas económicas en la zona antigua de la ciudad, obligó al alejamiento del centro de la ciudad en busca de terrenos más económicos donde poder edificar.

La carencia de normativa sobre alineaciones en las zonas del extrarradio de la ciudad dificultó la construcción de casas económicas, por lo que para resolver este aspecto comenzaron a surgir las llamadas cooperativas de Casas Baratas, que construyeron en solares ubicados en medio de la huerta y que condicionaron el posterior urbanismo del extrarradio de la ciudad de Valencia.

Otra posibilidad para la construcción de nuevas viviendas económicas fueron los poblados del entonces extrarradio de Valencia, como los actuales barrios de Ruzafá, Benimaclet, Misericordia, etc., o los asentamientos lineales en torno a los caminos de circunvalación de Valencia: Algirós, Tránsitos, San Luís, etc.

Esta segregación de la edificación de viviendas en la ciudad de Valencia, con viviendas más suntuosas en el centro histórico y en los ensanches para las clases acomodadas y viviendas más económicas a lo largo de los poblados periféricos, junto con el aumento del parque automovilístico, tanto privado como público, originó un aumento considerable del número de garajes y su posterior expansión hacia otras zonas de la ciudad de Valencia.

Del año 1926 data el proyecto del Garaje Plus Ultra[36], el mayor de la época, con una superficie en planta baja de 3.535 m<sup>2</sup> (figura 16), propiedad de Luis Burguet Ferrer y diseñado por el arquitecto Salvador Donderis Tatay. Se ubicó en el patio de manzana formado por la Gran Vía Germanías y las calles Alcoy, Castellón y Segorbe. Se dispusieron ochenta y siete cabinas individuales más una zona de taller y lavadero. El edificio constaba de una nave central con cubierta a dos aguas de 13,4 m de luz flanqueada por dos naves laterales también con cubiertas a dos aguas de 8,25 y 9,25 m de luz respectivamente, unidas por cubiertas a una agua. Posteriormente, en 1928, sobre el acceso por la calle Castellón, también con diseño de Salvador Donderis, se construyó un edificio de viviendas de cinco alturas[37].

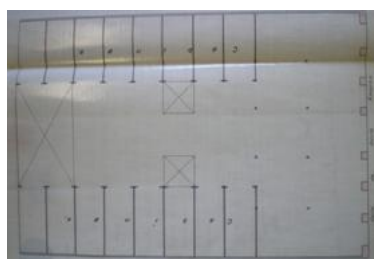


**Figura 16. Distribución en Planta (zona patio de manzanas) del Garaje Plus Ultra.**

Fuente: Proyecto de Salvador Donderis. AHMV. Ensanche a ño 1926. Caja 2. Expediente 111.

En ese mismo año, en la calle Conde de Altea se presentó un proyecto de modificación de la distribución del interior del patio de una casa para convertirlo en garaje, el que sería el Garaje Valier[38], promovido por Juan Valier y diseño del arquitecto Emilio Artal Fos. Se trataba de un garaje con veintitrés cabinas individuales y zona de taller y en el que se disponía un surtidor a la entrada del local de las cabinas con una capacidad máxima de almacenamiento de 5000 litros de gasolina.

En 1927, en la calle Cirilo Amorós nº 94, se ubicó el Garaje Antolí[39], propiedad de Francisco Antolí Candela y proyecto del arquitecto Carlos Carbonell Pañella. Fue una construcción en planta baja de 588 m<sup>2</sup>, con una zona inicial de acceso y maniobra y dieciséis cabinas individuales (figura 17). Su emplazamiento es reseñable, ya que en el mismo tramo de la calle Cirilo Amorós, entre las calles Conde Salvatierra y Grabador Esteve, se ubicaron los garajes Valencia, Lleó, Antolí y el que posiblemente sea uno de los garajes que todavía siguen funcionando en la actualidad, el Garaje Mediterráneo[40]. Este último está ubicado en las cubiertas del patio de manzana de la Casa Peris, aunque no se dispone de la fecha de cuándo comenzó a funcionar como garaje.



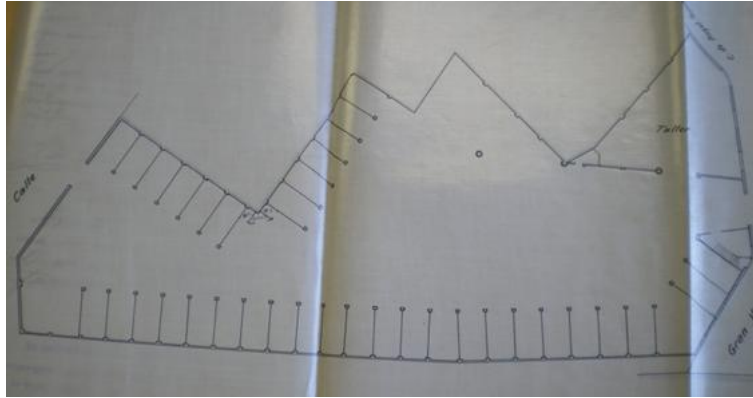
**Figura 17. Distribución en Planta del Garaje Antolí (izada).**

Fuente: Proyecto de Carlos Carbonell. AHMV. Ensanche año 1927. Caja 2. Expediente 865-27.

**Fachada actual (año 2012) del acceso del Garaje Mediterráneo (dcha.), situado en la Casa Peris de 1913.**

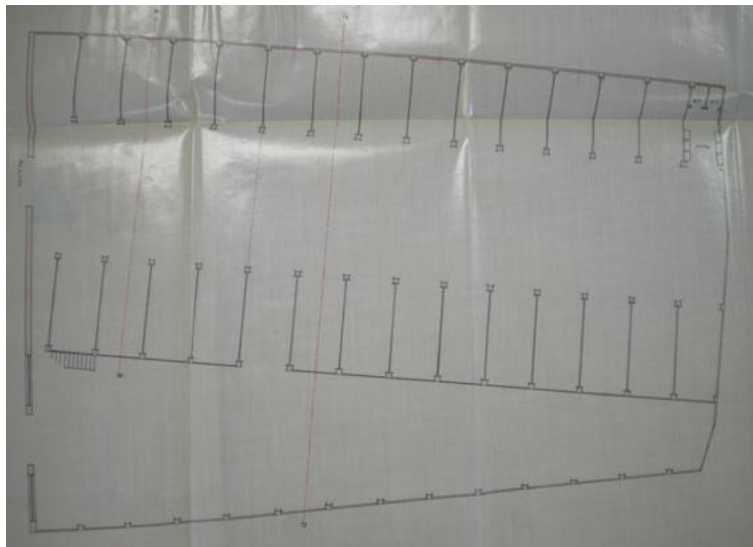
Fuente: Elaboración propia.

