





UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA

ENERO 2016

# **EL CABANYAL: PERMANENCIAS Y TRANSFORMACIÓN**

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA-DPTO PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS

DIRECTORES: Enrique J Giménez Baldrés y Vicente M Vidal Vidal AUTOR: Luis Fco Herrero García



A Maota  
(a mi padre)

## AGRADECIMIENTOS

Después de casi 18 años de relación con El Cabanyal –de los que más de cinco he dedicado a este trabajo, desde que Enrique Giménez me convenciera de traducir esa relación a un lenguaje académico, en forma de una tesis doctoral que se brindó a dirigir junto a Vicente Vidal– no queda otra opción que repetir lo que generalmente encabeza un texto de agradecimientos: las ayudas recibidas por personas e instituciones son muchas; mi gratitud a todas ellas.

Pero también es habitual singularizar esta gratitud en aquellas personas e instituciones que en este momento me vienen a la cabeza por su especial aportación; mis disculpas a los que merezcan estar y no estén por causa de alguna laguna mental transitoria.

La necesaria tregua que durante estos casi seis años, me ha permitido dedicar a esta investigación buena parte del tiempo que los acontecimientos me obligaban a invertir en mi compromiso ciudadano con el barrio, es fruto del minucioso proceder de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura, de sus responsables políticos y de su apoyo a los profesionales e independientes informes de sus técnicos.

No son ajenos al contenido del párrafo anterior personas como José María Ballester, José Ignacio Casar, Carmen Alborch, Vicente González Móstoles, y todos los que encontraron el tiempo suficiente no solo para escuchar a El Cabanyal y aprender a valorarlo, sino para difundir su valor e incluso proponer alternativas para mejorarlo.

Imprescindibles las conversaciones y la compañía durante los años de redacción de Aitor Varea y Alfonso Fdez Morote, cómplices en la manera de entender la ciudad y hábiles en reconducir la orientación del texto cuando la información acumulada hacía descarrilar su objetivo.

Los libros de Antonio Sanchis sobre los barrios marineros valencianos, me orientaron sobre dónde encontrar documentación para los dos primeros capítulos; además me resultó de gran utilidad su compañía en las visitas al Archivo del Reino de Valencia y al Archivo Histórico Municipal: su labor de guía en el proceloso mundo de los archivos, facilitó las cosas.

En este sentido, destaco la ayuda recibida por Ricardo Martínez en el Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia y la gentileza de Adolfo Herrero (un arquitecto que ha desarrollado su carrera desde la función pública y cuya obra debiera ser objeto de otra tesis) al poner a mi disposición la documentación que había seleccionado sobre la cuestión de la prolongación del Paseo al Mar.

Sandro Pons, conservaba en su despacho de arquitectura el archivo de su antepasado Ángel Romaní que junto a Víctor Gosálvez, firmaron gran número de proyectos de casas en El Cabanyal en la primera mitad del siglo XX. Gracias a su generosidad, el archivo ahora está en el barrio, en el despacho de otro arquitecto, Vicente Gallart, y sus documentos han servido para documentar

la transformación de las barracas en casas y la evolución de éstas.

La documentación cartográfica se ha visto facilitada por el trabajo de José María Herrera, Rafael Martínez, Francisco Taberner, Tito Llopis y Luis Perdigón, sustanciada en recopilaciones centradas en la ciudad de Valencia, editadas por el Ayuntamiento en 1985, Faximil en 2004 y la Universidad Politécnica en sucesivas ediciones desde 2010. Todas ellas tienen como denominador común a Tito Llopis y Luis Perdigón, fundador y conservador este último del Archivo de Arquitectura, Urbanismo y Cartografía de la Escuela de Arquitectura de Valencia, de cuyos fondos hemos disfrutado generaciones de estudiantes de arquitectura. Y también de la obligada y sin embargo amena e instructiva, conversación con Luis que no se limitaba a facilitarte la información sino que siempre quería saber en qué estabas metido para orientarte.

Juanjo Úbeda resolvió eficazmente mis dificultades con el valenciano.

Han resultado útiles las constructivas sugerencias de Rosario del Caz, Juan Calduch y Ramón López de Lucio en la evaluación del primer texto de la tesis.

De López de Lucio aprendí que es posible regular una volumetría sin definir imperativamente un volumen formal determinado; de Antonio Font, la importancia de la parcelación y la estructura de la propiedad en los

tejidos residenciales históricos; y de Josep Vicent Boira, que El Cabanyal “son sus calles y es la playa”. Es un honor que los tres hayan aceptado formar parte del tribunal.

Me es muy grato reconocer el esfuerzo realizado por mis compañeros del TallerA –en particular, Silvia Bronchales, Antonio Gallud y Juanmari Moreno- para liberarme de carga docente para dedicarme a esta investigación. Ahora me toca a mí corresponder.

Dejo para el final lo más importante: agradecer a mis vecinos, pobladores de El Cabanyal, y en especial a todos los que desde la Plataforma Salvem El Cabanyal me enseñaron a comprender el valor de un espacio vivido. Y que como ya dijo Marsilio Ficino a finales del siglo XVI, “la ciudad no está hecha de piedras sino de hombres”.

Gracias a todos por los aciertos –de los errores soy el único responsable- de este trabajo que se presenta apurando un plazo burocrático, como punto y seguido de una investigación sobre la ciudad construida y habitada, para su debate y con voluntad de continuidad. Y como una aportación para un mejor conocimiento del barrio en el que residimos y queremos seguir haciéndolo, Maota y yo.



## RESUMEN

A partir de mediados del siglo XIX, el crecimiento de las ciudades desbordará sus respectivos términos municipales. El ámbito del planeamiento de ese crecimiento dejará de ser el municipio y el urbanismo empleará cartografías con escalas de alto denominador, útiles para pensar globalmente la metrópoli y dibujar modelos de aparente racionalidad científico-técnica eficaces para la economía capitalista adoptada por el Nuevo Régimen burgués, que aseguren una producción industrial y el retorno rápido de las inversiones necesarias para construir nueva ciudad.

Para los procesos industriales propios del pensamiento global capitalista, determinadas preexistencias en el territorio necesario para el crecimiento, quedarán sometidas tanto a la mirada hipermétrope asociada al punto de vista vertical, lejano y plano de los planificadores, como a la exigencia de seguridad y obtención de plusvalías a corto plazo de la gran inversión privada necesaria.

Algunas de esas preexistencias adoptan la forma de conjuntos urbanos, en los que la producción del espacio, generalmente fundamentada en un modo intemporal de construir, ha sido regulada por un hacer arquitectónico que relaciona su morfología con la memoria social de sus pobladores. Este hacer arquitectónico es responsable de la transformación de la identidad de ambas, dentro de un continuum cultural dilatado en el tiempo, que facilita su progreso sin perjudicar las permanencias que definen su ser en sí idéntico, la íntima naturaleza de su estructura urbana.