Del año 1928 datan cuatro garajes. El primero de ellos se localizaba en el chaflán entre la calle Ángel Guimerá y la Gran Vía Fernando el Católico, el Garaje Guimerá[41], propiedad de José White y proyecto del arquitecto Víctor Gosálvez Gómez. Se trataba de un garaje en planta baja de 1.600 m<sup>2</sup>, con una distribución que aprovechaba las irregularidades de la parcela, disponiendo inicialmente de cuarenta y dos cabinas individuales y servicios comunes. Tras una ampliación en planta primera de 85 m<sup>2</sup> para albergar la oficina y la vivienda del conserje y una redistribución de la planta baja, se redujo la capacidad a treinta y seis cabinas (figura 18).

**Figura 18. Distribución en planta del Garaje Guimerá.**

Fuente: Proyecto de Víctor Gosálvez. AHMV. Ensanche año 1928. Caja 1. Expediente 21991.

El segundo de los garajes del año 1928 fue el Garaje Alameda[42], propiedad de José Antonio Gómez Fos, situado en la avenida Mariano Aser (actual Paseo de la Alameda), con proyecto del arquitecto Emilio Artal Fos. Se trató de una construcción en planta baja con una superficie de 1.178 m<sup>2</sup> y que disponía de veintisiete cabinas individuales (figura 19), mientras que en la planta piso se ubicaron habitaciones para el portero y los chóferes (133 m<sup>2</sup>).

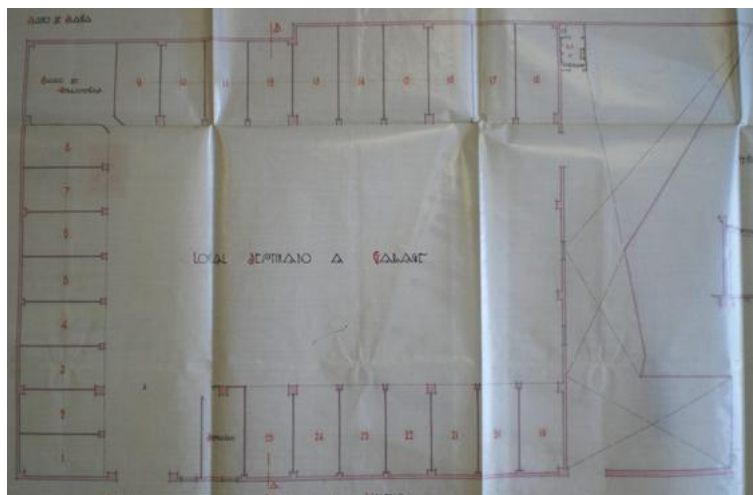
**Figura 19. Distribución en planta del Garaje Alameda.**

Fuente: Proyecto de Emilio Artal. AHMV. Ensanche año 1928. Caja 4 bis. Expediente 12597.

El tercero fue el Garaje Belloch[43], propiedad de José María Belloch y ubicado en la calle Císcar, en la primera manzana desde la Gran Vía Marqués del Turia. Con proyecto del arquitecto Alfonso Garín Ortola, era una edificación en planta baja con una superficie de 652 m<sup>2</sup>, con veintiuna cabinas individuales para automóviles y fosos para taller y cambio de aceites.

El último de los garajes construidos ese año fue el Garaje Mas[44], situado en la calle Vicente Brull. Este garaje fue promovido por Josefa Más Botella y el proyecto fue realizado por el arquitecto Lorenzo Criado Oltra, mientras que las obras fueron dirigidas por el arquitecto Luis Albert Ballesteros. Se trataba de una edificación en planta baja con una superficie de 809,25 m<sup>2</sup> y un total de treinta y seis cabinas individuales, y disponía de surtidor de grasas, de gasolina, taller y lavadero.

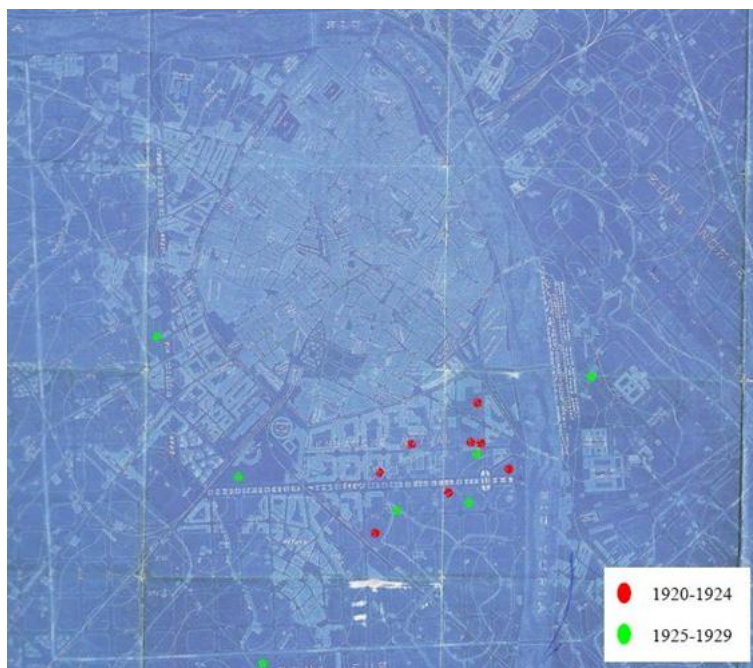
En 1929, el maestro de obras José Peris Martínez diseñó el Garaje Peris[45], propiedad de Antonio Peris Mocholí, situado en el camino de Tránsitos (actual avenida Peris y Valero), con la fachada trasera recayente a la línea de ferrocarril Valencia-Tarragona. Era una edificación en planta baja de 1.098,4 m<sup>2</sup> de superficie, con veinticinco cabinas individuales y taller (figura 20).



**Figura 20. Distribución en planta del Garaje Peris.**

Fuente: Proyecto de José Peris. AHMV. Ensanche año 1929. Caja 5. Expediente 911.

Un aspecto relevante de esta época de expansión de los garajes por la ciudad fue el aumento del número de arquitectos que diseñaron estas instalaciones: ya no parecía algo restringido a tres o cuatro arquitectos de gran renombre o especializados. Entre los citados en esta segunda etapa, cabe destacar a Emilio Artal Fos, con varias instalaciones en este periodo y alguna más posterior (Garaje Ricart, en 1930, y otros garajes de viviendas particulares).



**Figura 21. Ubicación de los Garajes en plano de alineaciones de Valencia[46].**

Fuente: Elaboración propia.

## Las normas

Las condiciones de diseño y construcción de los garajes en la ciudad de Valencia, y en concreto en el Ensanche, que fue la zona que concentró el mayor número de garajes, se desarrollaron a través de las Reales Ordenes del 13 de Mayo de 1911 y sus modificaciones posteriores y de las Ordenanzas Municipales del 23 de Mayo de 1912. Estas normas regulaban tanto las nuevas construcciones (altura de las edificaciones, dimensiones de los espacios interiores, huecos, etc.) como lo que debía ser el diseño y la dotación de unas mínimas infraestructuras higiénicas, como, por ejemplo, las redes de saneamiento (tanto pluviales como fecales), la ventilación o la iluminación natural. Por lo que se refiere al ornato, y más en la zona del Ensanche, resultan significativos varios puntos de su articulado, entre ellos la obligación de que los chaflanes de las manzanas debían pertenecer a un mismo edificio[47], los aspectos relativos a los acabados de las fachadas y la prohibición de emblemas, inscripciones, pinturas o relieves que pudieran ofender a la moral y a la decencia[48].

A partir del año 1925, con la publicación de la Real Orden del 9 de Febrero, por la que se aprobaba el Reglamento de Sanidad Municipal de la ciudad de Valencia, se hizo preceptivo, para la autorización de un garaje, el informe del Inspector de Sanidad de la zona correspondiente. Y si bien no existía un reglamento de garajes, desde 1922 se empiezan a encontrar en los expedientes de tramitación municipal informes del ingeniero del Ensanche en los que se hace especial hincapié en las medidas de protección activa contra incendios (extintores y bocas de incendio equipadas).

En 1927 el Ayuntamiento de Valencia promulgó el Reglamento para el establecimiento de garajes, talleres e instalación de depósitos subterráneos de gasolina en el interior de los garajes y en la vía pública. Este reglamento, en su artículo primero, y en función del número de plazas, clasificaba los garajes en tres categorías: en la primera se encontraban aquellos con capacidad para más de veinte plazas; en la segunda, los que dispusieran entre seis y veinte plazas, y en la tercera, los que tuvieran menos de seis plazas.

Esta Ordenanza Municipal reguló las condiciones de los garajes y talleres desde el punto de vista constructivo y de sus instalaciones, recogiendo en su articulado las normas y reglas prácticas que se venían aplicando hasta ese momento (1927), junto con nuevas regulaciones para asegurar la seguridad y la salubridad de los garajes, pudiendo considerarse un preludio de las normativas actuales sobre este tipo de actividades.

A destacar de su articulado los siguientes puntos, que determinaron ciertas características de la arquitectura de los garajes de principios de siglo:

- Los garajes debían ser instalados en amplios locales, con luz natural y suficiente ventilación, contruidos con materiales incombustibles. (artículo 1.a).
- No podían existir viviendas sobre los locales destinados a garajes de 1ª categoría, y los techos o cubiertas tendrían que estar provistos de claraboyas de ventilación (artículo 1.b).
- El pavimento de todos los garajes tenía que ser impermeable, incombustible y perfectamente liso, sin solución alguna de continuidad, y debía estar dotado de algún dispositivo separador de la gasolina que impidiera, en caso de derramarse, que esta escapara a la alcantarilla directamente sin ser depurado (artículo 1.c).
- En los garajes que tuvieran los coches en jaulas o cabinas, bastaría con dejar un espacio libre de cincuenta centímetros desde el coche al tabique que separaba una cabina de otra (artículo 5).
- En los locales destinados a garajes no podrían habitar otras personas que no fueran el portero, guarda, conserje o encargado de los mismos y su familia. Esta vivienda debía estar situada lo más cerca posible de la puerta de entrada y todo lo alejada que pudiera de los depósitos de esencia (artículo 11).

Otros aspectos relevantes de la citada Ordenanza fueron la regulación de la cantidad de gasolina que se podía almacenar en función de la categoría del garaje (artículos 12 a 16) y la obligatoriedad de colocar en el interior del establecimiento bocas de agua y extintores para el caso de que se produjese incendio (artículo 18.f).

## La Arquitectura de los Garajes

Los garajes aparecen como consecuencia de las nuevas necesidades de la sociedad industrial y de la aparición de todo el equipamiento técnico puesto al servicio de la sociedad y de la obra pública, por lo que su arquitectura se podría englobar dentro de lo que se define como arquitectura industrial[49].

### Programa de necesidades

Lo que se conoce como programa de necesidades es una descripción de las características que debe tener el edificio o local en función del uso al que va destinado y de los requisitos del cliente, de acuerdo con las regulaciones normativas urbanísticas y constructivas. En el caso de los garajes, y después del estudio de las normas y de los expedientes municipales, se puede determinar cuáles eran las necesidades para el diseño de un nuevo garaje.

En primer lugar, el espacio de guarda de los vehículos. La mayoría de los establecimientos optó por cabinas o jaulas individuales, con unas dimensiones aproximadas de 5,8-6 m de longitud y 2,9-3,0 m de anchura, dimensiones mayores que las mínimas actuales, de 4,5 m x 2,20 m para un turismo tipo, que permite la vigente Ordenanza Municipal de Usos y Actividades del Ayuntamiento de Valencia.

Los garajes debían contar con una zona para la maniobra y circulación interior de los vehículos, si bien las dimensiones solían variar de un garaje a otro y podían ir desde los 5,5 m planteados en el Garaje Nogués hasta los casi 20 m del Garaje Gran Vía. Fue en 1927[50] cuando en los informes del ingeniero del Ensanche se empezaron a recoger las primeras referencias a la circulación de los vehículos por el interior del garaje: "Todos los vehículos, tanto a la entrada como a la salida, seguirán su ruta por la derecha; al efecto, se fijarán carteles y señales que así lo indiquen, para conocimiento de los interesados y su exacto cumplimiento".

Otro aspecto dentro del programa de necesidades fue el de las actividades anejas a la guarda de los vehículos, como, por ejemplo, el de su mantenimiento y reparación, es decir, la actividad de taller. Las necesidades de los primeros automóviles, tanto por ser una tecnología todavía embrionaria como por el estado de la mayoría de las vías (conformadas todavía muchas de ellas mediante tierra y grava), hicieron que las operaciones de reparación y mantenimiento fueran muy frecuentes, y dónde mejor realizarlas que en el propio garaje, si este disponía de los medios e instalaciones necesarios.