Resulta evidente que la racionalidad de los procesos industriales propios de la producción global del espacio, no es aplicable a los preindustriales que configuran el espacio vivido en estos conjuntos urbanos preexistentes. Para evitar la extinción de la naturaleza

de su estructura urbana, no basta con que se delimite su perímetro, se califiquen como conjuntos históricos protegidos y se derive su planeamiento a procedimientos subsidiarios cuyos redactores a menudo los perciben como meras morfologías peculiares, objetos valorables por la historicidad de sus características físicas que, en aplicación de una miope racionalidad proteccionista, se pretende hacer perdurar siempre que no se contradiga al modelo global previo. Para estos conjuntos urbanos habitualmente calificados como históricos, no basta con haber pensado globalmente y actuar después localmente.

Esta investigación propone una racionalidad científico-técnica apropiada a la naturaleza de esos conjuntos históricos, para argumentar su estructura urbana desde sí misma, utilizando herramientas útiles para relacionar espacialidad, historicidad y socialidad. Herramientas capaces de evidenciar su realidad como ciudades o fragmentos de ciudad dentro de la metrópoli, facilitar la transformación de su identidad física y social que asegure el progreso de sus pobladores, y potenciar su papel en la resolución de los problemas urbanos que afectan a lo global, sin alterar su naturaleza. Se trata de pensar localmente de manera análoga al pensamiento global y actuar en consecuencia para encontrar fórmulas de cooperación entre ambas.

Mediante esta racionalidad de lo particular, se argumentará la estructura urbana del barrio valenciano de El Cabanyal. Estos argumentos se proponen, en cooperación con sus análogos procedentes de la racionalidad de lo global, como una base sólida para imaginar su futuro; unas lentes correctoras para corregir los defectos de los últimos 76 años de hipermetropía asociada a la racionalidad de los planificadores de lo general, y de la miopía que afecta a los planificadores de lo particular desde 1978.

## RESUM

A partir de mitjan del segle XIX, el creixement de les ciutats desbordarà els seus respectius termes municipals. L'àmbit del planejament d'eixe creixement deixarà de ser el municipi i l'urbanisme emprarà cartografies amb escales d'alt denominador, útils per a pensar globalment la metròpoli i dibuixar models d'aparent racionalitat científicotècnica eficaços per a l'economia capitalista adoptada pel Nou Règim burgés, que asseguren una producció industrial i el retorn ràpid de les inversions necessàries per a construir nova ciutat.

Per als processos industrials propis del pensament global capitalista, determinades preexistències en el territori necessari per al creixement, quedaran sotmeses tant a la mirada hipermetropa associada al punt de vista vertical, llunyà i pla dels planificadors, com a l'exigència de seguretat i obtenció de plusvàlues a curt termini de la gran inversió privada necessària.

Algunes d'eixes preexistències adopten la forma de conjunts urbans, en els que la producció de l'espai, generalment fonamentada en un mode intemporal de construir, ha sigut regulada per un fer arquitectònic que relaciona la seua morfologia amb la memòria social dels seus pobladors. Este fer arquitectònic és responsable de la transformació de la identitat d'ambdós, dins d'un continuum cultural dilatat en el temps, que facilita el seu progrés sense perjudicar les permanències que definixen el seu ser en si idèntic, l'íntima naturalesa de la seua estructura urbana.

Resulta evident que la racionalitat dels processos industrials propis de la producció global de l'espai, no és aplicable als preindustrials que configuren l'espai viscut en estos conjunts urbans preexistents. Per a evitar l'extinció de la naturalesa de la seua estructura urbana, no és suficient què es delimita el seu perímetre, es qualifiquen com a conjunts històrics protegits i es

derive el seu planejament a procediments subsidiaris els redactors del qual sovint els perceben com a meres morfologies peculiars, objectes valorables per la historicitat de les seues característiques físiques que, en aplicació d'una miop racionalitat proteccionista, es pretén fer perdurar sempre que no es contradiga el model global previ. Per a estos conjunts urbans habitualment qualificats com històrics, no n'hi ha prou amb haver pensat globalment i actuar després localment.

Esta investigació proposa una racionalitat científicotècnica apropiada a la naturalesa d'eixos conjunts històrics, per a argumentar la seua estructura urbana des de si mateixa, utilitzant eines útils per a relacionar espacialitat, historicitat i socialitat. Eines capaces d'evidenciar la seua realitat com a ciutats o fragments de ciutat dins de la metròpoli, facilitar la transformació de la seua identitat física i social que assegure el progrés dels seus pobladors, i potenciar el seu paper en la resolució dels problemes urbans que afecten el global, sense alterar la seua naturalesa. Es tracta de pensar localment de manera anàloga al pensament global i actuar en conseqüència per a trobar fórmules de cooperació entre ambdós.

Per mitjà d'esta racionalitat del particular, s'argumentarà l'estructura urbana del barri valencià d'El Cabanyal. Estos arguments es proposen, en cooperació amb els seus anàlegs procedents de la racionalitat del global, com una base sòlida per a imaginar el seu futur; unes lents correctores per a corregir els defectes dels últims 76 anys d'hipermetropia associada a la racionalitat dels planificadors del general, i de la miopia que afecta els planificadors del particular des de 1978.

## ABSTRACT

From the mid-nineteenth century, the growth of cities will be extended over its municipal limits. The scope of the urban planning will leave the municipal approach and henceforth it will be metropolitan. The contemporary urban planning approaches will use high denominator scales for drawing cartographies. This strategy will be useful to project the metropolis from a global point of view and also to propose models (apparently from a rational or scientific way of thinking) according to the capitalist economy which was adopted by the bourgeoisie of the New Regime. Such an approach will ensure a fast industrialization process and the return on investment which are necessary to build the new city.

In this context, certain pre-existences located in the territory necessary for expansion will be subordinated to two perceptions: on the one hand, to the typical farsightedness of the urban planners (a distant, vertical and flat point of view) and on the other, to the need for security and profits for private investors.

Some of these pre-existences are gathered together in historic urban complexes. The production of their spaces is usually based on a timeless construction guided by a particular know-how which put into relation urban morphology and population. It is responsible for the evolution of both identities within a cultural continuum which ensures the conservation of their inherited characteristics according to the specific nature of their urban structure.

It is quite clear that the rationality of the industrial production of space is not appropriated to work in the pre-industrial lived space of these pre-existing urban complexes. To prevent the extinction of these urban structures, using strategies such as drawing a protection limit, classifying the urban environment or developing subsidiary procedures for planning, are not enough.

All of these measures are the result of understanding these urban complexes only as objects: picturesque morphologies which are valuable due to the historicity of their physical characteristics. It is a short-sighted point of view. This protectionist approach permit the surviving of these urban structures if they don't enter in contradiction with the global model mentioned before. However, the strategy of 'think global, act local' is not enough for maintaining alive these historic urban structures.

The aim of this research is to propose a new scientific-technical rationality properly to read the nature of these historic urban complexes by linking their spatiality, historicity and sociability. This approach can be used to: evidence their value as cities or fragments inside the metropolis; to transform their social and physical identity fostering the progress of their inhabitants at the same time; and to solve global problems without changing their nature. It is time to 'think local' analogously 'to think global' and to act in consequence in order to find ways of cooperation between these approaches.

By this method it will be presented the urban structure of the neighborhood of El Cabanyal in Valencia. The arguments will be proposed in cooperation with their analogs from the rationality of the global approach, such as solid basis for imagining the future: like corrective lenses to overcome the problems created during the last 76 years of farsightedness that affects to the urban planners who focused on the global point of view, and the myopia that affects to the urban planners who focused on the particular point of view, since 1978.