Algunos de ellos, como el Garaje Nogués y el Garaje Valencia, fueron también agencias de venta de vehículos y de accesorios, para lo cual disponían de estancias específicas (figura 22), situadas cerca de la puerta del garaje con una doble intención: en primer lugar, captar el mayor número de clientes y, en segundo lugar, limitar el acceso de personas ajenas a los automóviles, a fin de evitar posibles atropellos o robos.



**Figura 22. Distribución en Planta. Zona de acceso al Garaje donde se ubican los Salones de Exposición y despachos del promotor. Garaje Valencia (izqda) y Garaje Nogués (dcha.).**

Fuente: Proyectos de Emilio Ferrer. AHMV. Ensanche año 1920. Caja 2. Expediente 11314 (izq.) y Ensanche año 1922. Caja 3. Expediente 6 (dcha.).

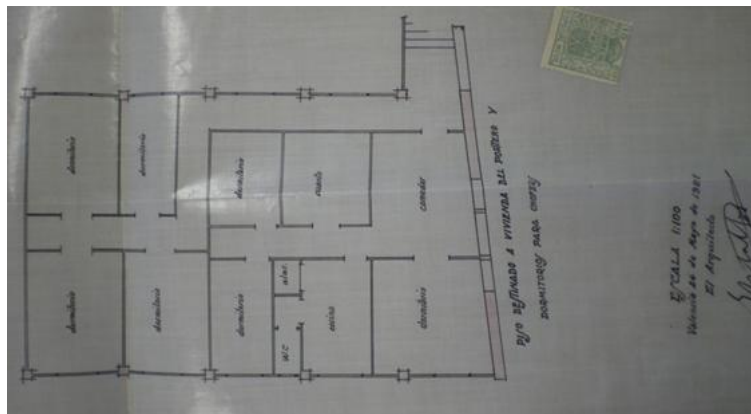
Otras actividades accesorias a los garajes fueron los lavaderos y el suministro de gasolina. Muchos de los garajes disponían en el interior de zonas de lavadero, lo que permitía mantener los vehículos perfectamente limpios tras su uso. El suministro de gasolina se reguló en las ordenanzas municipales de 1927, si bien en algunos expedientes anteriores se indicaba la existencia de surtidores y las exigencias de los técnicos municipales a los promotores sobre medidas para la protección activa contra incendios (bocas de incendio equipadas, extintores) y para la recogida de derrames, tales como arquetas separadoras de aceites y grasas, previas a la conexión de la red de aguas sucias de los garajes a la red general de saneamiento de Valencia. Los depósitos y surtidores (figura 23) solían ser propiedad de la empresa suministradora, si bien la explotación corría a cargo del propietario del taller.



**Figura 23. Detalle de surtidor de gasolina instalado en un garaje, año 1927.**

Fuente: Sociedad Petrolífera Española.

Como es natural, un negocio en eclosión como el de los garajes generaba gran actividad económica y documental, lo que hizo que en muchos casos se habilitaran despachos para los propietarios de los garajes, así como un cubículo o garita para el guarda o conserje encargado de vigilar el local. Dependiendo del tipo de garaje o de las necesidades del propietario, se disponía de una zona de descanso para los chóferes, o incluso de habitaciones, así como de una habitación o vivienda para el conserje y su familia. La vivienda del conserje se ubicaba cercana al ingreso, en planta baja o en planta primera, encima del cuerpo de acceso de los vehículos a la instalación (figura 24).



**Figura 24. Distribución de Planta Piso del Garaje Alameda.**

Fuente: Proyecto de Emilio Artal. AHMV. Ensanche año 1928. Caja 4 bis. Expediente 12597.

Los edificios presentaban, en general, una cimentación a base de hormigón ciclópeo, mientras que los sistemas portantes verticales se realizaban mediante pilares de fábrica de ladrillo o muros de carga de ladrillo o mampostería, normalmente revocados con morteros. También se introdujeron los pilares de acero como estructura portante vertical, como en el caso de la nave central del Garaje Nogués.

Por su parte, la ejecución de la cubierta y su estructura era más variada. Inicialmente se utilizaron las cerchas de madera y tejados formados por pares y parecidos de madera, con un acabado de teja e incluso, para los garajes más livianos, se utilizó como material de cobertura la uralita. Con el paso de los años se puede comprobar en los expedientes de tramitación municipal cómo se va introduciendo el acero, primero formando cerchas mixtas y posteriormente como componente único de la cercha. La unión de los elementos de madera con los elementos metálicos se realizó mediante tornillería, estribos, mordazas y pasadores de acero, mientras que en las cerchas íntegramente de acero las uniones se realizaron mediante roblonado, aunque revisando algunas de las instalaciones que siguen funcionando en la actualidad se descubren algunos nodos resueltos con uniones roscadas. Entre los tipos de cerchas utilizados se pueden distinguir las de tipo Polonceau (Garaje Nogués), Español (Garaje Valencia y Garaje Auto-Central), Belga (Garaje Guimerá) o Warren (Garaje Victoria).

Respecto a las tipologías constructivas, se debe hablar en primer lugar de la de aquellos cobertizos o cubiertas construidos previamente para otros usos y que de alguna manera se adaptaron a la actividad de garaje, y donde se pueden distinguir entre cubiertas con un único faldón, como las del Garaje-Taller Roig, o con dos faldones, como las del Garaje Nogués, cuya construcción data de 1913.

En segundo lugar se encuentra la tipología constructiva de aquellos edificios que surgieron con la específica función de guarda y custodia de vehículos. La distribución en planta de estos garajes respondía a las necesidades de desplazamientos interiores y de lugares de estacionamiento, y en función de las características de los solares, el edificio se resolvía con varias naves o cubiertas adosadas, conformando una tipología que, independientemente de los materiales o sistemas estructurales que se usaran, se repetía en todas las instalaciones.

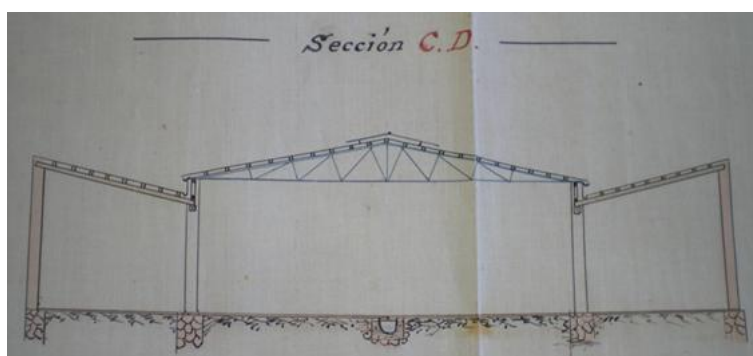
Se pueden distinguir dos variantes constructivas de esta tipología. La primera de ellas consistía en una nave central con cubierta a dos aguas por donde circulaban los vehículos y, adosadas a esta, otras dos naves con una altura ligeramente inferior y con las cubiertas a una agua, conduciendo las aguas pluviales hacia canales exteriores (figura 25). Estas naves laterales servían para albergar las cabinas individuales para los automóviles. Con esta tipología se conseguía dotar de iluminación natural y de ventilación a las naves a través de ventanas o huecos practicados en la diferencia de alturas entre las naves laterales y la central, simulando el claristorio de las construcciones religiosas.



**Figura 25. Sección Tipo de ampliación del Garaje Victoria.**

Fuente: Proyecto de Francisco Almenar. AHMV. Ensanche año 1917. Caja 4. Expediente 5.

La segunda variante era una evolución de la anterior, en la que se cambiaba la dirección de la pendiente de las cubiertas de las naves laterales adosadas a la nave central, que en este caso vertían a las canales de la central. La iluminación y ventilación se producía por medio de claraboyas o linternas en la cubierta; o disponiendo de dos canales de recogida de aguas pluviales a diferente altura, una para la cubierta de la nave central y otra para la cubierta de la lateral, manteniendo así el claristorio como fuente de iluminación y ventilación. Esta tipología, en cualquiera de sus dos variantes, fue utilizada por primera vez en 1920 por Demetrio Ribes en el Garaje Marco (figura 26) y fue repetida como la más usual por otros arquitectos, como Emilio Ferrer (Garajes Valencia y Nogués), Víctor Gosálvez (Garaje Guimerá), Jose Peris (Garaje Peris) o Emilio Artal (Garaje Ricart).



**Figura 26. Sección de Garaje Marco.**

Fuente: Proyecto de Demetrio Ribes. AHMV. Ensanche año 1920. Caja 3. Expediente 15.

Entre los elementos constructivos característicos de estas construcciones, hay que destacar, tal y como se puede apreciar en la figura 26, la canal subterránea que recogía las aguas pluviales de las cubiertas, las aguas fécales de los aseos y de la vivienda del conserje y las aguas sucias procedentes de la zona de lavadero.

Las claraboyas y las linternas de ventilación e iluminación se solían elaborar con elementos metálicos (angulares, chapas de acero, etc.) sobre los que se apoyaba el vidrio, tal y como se puede apreciar en la figura 27, que muestra un ejemplo que ha perdurado hasta la actualidad en la cubierta del Garaje Nogués, actualmente Parking Supremo, situado en la calle Grabador Esteve de Valencia.



**Figura 27. Detalle de Claraboyas o Linternas de Ventilación/Iluminación. Garaje Nogués-Parking Supremo, año 2011.**

Fuente: Elaboración propia.

### Fachadas

Sin duda el elemento más llamativo de la arquitectura de principios de siglo son las fachadas, donde se muestra la evolución de los arquitectos desde el eclecticismo de finales del XIX, pasando por el modernismo, hasta una arquitectura más regionalista y en algunos casos incluso mostrando el preludio del racionalismo.

Los primeros garajes ubicados en el Ensanche noble de Valencia no podían desmerecer al lado de los edificios de viviendas de la zona donde se ubicaban. Al fin y al cabo, se asociaban al automóvil, un artículo de lujo de la emergente sociedad burguesa valenciana. Los primeros edificios, como el Garaje Victoria o el Martí, no presentaban fachadas muy elaboradas e incluso, en la tramitación del primero, el arquitecto del Ensanche dice textualmente que “no guarda el ornato que la vía pública exige”.

Inicialmente, las fachadas de los garajes no supusieron una ruptura con la composición académica tradicional, y de hecho siguieron manteniendo su simetría y su proporcionalidad. Cuando surgieron los primeros garajes, el estilo francés era el predominante en la arquitectura modernista o postmodernista valenciana, con lo que decoraciones como guirnaldas, balastradas o pináculos fueron habituales en las primeras composiciones de los garajes, aunque no hay que olvidar también que los arquitectos trataban de dejar su impronta, fruto de su bagaje y de la reflexión sobre el quehacer arquitectónico.

La primera fachada que el arquitecto Demetro Ribes diseñó para el Garaje Marco (figura 28), posteriormente modificada para albergar el edificio de viviendas, se presentaba dividida en tres cuerpos separados por pilastras simuladas de líneas rectas que se prolongaban por encima de la coronación de la fachada a modo de pináculos, utilizando también las líneas como elementos de decoración, tanto en pilastras como en sentido horizontal. Ribes no olvidó tampoco la cerámica, elemento tradicional valenciano, haciendo correr por toda la fachada una franja que se veía interrumpida únicamente por las pilastras.



**Figura 28. Fachada del Garaje Marco, no se llegó a ejecutar.**

Fuente: Proyecto de Demetro Ribes. AHMV. Ensanche año 1920. Caja 3. Expediente 15.

Posteriormente, en los años 1920 y 1922, se diseñaron los Garajes Valencia y Nogués, con proyectos del arquitecto Emilio Ferrer, primo del también arquitecto Vicente Ferrer, con quien coincidió en su época de estudiante en Barcelona. Su carrera no se enmarca dentro del modernismo influenciado por el sezzesionismo vienés, como puede ser la Casa Ferrer, diseñada por su primo, pero sus obras denotan ciertos paralelismos: por ejemplo, la sobriedad y la predominancia de las líneas rectas en la modulación de las fachadas y en sus elementos (huecos, dinteles, zócalos), así como las guirnaldas de la fachada de ambos garajes (figura 29 y figura 8), pueden recordar en cierto modo a las de la Casa Ferrer.

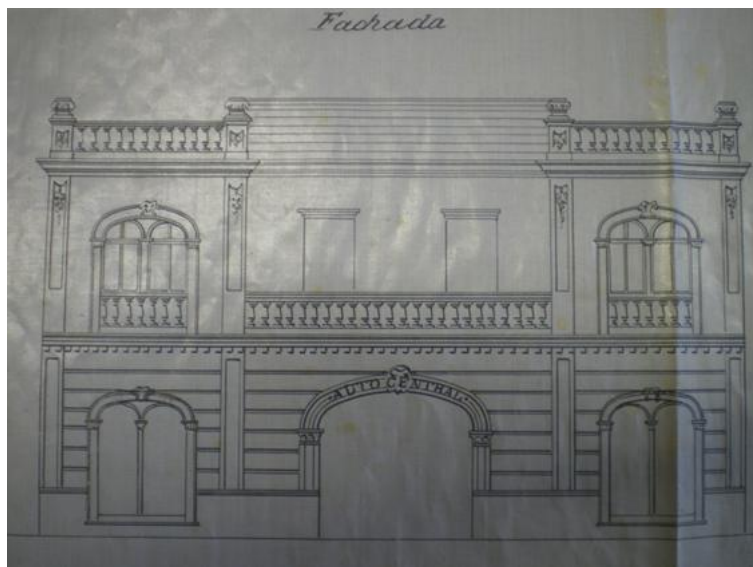




**Figura 29. Parte de la fachada del Garaje Valencia.**

Fuente: Proyecto de Emilio Ferrer. AHMV. Ensanche año 1920. Caja 2. Expediente 11314.