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	001
<b>Motivación</b> .....	001
<b>Presentación</b> .....	004
El Cabanyal: un poblado realengo.....	005
El Cabanyal: un poblado gerundio.....	006
El Cabanyal: barrio de Valencia.....	008
El Cabanyal: de barrera a conjunto histórico y patrimonio español.....	009
El debate entre Valencia y El Cabanyal.....	010
<b>Propósitos, hipótesis y tesis</b> .....	011
<b>Metodología</b> .....	012
Un lenguaje de patrones.....	012
El hacer arquitectónico y la memoria social.....	013
Periodización de los capítulos.....	014
<b>1. GÉNESIS DE LA ESTRUCTURA URBANA DE EL CABANYAL</b> .....	019
<b>1.1. Antecedentes: La vocación marítima de la ciudad de Valencia</b> .....	020
1.1.1. Entre la fundación romana y la conquista cristiana.....	020
1.1.2. La ciudad cristiana: capital de un reino proyectado hacia el mar.....	021
1.1.3. El núcleo marítimo de Valencia.....	022
<b>1.2. La población de la playa: El Cabanyal y el mar</b> .....	025
1.2.1. El Cabanyal en las vistas de Wijngaerde: el origen en el Cap de França.....	025
1.2.2. El muelle de piedra de Güelda: el enlace El Cabanyal-Grau.....	029
1.2.3. El Cabanyal en la cartografía del siglo XVIII.....	031
<b>1.3. El Plan Geográfico de la población de la playa de la ciudad de Valencia: constatación de una estructura urbana auto-organizada</b> .....	036
ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA URBANA AUTO-ORGANIZADA.....	042
<b>2. EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA DE EL CABANYAL: POBLACIÓN AUTÓNOMA</b> .....	049
<b>2.1. Los planes de la Bailía</b> .....	053
2.1.1. El Plan de Rectificación de la población de la playa: el casco antiguo; ordenando lo auto-organizado.....	053
2.1.2. Los planes de expansión: las ampliaciones; organizando lo autoconstruido.....	062
La ampliación de Salvador Escrig: de reticular a retiforme.....	062
La ampliación de José Serrano: La calle de la Reina.....	065
El proyecto de ampliación de Joaquín Belda y la extinción de la Bailía.....	070
<b>2.2. Los planes de la Diputación y del Ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Mar</b> .....	072
2.2.1. Los planes de policía urbana de Pueblo Nuevo del Mar y la Diputación.....	072
Rectificación de calle y aceras.....	074
2.2.2. Entre la reclamación de término municipal y la anexión.....	075
Proyectos municipales de nuevas ampliaciones (no ejecutados).....	076
El proyecto de saneamiento de Juan Bautista Gosálvez.....	078
ANÁLISIS DEL MOMENTO DE LA ANEXIÓN.....	080
<b>3. EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA DE EL CABANYAL: BARRIO DE VALENCIA</b> .....	089
<b>3.1. El Cabanyal barrio de Valencia: la vigencia de las reglas propias</b> .....	093
3.1.1. Las periferias urbanas: la extensión de la expansión retiforme de las ampliaciones.....	093
La periferia urbana a poniente.....	093
La periferia urbana a levante.....	095
3.1.2. De la barraca a la casa: la implicación del usuario-propietario.....	101

ANÁLISIS DEL MOMENTO DEL FINAL DE LA GUERRA CIVIL.....	106
<b>3.2. El Cabanyal barrio de Valencia: el conflicto con la ciudad.....</b>	<b>116</b>
3.2.1. De barrio a barrera: la suspensión de las reglas propias.....	122
El Proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana: constatación de la suspensión de las reglas autónomas (1939-46).....	123
El Proyecto de prolongación de la avenida de Valencia al Mar: la aportación de un arquitecto estrella (1959-60).....	125
3.2.2. La incorporación al planeamiento metropolitano (1946-77).....	126
Consecuencias de la zonificación.....	128
Consecuencias de las ordenanzas municipales.....	132
Consecuencias de los trazados.....	135
3.2.3. La reivindicación del barrio: la permanencia de las reglas propias.....	141
¿Reticencias profesionales?.....	141
Las reclamaciones ciudadanas.....	142
ANÁLISIS DEL MOMENTO DEL FINAL DE LA DICTADURA FRANQUISTA.....	149
<b>4. EL CABANYAL EN EL PLANEAMIENTO DE LA DEMOCRACIA CONSTITUCIONAL: LA INERCIA URBANÍSTICA.....</b>	<b>163</b>
<b>4.1. De la valoración patrimonial al Plan General de Ordenación Urbana de 1988.....</b>	<b>164</b>
4.1.1. La incoación del expediente de declaración de Conjunto Histórico Artístico a favor de seis zonas de la ciudad de Valencia.....	164
4.1.2. El planeamiento remedial y el Avance del Plan General.....	167
4.1.3. El Plan General de Ordenación Urbana de 1988: el dilema entre una traza virtual y la realidad.....	172
Alternativas dibujada en fase de redacción del Plan General de Ordenación Urbana.....	173
La formulación del falso dilema.....	175
El planeamiento diferido: los ámbitos M3 y M4.....	178
La propuesta dibujada: constatación del agrio debate sobre El Cabanyal.....	181
ANÁLISIS DEL MOMENTO DE LA APROBACIÓN DEL PGOU88.....	182
<b>4.2. De la aprobación del PGOU88 a la del Plan Especial de Protección y Reforma Interior de 2001.....</b>	<b>184</b>
4.2.1. Entre la aprobación del PGOU88 y la declaración de Bien de Interés Cultural.....	185
El Concurso Internacional de 1989.....	185
Un plan municipal para el ámbito de planeamiento diferido M4.....	189
4.2.2. La declaración de Bien de Interés Cultural: primeras propuestas municipales.....	190
4.2.3. El Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar.....	193
Las tres alternativas.....	193
Del Plan Especial de Reforma Interior al Plan Especial de Protección y Reforma Interior.....	195
El PEPRI 2001: ni la traza virtual ni la integridad de la realidad.....	195
ANÁLISIS DEL MOMENTO DEL ENCARGO DEL PLAN DEL CABANYAL-CANYAMELAR.....	204
<b>4.3. De la suspensión a la derogación del PEPRI de 2001.....</b>	<b>214</b>
4.3.1. El arte de resistir: la suspensión del PEPRI.....	214
4.3.2. La respuesta municipal: la suspensión de licencias a la derogación del PEPRI.....	215
ANÁLISIS DEL MOMENTO DE LA DEROGACIÓN DE PEPRI01.....	218
La ruina urbanística.....	223
La situación actual como oportunidad.....	226
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>233</b>
CODA: la cuestión social y la duración.....	245
Bibliografía.....	248
Índice de figuras.....	261



## **INTRODUCCIÓN**

<b>Motivación</b>	001
<b>Presentación</b>	004
El Cabanyal: un poblado realengo	005
El Cabanyal: un poblado gerundio	006
El Cabanyal: barrio de Valencia	008
El Cabanyal: de barrera a conjunto histórico y patrimonio español	009
El debate entre Valencia y El Cabanyal	010
<b>Propósitos, hipótesis y tesis</b>	011
<b>Metodología</b>	012
Un lenguaje de patrones	012
El hacer arquitectónico y la memoria social	013
Periodización de los capítulos	014



Fotografía actual de la travesía dels Pescadors, barrio de El Cabanyal.  
Fuente: elaboración propia.

## MOTIVACIÓN

La exposición pública en 1998, de las tres alternativas elaboradas para su Avance por el equipo encargado de redactar el Plan de Reforma Interior del Conjunto Histórico Protegido del Cabanyal – Canyamelar, que satisficieran el acuerdo incorporado a última hora en el Plan General de Ordenación Urbana de 1988, que establecía que: *“La solución al acceso fluido al mar a través de la Avenida de Blasco Ibáñez se configura como un objetivo irrenunciable del Plan”*, me puso en contacto con el grupo de vecinos aglutinados en torno a la Plataforma Salvem El Cabanyal.

Mi experiencia del barrio se remontaba a mis años de estudiante en Madrid. Había estado en Valencia en Fallas, invitado por un amigo entre los años 1976 y 1980, en que me trasladé a vivir a esta ciudad que tan atractiva me resultaba por diversas razones. Los que luego serían mis cuñados, me llevaron a El Cabanyal<sup>1</sup> por los antiguos caminos de huerta. Fue algo sorprendente; no me podía creer que estuviera en Valencia como me aseguraban. Valencia ofrecía entonces esas sorpresas.

Disfrutábamos de sus calles y de su vitalidad, y también de las anchoas de Casa Guillermo, el vermut de Casa Montaña, los capellanets de la bodega Dinámica, las bravas del Ramonet, los pinchos de la Aldeana, ... Mis primeros amigos valencianos vivían en el barrio o sus inmediaciones y mis visitas se hicieron más frecuentes.

En cuanto llegaba el buen tiempo, se instalaban los merenderos de temporada en la playa donde llevabas la comida o la cena y te servían la bebida. A partir de 1985, llegaron los chiringuitos; el primero se llamaba Duna y estaba entre las dunas de la playa que todos llamaban de la Malvarrosa y cuyo límite incierto con la ciudad, aún no estaba regulado por un paseo marítimo. Mi percepción y la de la mayoría de la gente era que El Cabanyal y la playa eran realidades diferentes, separadas como lo estaban por un terreno donde antes hubo instalaciones ferroviarias y en ese momento era un terreno de nadie.

En 1998 la playa había cambiado. Los chiringuitos habían desaparecido y los merenderos de temporada se habían fijado como restaurante con pretensiones en el paseo marítimo construido en los años 90. En El Cabanyal las cosas seguían más o menos igual. El terreno de nadie había sido ocupado en parte por dotaciones, un polideportivo y un parque, y el resto continuaba siendo de nadie. La percepción seguía siendo que la playa y El Cabanyal eran dos realidades diferentes.

El Cabanyal no parecía de Valencia y la playa no parecía de El Cabanyal. Para conectar Valencia con la que consideraba su playa, estaba la pureza geométrica, que tanto fascina a los arquitectos urbanistas o edificadores, de la potente traza de la avenida de Blasco Ibáñez

1. Se empleará El Cabanyal para distinguir la estructura urbana del barrio de la denominación de la partida del Cabanyal, una de las tres partidas históricas de la población original que se conservaron como divisiones administrativas entre 1837 y 1867 cuando era municipio independiente con el nombre de Pueblo Nuevo del Mar, y cuyas denominaciones se conservan en la actualidad: de norte a sur, Cap de França, Cabanyal y Canyamelar [ver Fig. 9].

y su inevitable destino por el mero hecho de que su denominación histórica fuera Paseo al Mar<sup>2</sup>. Y yo no estaba dispuesto a que desaparecieran las calles llenas de vida ni las anchoas, vermuts, capellanets, bravas y pinchos.

Así que acudí a la llamada de la Plataforma. Los vecinos exponían sus argumentos en asamblea todos los miércoles. Sus argumentos constataron que su percepción respecto a Valencia era similar a la que se tenía del Barrio desde Valencia: eran cosas diferentes. Por ello, su primera propuesta era muy similar a la que adoptan algunos seres vivos que ante la incertidumbre provocada por factores agresivos externos, optan por la hibernación a la espera de que vengan tiempos mejores: la resistencia numantina bajo el eslogan ‘deixeu-nos en pau, deixeu-nos en peu’. Un buen eslogan para oponer al que la ciudad esgrimía para prolongar la avenida: ‘Valencia vive de espaldas al mar’.

Pero también descubrí pronto que para ellos el barrio y su playa, la playa de El Cabanyal como la llamaban, eran la misma cosa. De hecho había vecinos que vivían en la franja edificada más allá del polideportivo, del parque y del territorio que continuaba siendo de nadie. Y también lo era la zona gris que se extendía entre mis animadas calles y el límite administrativo del barrio en la calle Serrería.

El Cabanyal no era solo las animadas calles que tanto me gustaban; sus pobladores lo percibían suyo desde Serrería hasta el mar<sup>3</sup>; sus límites administrativos coincidían con sus límites perceptivos. Comprendí que el asunto no era una cuestión exclusivamente patrimonial. No se trataba de salvar exclusivamente el Conjunto Histórico, ni siquiera el Patrimonio Español. Había que salvar el barrio, para lo que había que adoptar una posición más activa que la hibernación. Había que hacer converger los dos eslóganes de forma que El Cabanyal se sintiera Valencia aunque no se parezcan y que Valencia

entendiera que la playa es de El Cabanyal aunque no lo parezca. Así Valencia se conectaría con el mar utilizando un barrio marítimo que se vuelca hacia su playa.

En ese sentido redacté un informe-dictamen el 12 de febrero de 2001 para que se tuviera en cuenta antes de que se aprobara el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal – Canyamelar Plan de Reforma Interior que desarrollaba la alternativa elegida tras un fraudulento proceso de participación ciudadana, cuyos argumentos me han perseguido todos estos años. A pesar de éste y otros informes presentados por compañeros arquitectos e incluso por el departamento de urbanismo de la Universidad Politécnica de Madrid y por el de Proyectos Arquitectónicos de la Politécnica de Valencia, el Plan fue aprobado definitivamente el 2 de abril de 2001 por la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana.

Para su ejecución, habría que destruir totalmente 16 manzanas y parcialmente otras 10 del calificado como Conjunto Histórico en el Plan General (que a su vez consideraba irrenunciable *acceso fluido al mar a través de la Avenida de Blasco Ibáñez*) de las que 12, 6 completas y 6 parcialmente, eran Patrimonio Español al haber sido declaradas Bien de Interés Cultural en 1993.

Había que justificar tamaña destroza, por lo que el Ayuntamiento envió un millón de folios justificativos a todos los recurrentes. Entre los treinta y uno que me correspondieron se encontraba esta perla: “(la prolongación de la avenida es) *una ilusión centenaria que tiene una fuerte carga simbólica por su misma denominación histórica de Paseo al Mar; que hay que rescatar. Es un proyecto que la ciudad necesita para recuperar su propia autoestima, su propia dimensión de grandeza, y esa proyección hacia el futuro que en su conjunto demanda. La ampliación de la conciencia ciudadana respecto a su propio orgullo como capital requiere acometer esta operación decisiva para su*

2. En el capítulo 3, se describe que originalmente, el destino del Paseo al Mar era El Cabanyal; la playa se encontraría después de recorrer las calles y travesías del barrio.