El Garaje Lleó fue el primero que presentó la planta piso, y Francisco Almenar, sin olvidar los cánones básicos, resolvió la fachada mediante unas pilastras rectas que interrumpió tanto con la línea de forjado como con la imposta de cubierta (figura 30). Sus huecos presentaban dinteles rectos en la parte superior del cuerpo central y arcos rebajados en el resto de ventanales y puerta de acceso, con sus correspondientes parteluces. La decoración era bastante austera, reflejando pequeños motivos florales en las pilastras, una balastrada en el balcón de la planta primera y en la cubierta y unos capiteles en las jambas y parteluces de los huecos. El principal atractivo de la fachada consiste en un almohadillado en el cuerpo inferior y a menor escala en el frontón recto de su parte central.

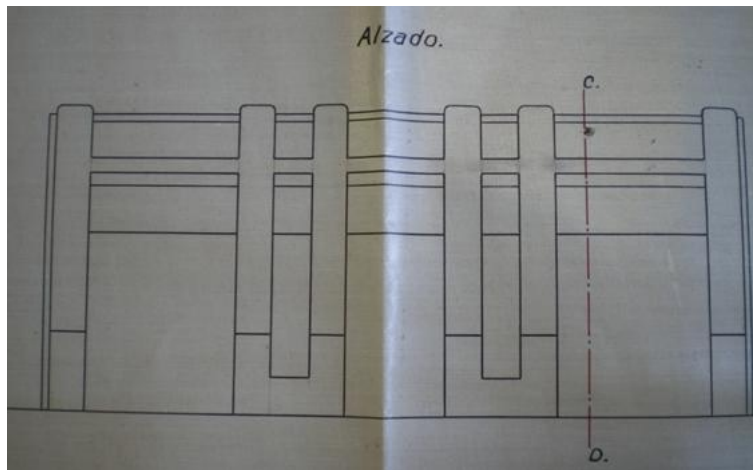


**Figura 30. Fachada del Garaje Auto-Central.**

Fuente: Proyecto de Francisco Almenar. AHMV. Ensanche a ño 1923. Caja 2. Expediente 12498.

En la segunda mitad de los años veinte, y coincidiendo con la expansión de los garajes hacia otras zonas de Valencia, aparecen dos novedades. En primer lugar, al no estar muchos de ellos ubicados en la zona burguesa de la ciudad, se relajó la composición y la decoración de las fachadas, y, en segundo lugar, se tendió hacia la simplificación en las formas que parecía imponerse desde las aulas de arquitectura de Madrid y Barcelona y que podría considerarse de algún modo como prerracionalistas.

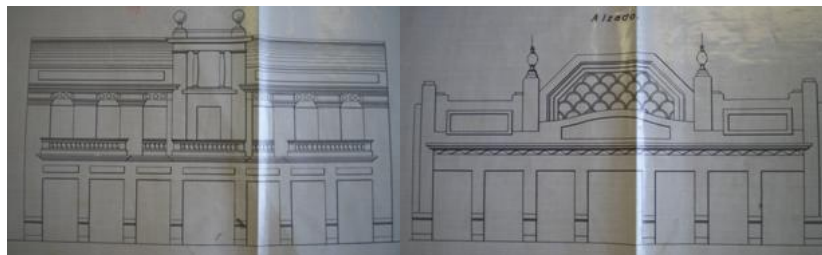
En 1926, el arquitecto Salvador Donderis diseñó el Garaje Plus Ultra. La composición de su fachada (figura 31) rompería moldes con cualquier referencia anterior. En ella todo se resolvía mediante líneas rectas, o, más bien, la línea se convertía en el todo: partiendo de la simetría académica, mediante el juego de líneas se fueron definiendo los huecos (de distintos tamaños), los antepechos y los zócalos, se simulaban pilastras, etc. En cierto modo, el diseño de esta fachada, con la utilización de materiales como composites, aceros corten, etc., podría ubicarse perfectamente en el siglo XXI.



**Figura 31. Fachada del Garaje Plus Ultra.**

Fuente: Proyecto de Salvador Donderis. AHMV. Ensanche año 1926. Caja 2. Expediente 111.

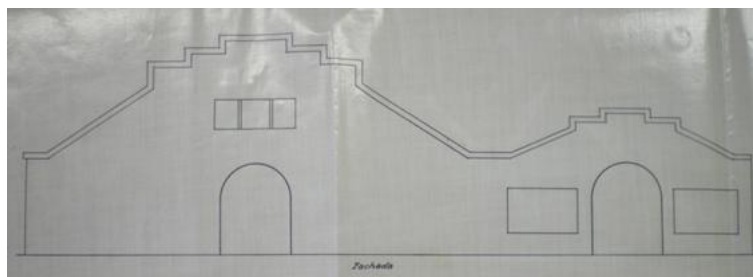
En la figura 32 se muestran las fachadas del Garaje Antolí; la primera, cuando se proyectó en 1927, sin estancias en la parte superior, y la segunda con la planta primera, destacando la gran monumentalidad del cuerpo central, con una doble altura creada por dos columnas apoyadas sobre un arco. La decoración se resolvió prácticamente con líneas rectas y paralelas, círculos en los dinteles del cuerpo superior y las balaustradas de los balcones; en definitiva, combinaba la sobriedad decorativa con la monumentalidad del edificio.



**Figura 32. Fachadas del Garaje Antolí, año 1927 (izda.) y modificación año 1928 (der.).**

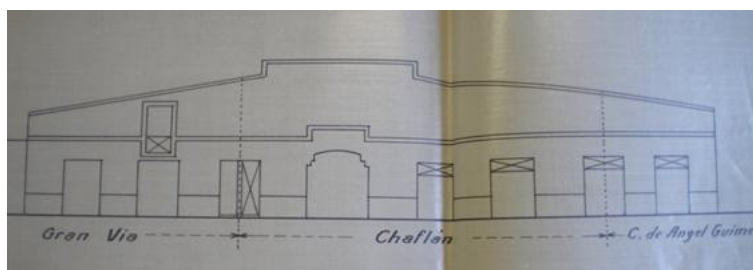
Fuente: Proyectos de Carlos Carbonell. AHMV. Ensanche a ño 1927. Caja 2. Expediente 865-27.