3. En un análisis efectuado desde la geografía de la percepción, se afirma que El Cabanyal “*son sus calles y es la playa*”. BOIRA MAIQUES, Josep V.: **VALENCIA BARRIO A BARRIO: EL CABANYAL-CANYAMELAR**; Ajuntament de València. Valencia, 1987.

*imagen futura*". Nos encontrábamos pues, ante un operación urbanística con propiedades terapéuticas sobre los problemas psíquicos de los valencianos del 'cap i casal', donde la palabra autoestima asociada a grandeza, orgullo y futuro recuerdan ideales pertenecientes a épocas no tan lejanas en la historia de este país donde las libertades brillaban por su ausencia; ni una palabra sobre los vecinos de El Cabanyal, su autoestima y sus ilusiones de futuro para un barrio que estaban poblando con satisfacción. El Cabanyal estorbaba para "*la ampliación de la conciencia ciudadana respecto a su propio orgullo como capital*" que pretendía el Ayuntamiento, y sus satisfechos pobladores debían permitir el sacrificio de 1651 viviendas y de su autoestima, para que su ciudad recuperara su propia autoestima.

Este texto me vinculó definitivamente a la Plataforma, donde además de vecinos, había y hay un grupo de personas indignadas por la injusticia de las justificaciones municipales. Desde entonces, he dedicado buena parte de mi tiempo libre a recabar información para argumentar la intuición expresada en mi primer informe-dictamen: El Cabanyal no es una barrera para las aspiraciones marítimas de Valencia, sino que es el barrio que por su historia y su coherente morfología, conecta la ciudad con el mar.

Las continuas urgencias causadas por el proceso de ejecución del Plan Espacial, acercaron en ocasiones la argumentación al apasionamiento. En el año 2010, el profesor Enrique Giménez Baldrés me convenció de la conveniencia de reconducir la argumentación con criterios académicos, para lo que se brindó a codirigir esta tesis, junto al profesor Vicente Vidal Vidal.

A esta tarea, con los inevitables altibajos producto de las urgencias de mis obligaciones docentes y de mi compromiso ciudadano, he dedicado estos años. Quizás el mayor esfuerzo ha consistido en atenuar el sesgo de la experiencia 'in situ' y 'de visu' del barrio, al que

me trasladé a vivir en 2007. Y la mayor satisfacción, haber comprendido dos cuestiones que considero indispensables para el futuro de las ciudades del siglo XXI que estamos aprendiendo a construir:

- La interrelación entre la inerte morfología producto del análisis sincrónico de la cartografía actual y la acción de su población evidenciada por el discurso diacrónico producto del análisis de la documentación histórica, es determinante a la hora de discernir entre una estructura urbana vigente, de otra pretérita.
- El concepto ciudadanía requiere profundidad democrática y no necesita ideales de grandeza que refuercen su orgullo, sino reforzar su autoestima relacionada con su grado de satisfacción con lo inmediato.

## PRESENTACIÓN

En el fotoplano actual [Fig. 1], se pueden distinguir las más evidentes de las diferentes morfologías de los tejidos urbanos existentes en la ciudad de Valencia:

- La ciudad histórica, en el meandro del cauce del río Turia, seco por su desvío tras la riada de 1957, que la ciñe y junto a la huella de las antiguas murallas medievales, hoy ronda viaria, la conforma redonda.
- Las morfologías que utilizan el modelo radiocéntrico para el crecimiento por expansión de la ciudad:
  - Las extensiones de los Ensanches planificados a caballo entre los siglos XIX y XX, limitados por la ronda del camino de Tránsitos.
  - Las periferias urbanas densas hasta alcanzar la última ronda deformada al noroeste por el tejido urbano de Benicalap y al este por la atracción de los poblados marítimos que la descentran.
- El territorio al nordeste del cauce del río, un enclave singular<sup>4</sup> entre la ciudad histórica y sus poblados marítimos, donde el trazado radial no apunta al centro sino es sensiblemente perpendicular a la línea de costa, apoyado en la poderosa traza tangente al cauce del río, de la avenida de Blasco Ibáñez, cuya lectura a esta escala es compatible con la de un salón urbano que principia al oeste en el jardín de los Viveros Municipales y termina en la última ronda mencionada, que en este tramo es el límite del singularísimo trazado filoso paralelo al mar y parcelación menuda del barrio de El Cabanyal.

4. “El análisis de la estructura [del territorio de la periferia urbana de Valencia] pone de relieve la existencia de dos enclaves singulares: al noroeste, en el borde del secano frente a la huerta; en el nordeste, en el espacio situado entre la ciudad y los poblados marítimos”. GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: **PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA**; Servicio de publicaciones U.P.V.. Valencia, 1995 (pág 769).

El tamaño de la morfología lineal –retiforme- del núcleo marítimo, comparable con el de la morfología redonda –nucleiforme- del núcleo histórico, ha alterado el carácter radial y concéntrico del modelo radiocéntrico adoptado para el crecimiento de la ciudad.

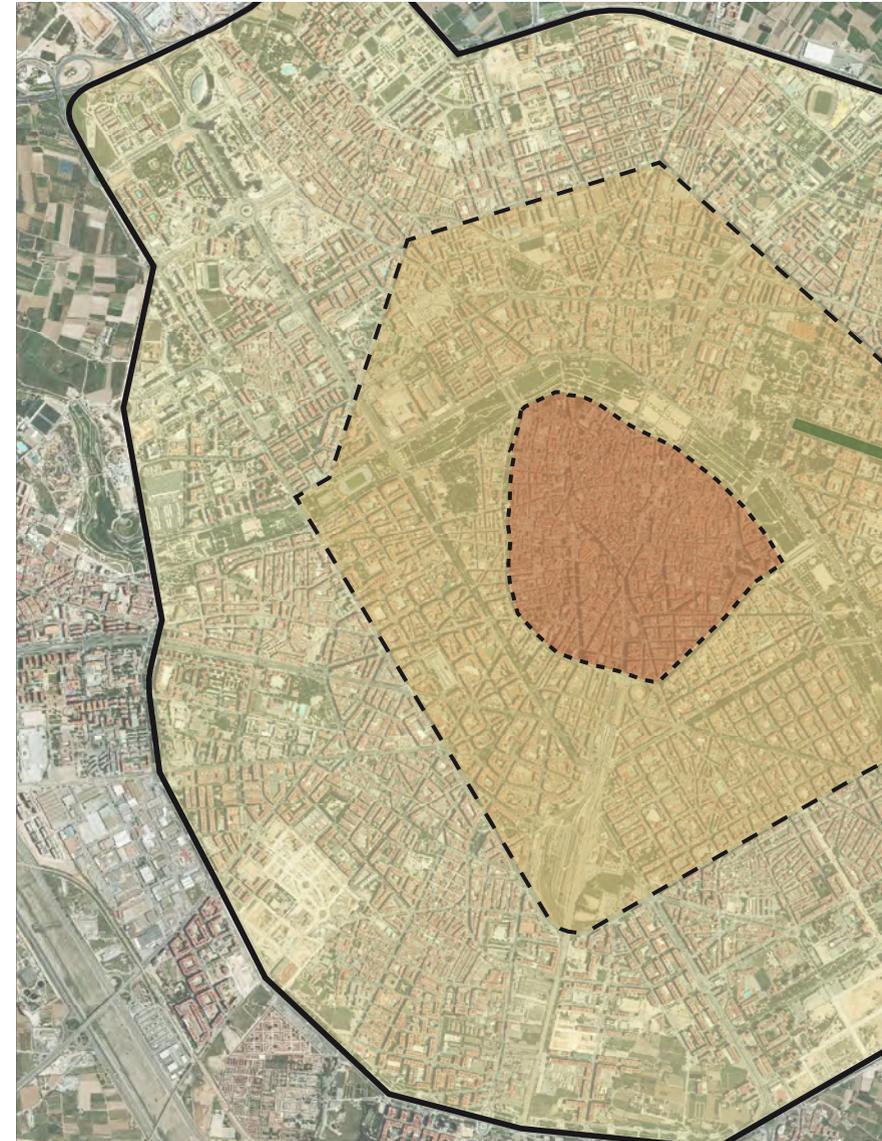


Fig. 1 Esquema radiocéntrico de la ciudad de Valencia, usando como base la ortofoto 1:5.000 de la Comunidad Valenciana del año 2012 del Instituto Cartográfico Valenciano. Fuente: elaboración propia.



Junto con el barrio del Grau en las inmediaciones del puerto, El Cabanyal participó en la formación del núcleo marítimo cuya morfología es hoy perfectamente distinguible de las que se extienden a poniente de la ronda. Estos barrios tienen diferentes orígenes. El Grau es heredero del recinto amurallado fundado por Jaume I tras la conquista cristiana en el siglo XIII para defender el desembarcadero que aseguraba la vocación marítima de Valencia como capital del nuevo reino homónimo que concibió proyectado al mar. El rey cedió las tierras y los habitantes del Grau favorecidos por múltiples exenciones, siempre fueron plenos propietarios de sus edificaciones y del suelo donde se ubicaban.

#### *El Cabanyal, un poblado realengo*

El Cabanyal, objeto de esta investigación, tiene su origen en asentamientos autoorganizados y autoconstruidos por una población dedicada a la pesca, sobre la playa que por su condición yerma, formó parte del Patrimonio Real por derecho de conquista. Estos territorios realengos, constituirán la Bailía y serán administrados por el baile local en primera instancia y por el baile general como ministro superior del real patrimonio. Para generar rentas en los territorios realengos, en principio no enajenables, se utilizó el contrato enfiteutico o enfiteusis, mediante el cual, el enfiteuta tras reconocer el dominio mayor y directo del rey –es decir, la propiedad del suelo– adquiere el dominio útil de lo que haga sobre ese terreno, a cambio del pago de un canon periódico y otras exacciones.

A diferencia del Grau, en El Cabanyal sus pobladores fueron enfiteutas, es decir solo tuvieron pleno dominio sobre sus viviendas y tuvieron que superar las dificultades de poblar un territorio a menudo hostil



Fig. 2 Fragmento del portulano de 1706, dibujado por el marino y cartógrafo inglés John Gaudy. Fuente: descubierto por el profesor de Geografía de la Universitat de València Josep Vicent Boira en una casa de subastas madrileña en 2013.

y sin otra ayuda que sus propios mecanismos de autoayuda y solidaridad, construyeron una estructura urbana autoorganizada y autoconstruida, adaptada a su emplazamiento, que ya a principios del siglo XVIII era

protagonista junto al Grau de la imagen característica de Valencia desde el mar [Fig. 2]. Esta estructura urbana quedará constatada de forma extraordinariamente precisa en el *Plan Geográfico de la población de la playa de la ciudad de Valencia*, dibujado en 1796 con motivo de un incendio que destruyó parte de la población [Fig. 3].

### *El Cabanyal, un poblado gerundio*

A finales del siglo XVIII, las obras del puerto que se estaba construyendo para sustituir un antiguo desembarcadero, desplazarán la línea de costa mar adentro. El Real Patrimonio había recuperado en 1784 el dominio sobre la playa que durante algún tiempo había sido ejercido por la ciudad de Valencia. Para conservar la propiedad de sus viviendas, los pobladores se verán obligados a reconocer la propiedad Real del suelo y se convertirán en enfiteutas, censatarios de la Bailía. Bailía y enfiteutas verán cómo se acrecienta la estrecha franja arenosa y en ese nuevo territorio confluirán los intereses de ambos. El interés de la Bailía en aumentar las rentas del Real Patrimonio, coincidirá con el de los pobladores del asentamiento, urgidos a perseguir la orilla del mar y su playa donde se asentaba la industria de la que dependía su principal actividad económica: la pesca.

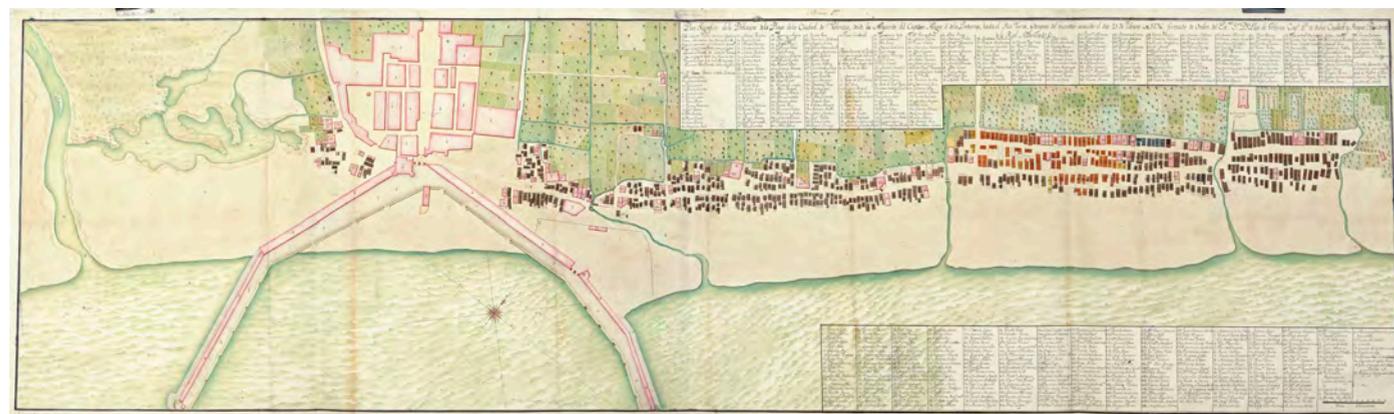


Fig. 3 Plan Geográfico de la Población de la Playa de la Ciudad de Valencia, 1796. Fuente: Biblioteca Nacional.