Del año 1928 se destaca la similitud de las fachadas de dos garajes, el Garaje Alameda (figura 33) de Emilio Artal, y el Garaje Guimerá (figura 34), de Víctor Gosálvez, que mostraban una gran sencillez en su diseño, con huecos con dinteles rectos o formados por arcos de medio punto, sin decoración, y que por su composición se asemejaban más a almacenes que a edificios de viviendas, donde la fachada se adaptaba o se diseñaba para que la cubierta no fuera vista por el viandante.



**Figura 33. Fachada del Garaje Alameda.**

Fuente: Proyecto de Emilio Artal. AHMV. Ensanche año 1928. Caja 4 bis. Expediente 12597.



**Figura 34. Fachada del Garaje Guimerá.**

Fuente: Proyecto de Víctor Gosálvez AHMV. Ensanche año 1928. Caja 1. Expediente 21991.

## Conclusión

El automóvil, el invento del siglo XIX que se extendió a principios del siglo XX, que mejoró nuestras vidas y que sin duda las condiciona en la actualidad, necesitó lugares de guarda y custodia: los garajes.

Sin embargo, los garajes no solo servían a esta función, ya que a medida que la demanda lo fue requiriendo también empezaron a ofrecer otros servicios, como eran la venta de accesorios y de gasolina, talleres, lavaderos, y, en algunos casos, funcionaron también como agencias de exposición y venta de vehículos.

Los primeros garajes se concentraron en torno al Ensanche Noble de Valencia, con la calle Cirilo Amorós y la Gran Vía Marqués del Turia como ejes principales de circulación. Se ubicaron en el corazón de las nuevas zonas burguesas de la ciudad, ya que el automóvil era un fiel reflejo del florecimiento económico y social de la burguesía valenciana de la época.

A medida que transcurrió la década de los años veinte, la desordenada expansión urbanística de Valencia (debida principalmente a la escasez de vivienda, y a los precios de los solares y de los alquileres del centro de la ciudad y de los ensanches) junto con el aumento del parque automovilístico, generó la expansión de los garajes por toda la ciudad.

Los primeros garajes fueron diseñados por pocos arquitectos y de gran renombre como Francisco Almenar, Demetrio Ribes, Emilio Ferrer, etc., pero a medida que fue aumentando el número de garajes, y se iban alejando de las zonas más nobles de la ciudad, el número de arquitectos que acometió estas edificaciones también fue en aumento.

La arquitectura de los primeros garajes de Valencia está condicionada por la funcionalidad y por las reglamentaciones, pero sin olvidar las distintas tendencias arquitectónicas de la época.

Los garajes, a través de sus fachadas, distribuciones en planta, materiales y tipologías constructivas, fueron un espejo de la evolución de la arquitectura valenciana de los inicios del siglo XX. Con un origen en el eclecticismo se muestran las evoluciones por el modernismo, por el post-modernismo valenciano e incluso se llega a vislumbrar los primeros rasgos del racionalismo.

## Notas

- [1] Esquerdo, 2008, p. 38.
- [2] Sánchez, 2009, p. 366.
- [3] Sánchez, 2009, p. 367.
- [4] Vegas, 2003, p. 458.
- [5] Aguilar, 2003, p. 245-246.
- [6] Benito, 1992, p. 280.
- [7] Sanchis, 1999, p. 520.
- [8] Sanchis, 1999, p. 521.
- [9] Sorribes, 1983, p. 9.
- [10] Todos los datos demográficos procedentes de Perez, 1973.
- [11] Simó, 1966, p. 3.
- [12] Benito, 1992, p. 177.
- [13] Vegas, 2003, p. 52.
- [14] Vegas, 2003, p. 96.
- [15] Benito, 2000, p. 30.
- [16] Benito, 1992, p. 253.
- [17] Archivo Histórico Municipal Valencia (en adelante AHMV). Ensanche año 1914. Caja 5. Expediente 5.
- [18] AHMV. Ensanche año 1916. Caja 3. Expediente 119.
- [19] AHMV. Ensanche año 1917. Caja 4. Expediente 5 y Ensanche año 1917. Caja 3. Expediente 21.
- [20] AHMV. Ensanche año 1920. Caja 5. Expediente 14 y Ensanche año 1920. Caja 3. Expediente 15.
- [21] AHMV. Ensanche año 1920. Caja 4. Expediente 21.
- [22] AHMV. Ensanche año 1925. Caja 4. Expediente 318.
- [23] AHMV. Ensanche año 1920. Caja 2. Expediente 11314.
- [24] AHMV. Ensanche año 1921. Caja 1bis. Expediente 166.
- [25] AHMV. Ensanche año 1920. Caja 4. Expediente 173.

- [26] AHMV. Ensanche año 1921. Caja 4. Expediente 37.
- [27] AHMV. Ensanche año 1922. Caja 2. Expediente 160.
- [28] AHMV. Ensanche año 1920. Caja 3. Expediente 15.
- [29] AHMV. Ensanche año 1922. Caja 3. Expediente 6.
- [30] AHMV. Ensanche año 1913. Caja 2. Expediente 22.
- [31] AHMV. Ensanche año 1923. Caja 2. Expediente 12498.
- [32] AHMV. Ensanche año 1922. Caja 5. Expediente 226.
- [33] AHMV. Ensanche año 1924. Caja 1. Expediente 30.
- [34] AHMV. Ensanche año 1924. Caja 5. Expediente 793-24.
- [35] El Mercado de Colón se ubica en la manzana formada por las calles Cirilo Amorós, Jorge Juan y Conde Salvatierra.
- [36] AHMV. Ensanche año 1926. Caja 2. Expediente 111.
- [37] AHMV. Ensanche año 1928. Caja 2. Expediente 526.
- [38] AHMV. Ensanche año 1926. Caja 9. Expediente 289.
- [39] AHMV. Ensanche año 1927. Caja 2. Expediente 865-27.
- [40] AHMV. Ensanche año 1913. Caja 1. Expediente 282.
- [41] AHMV. Ensanche año 1928. Caja 1. Expediente 21991.
- [42] AHMV. Ensanche año 1928. Caja 4 bis. Expediente 12597.
- [43] AHMV. Ensanche año 1928. Caja 2. Expediente 12690.
- [44] AHMV. Ensanche año 1928. Caja 31. Expediente 19447.
- [45] AHMV. Ensanche año 1929. Caja 5. Expediente 911.
- [46] El Garaje Mas se encuentra en los poblados marítimos no pudiéndose reflejar en el plano adjunto.
- [47] Artículo 50 de la Real Orden del 13 de Mayo de 1911.
- [48] Artículos 53 a 58 de la Real Orden del 13 de Mayo de 1911.
- [49] Aguilar, 1998, p. 103.
- [50] La primera vez que se refleja es en el expediente del Garaje Antolí. AHMV Ensanche 1927 Caja 2 Expediente 865-27.