En estos terrenos ganados al mar, va a implementarse una estrategia impulsada a finales del siglo XVIII por los bailes generales y locales, para ordenar y ampliar el poblado autoorganizado y autoconstruido existente. El éxito de la estrategia es tal que en el plano de la 7ª comisión de la campaña topográfica de 1882 [Fig. 4] el poblado de El Cabanyal, con el nombre de Pueblo Nuevo del Mar, junto con el Grau<sup>5</sup>, configuran un núcleo marítimo cuya superficie es prácticamente la mitad de la del núcleo urbano de la ciudad de Valencia que se acababa de deshacer de sus murallas medievales y apenas había empezado a construir su primer ensanche. Si el río dio forma redonda a la ciudad de Valencia, el mar estaba dando forma lineal a su núcleo marítimo. Ambos núcleos urbanos se configuraron adaptados a su emplazamiento y a los requerimientos de la población en las distintas épocas en que se originaron: defensa, para lo que el círculo es la forma más apropiada, y expansión, para lo que es ideal la trama reticular.

Aunque en la cartografía pudiera parecer que por su trama en retícula, Pueblo Nuevo del Mar es asimilable a las nuevas poblaciones portuarias que como La Barceloneta en Barcelona o La Magdalena en Ferrol, se construyeron en la España de la Ilustración<sup>6</sup>, la realidad es bien distinta. Mientras en éstas se utilizaron terrenos deshabitados para construir una población donde parcelación, urbanización y edificación fueron simultáneas, y dieron origen a una morfología urbana que fue poblada posteriormente, Pueblo Nuevo del Mar es una estrategia dilatada en el tiempo destinada como ya se ha mencionado, a ordenar y ampliar el poblado autoorganizado y autoconstruido existente. Los arquitectos al servicio de la Bailía, se limitaron a señalar las alineaciones de las calles que darán acceso a las sucesivas hileras de lotes de terreno, interrumpidos por travesías que vinculan el caserío con su playa huidiza. En las manzanas alargadas resultantes loteadas de manera regular, los pobladores autoconstruirán sendas viviendas, habitualmente según el modelo

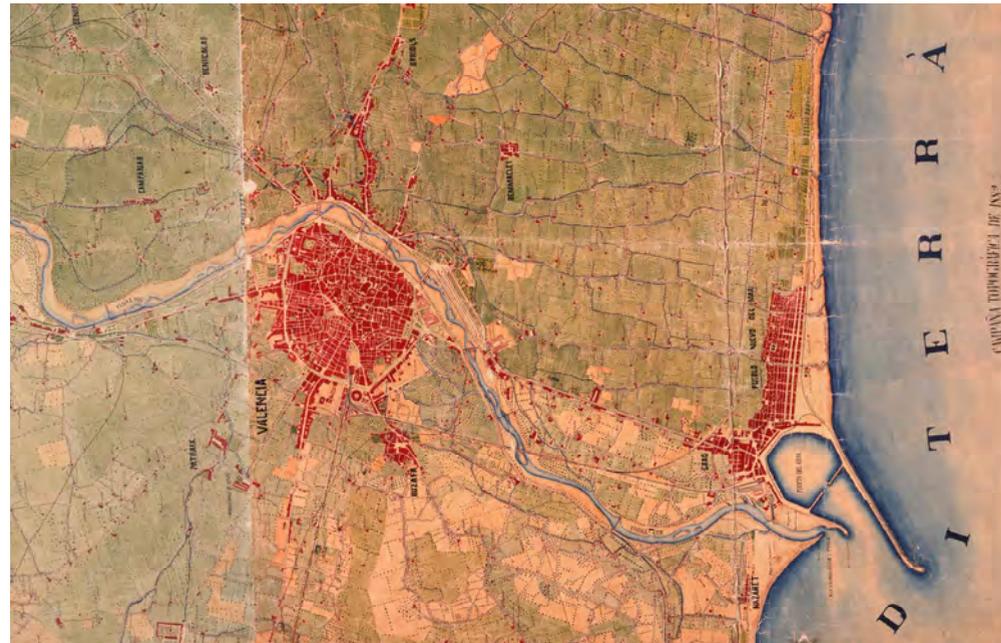


Fig. 4 Fragmento de las secciones 1 y 5 del PLANO DE VALENCIA y sus alrededores, 1883. Fuente: Servicio Geográfico del Ejército.

barraca. Las subdivisiones hereditarias y el progreso de sus condiciones de vida, modificarán la parcelación y harán evolucionar la barraca hacia la casa. Parcelación, urbanización y edificación se producirán en un proceso ligado a la vitalidad de sus usuarios y a las reglas de la geomorfología y la climatología del territorio. A diferencia de nuevas poblaciones coetáneas, El Cabanyal es gerundio, está siendo construido y renovado permanentemente por sus pobladores simultáneamente a la mejora de sus condiciones de vida, mejora relacionada con el perfeccionamiento de dichos pobladores como ser consigo y en el ser con los demás, consecuencia de las acciones de habitar y poblar que caracterizan su hacer arquitectónico<sup>7</sup>.

5. Pueblo Nuevo del Mar y Villanueva del Grao, en esa época fueron municipios independientes, situación que se mantuvo hasta que fueron anexionados por el municipio de Valencia en 1897.

6. OLIVERAS SAMITIER, Jordi: **NUEVAS POBLACIONES EN LA ESPAÑA DE LA ILUSTRACIÓN**; Ed Fundación Caja de Arquitectos. Barcelona, 1998.

7. “Este «hacer» arquitectónico nos «hace», y contribuye a convertir al ser humano en persona, hominizándolo –como ser consigo- y humanizándolo –en el ser con los demás”. Al perfeccionar el «habitar» –refugio, choza, casa...- el hacer arquitectónico nos perfecciona como personas, pero este “«construir» para sí lleva inalienablemente consigo el carácter expansivo de poblar, que corresponde al habitar y ocupar con los demás”. La arquitectura concebida como “un hacer, en su respectividad al hombre y su lenguaje”, es un hacer haciéndose que relaciona morfología y población para generar estructura urbana. MORALES, J. R.: **ARQUITECTÓNICA. SOBRE LA IDEA Y EL SENTIDO DE LA ARQUITECTURA**. Biblioteca Nueva. Madrid, 1999.



Fig. 5 FOTOPLANO DE VALENCIA (1945-1946). Fuente: Centro cartográfico y fotográfico del ejército.

### *El Cabanyal, barrio de Valencia*

Los conflictos entre las administraciones implicadas en la gestión de los terrenos ganados al mar, tras la abolición del antiguo régimen feudal en la segunda mitad del siglo XIX, impidieron que el municipio de Pueblo Nuevo del Mar, pudiera ampliar su término municipal como al parecer le correspondía según la legislación municipal vigente. Constreñido y con dificultades financieras, el municipio tuvo que aceptar ser anexionado por el municipio de Valencia en 1897. La incorporación a la ciudad, no resolvió las pretensiones de la población mayoritariamente vinculada con la industria pesquera, de continuar el habitual crecimiento en persecución del mar. Las instalaciones ferroviarias al servicio del puerto que ceñían a levante el caserío del antiguo municipio desde la década de los 60, lo impedían. En cambio a poniente del caserío, el trazado del ferrocarril de Castellón

inaugurado en 1862, había desgajado una porción de la huerta que se extendía hasta la ciudad y probablemente, disminuido sus rentas agrícolas. El barrio acuciado por la demografía y el atractivo de las actividades industriales que se empezaron a ubicar a uno y otro lado de dicho trazado<sup>8</sup>, invirtió el sentido de su habitual crecimiento en persecución del mar y comenzó la colonización de esos terrenos. Finalmente, a partir de la segunda década del siglo XX, la retirada de la línea de costa causada por nuevas obras en el puerto, habilitó nuevos terrenos ganados al mar y el barrio recuperó su habitual sentido de crecimiento, hasta llegar a la playa.