## Bibliografía

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *Arquitectura Industrial. Concepto, método y fuentes*. Valencia: Museo de Etnología de la Diputación de Valencia. 1998. 297 p.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *El territorio como proyecto. Transporte, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana*. Valencia: Generalitat Valenciana. 2003. 277 p.
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada. *Demetrio Ribes. Arquitecto: 1875-1921*. Valencia: Generalitat Valenciana, 2004. 240 p.
- AYUNTAMIENTO DE VALENCIA. *Reglamento para el establecimiento de garajes, talleres e instalación de depósitos subterráneos de gasolina en el interior de los garajes y en la vía pública*. Valencia: Talleres tipográficos La Gutenberg. 1927. Biblioteca de la Generalitat Valenciana, Sala Nicolau Primitiu.
- BENITO GOERLICH, Daniel. *La Arquitectura del Eclecticismo en Valencia*. 2ª Edición. Valencia: Talleres Gráficos Ripoll, 1992. 521 p.
- BENITO GOERLICH, Daniel. *Arquitectura y Ciudad: Valencia en el siglo XX*. In *Arquitectura del siglo XX en Valencia*. Valencia: Instituto Alfons el Magnànim-Diputación de Valencia, 2000, p. 15-31.
- BLAT, Juan. *Vivienda obrera y crecimiento urbano: (Valencia 1853-1936)*. Valencia: Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes y Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia, 2000. 297 p.
- CORBIN FERRER, Juan Luis. *El Ensanche Noble de Valencia: Entre Colón y Gran Vía Marqués del Turia*. Valencia: Federico Doménech, 1996. 220 p.
- ESQUERDO LLORET, Tomas Vicente *et al*. *Apuntes de Historia del Automóvil*. Alcoy: Editorial Universidad Politécnica de Valencia, 2008. 109 p.
- FONT MEZQUITA, Jose; DOLS RUIZ, Juan Francisco. *Tratado sobre Automóviles. Tomo III: El entorno del automóvil*. Valencia: Editorial Universidad Politécnica de Valencia, 2004. 404 p.
- LLOPIS ALONSO, Amando. *Uniformidad urbanística frente a singularidad arquitectónica*. In *El Modernismo en la Comunidad Valenciana*. Valencia: Centro Cultural La Beneficiencia-Diputación de Valencia, 1997, p. 21-43.
- MESTRE MARTÍ, María. *La Arquitectura del Modernismo Valenciano en relación con el Jugendstil Vienés. 1898-1918. Paralelismos y conexiones*. Tesis Doctoral dirigida por Vicente Más Llorens y Christa Illera. Viena: Departamento de Proyectos Arquitectónicos de la Universidad Politécnica de Valencia y E 253: Institut für Architektur und Entwerfen. Abteilung Raumgestaltung de la Technische Universität Wien, Österreich, 2007. 629 p.
- PEÑÍN IBÁÑEZ, Alberto. *Valencia: 1874-1959. Ciudad, Arquitectura y Arquitectos*. Valencia: Publicaciones de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Valencia, 1978. 259 p.
- PÉREZ PUCHAL, Pedro. *Natalidad, Fecundidad y Mortalidad en la ciudad de Valencia*. *Cuadernos de Geografía*, nº 12, 1973, p.1-17.
- PÉREZ ROJAS, Javier. *La Arquitectura modernista valenciana*. In *El Modernismo en la Comunidad Valenciana*. Valencia: Centro Cultural La Beneficiencia-Diputación de Valencia, 1997, p. 45-79.

- SANCHEZ ROMERO, Miguel Angel. *La Industria Valenciana en torno a la Exposición Regional de 1909*. Tesis Doctoral dirigida por Eliseo Gómez-Senent Martínez y María del Carmen González Cruz. Valencia: Departamento de Proyectos de Ingeniería de la Universidad Politécnica de Valencia, 2009. 497 p.
- SANCHIS GUARNER, Manuel. Democracia e industrialización incompletas (1868-1909). In *La ciudad de Valencia. Síntesis de Historia y de Geografía Urbana*. Valencia: Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Valencia, 1999, p. 493-562.
- SANCHIS GUARNER, Manuel. En el tránsito a gran ciudad (1909-1930). In *La ciudad de Valencia. Síntesis de Historia y de Geografía Urbana*. Valencia: Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Valencia, 1999, p. 562-608.
- SERRA DESFILIS, Amadeo. *Eclecticismo Tardío y Art Decó de Valencia (1926-1936)*. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 1996. 286 p.
- SIMO TEROL, Trinidad. *Arquitectura Modernista en Valencia*. Tesis Doctoral dirigida por Felipe María Garín. Valencia: Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valencia, 1971. 320 p.
- SORRIBES MONRABAL, Josep. *Crecimiento económico, burguesía y crecimiento urbano en la Valencia de la Restauración (1894-1931)*. Madrid: Fundación Juan March, 1983. 55 p.
- TABERNER PASTOR, Francisco. *Valencia entre el ensanche y la reforma interior*. Valencia: Ediciones Alfons el Magnànim, 1987. 154 p.
- TABERNER PASTOR, Francisco et al. *Guía de Arquitectura de Valencia*. Valencia: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2007.
- VEGAS LÓPEZ-MANZANARES, Fernando. Análisis de la obra de cuatro arquitectos en la calle Cirilo Amorós. *Arquitectura del siglo XX en Valencia*. Valencia: Instituto Alfons el Magnànim-Diputación de Valencia, 2000, p. 33-49.
- VEGAS LÓPEZ-MANZANARES, Fernando. *La Arquitectura de la Exposición Regional Valenciana de 1909 y de la Exposición Nacional de 1910*. Valencia: Ediciones Generales de la Construcción, 2003. 616 p.

© Copyright Jose Luis Fuentes BARGUES, 2014.

© Copyright Scripta Nova, 2014.

#### Ficha bibliográfica:

FUENTES BARGUES, Jose Luis. La arquitectura de los primeros garajes de Valencia. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de febrero de 2014, vol. XVIII, nº 466. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-466.htm>>. ISSN: 1138-9788.