En 1939, el barrio de El Cabanyal prácticamente había extendido su retícula hasta sus actuales límites administrativos entre la playa y el trazado del ferrocarril de Aragón, y entre el Grau y el corredor ferroviario de los ferrocarriles de servicio al puerto [Fig. 5]. En esta retícula hay anidada una constante derivada de la estructura de propiedad desde el periodo autoorganizado y autoconstruido anterior al siglo XIX, que sirvió de base a la de las sucesivas ampliaciones: una unidad de propiedad vinculada a la características de la barraca que se verá sometida a sucesivas subdivisiones en el proceso de transformación en casa acelerado tras la extinción de los censos enfitéuticos, y caracteriza todos los estratos temporales del barrio.

Sobre esta parcelación menuda, las casas buscan su protagonismo individual en las fachadas construidas de acuerdo al gusto de cada propietario<sup>9</sup>, gusto que interpreta de una manera popular las modas y tendencias imperantes en el momento de su construcción. La altura de estas casas se regula por el tamaño de cada parcela y la deseada relación directa o semidirecta de las viviendas con la calle, eficaz soporte de las relaciones sociales, lo que produce la silueta del ambiente urbano característico de El Cabanyal. Se configura así el ambiente característico del barrio, cuya morfología permite que siempre haya una acera con sol y otra en sombra, donde

8. Estas nuevas industrias, diversificarán la oferta de trabajo al alcance de una población que se había dedicado principalmente a la pesca y a los servicios del puerto y durante el verano, a la industria relacionada con el ocio playero. La cantidad y diversidad de oferta de trabajo, colaboran a explicar el aumento demográfico: entre 1897 y 1970, la población del barrio pasó de unos 14000 a más de 32000 habitantes.

9. "...la unidad entre el que hace la obra y el usuario, siendo en general el mismo uno y otro (...) contribuye a darle unas características de singularidad a cada una de las viviendas (...) cada una está marcada por los gustos personales de su propietario". SIMÓ, Trinidad: **LA ARQUITECTURA DE LA RENOVACIÓN URBANA EN VALENCIA**; Ed Albatros. Valencia, 1973 (pág 197 y 198).

los patios traseros aseguran la correcta ventilación de las casas por el perfecto aprovechamiento de las brisas marinas.

### ***El Cabanyal: de barrera a conjunto histórico y patrimonio español***

Durante la dictadura franquista, El Cabanyal, barrio marítimo de Valencia, y sus habitantes fueron estigmatizados desde el ‘cap i casal’. El barrio pasó a ser percibido como una barrera en las aspiraciones marítimas de su ciudad, que encuentra su adalid en la traza no ejecutada del Paseo al Mar. En los primeros meses de la dictadura comenzaron a aparecer noticias de prensa anunciando que “uno de los más vivos deseos del Ayuntamiento es la realización de una Avenida de Valencia al Mar de 100 metros de anchura”<sup>10</sup>. Los efectos de la estigmatización no impidieron que en 1974, al final del periodo, el barrio continuara teniendo “una vida propia muy intensa, que depende relativamente poco del centro urbano, con una trama y tipologías de edificación propias”<sup>11</sup> y que el Paseo al Mar continuara atascado en las inmediaciones de lo que hoy es la avenida de Cataluña [Fig. 6].

Con el retorno de la democracia en 1977, se produjo un significativo cambio en la percepción de El Cabanyal. En 1978 el barrio fue incluido en el expediente de incoación del Conjunto Histórico Artístico de la ciudad de Valencia, diez años después fue calificado como Conjunto Histórico Protegido en el Plan General y en 1993, el ámbito de las ampliaciones gestionadas por la Bailía durante el siglo XIX mencionadas, fue declarado Bien de Interés Cultural y consiguientemente incluido en el Patrimonio Español, por su peculiar trama en retícula derivada de las alineaciones de las antiguas barracas, en las que se desarrolla una arquitectura popular de clara raigambre ecléctica.<sup>12</sup>

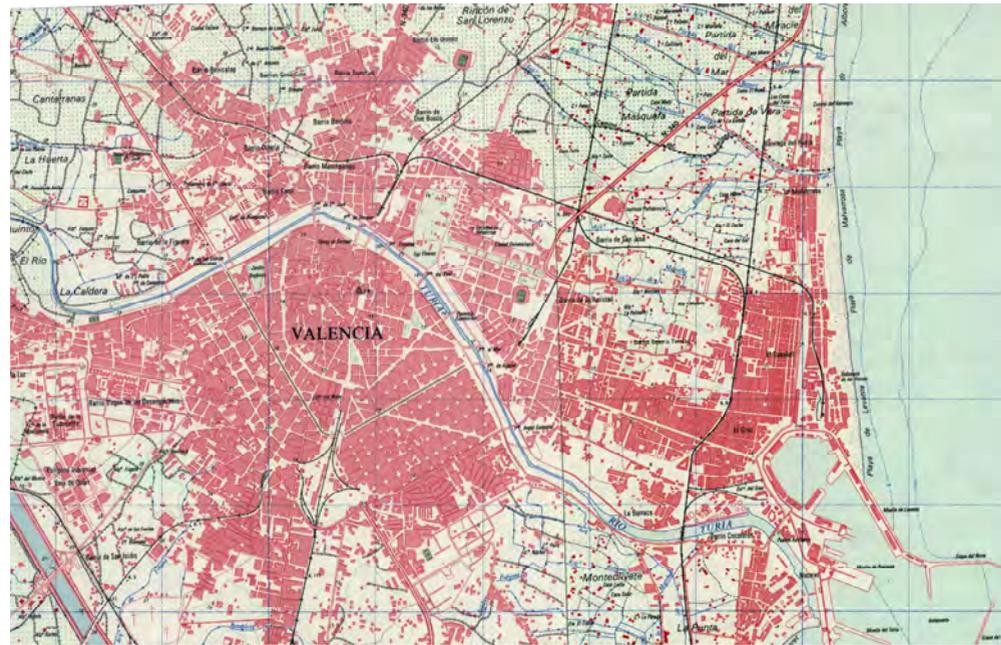


Fig. 6 Fragmento de las secciones I y II del Mapa Topográfico Nacional 1:25.000, 722. Fuente: Instituto Geográfico Nacional.

Se puede afirmar que El Cabanyal es un ejemplo paradigmático de permanencia del núcleo marítimo característico de muchas ciudades del litoral mediterráneo, cuya fundación romana se produjo a la vera de un río prudentemente alejadas de la costa. Esta permanencia se debe a la utilización de reglas de transformación propias, fundamentados en las condiciones de su emplazamiento y en la interrelación diacrónica entre la morfología y su población. Su importancia como testimonio vivo, justifica su inclusión en el Patrimonio Español. Por ello no se puede argüir su actual contigüidad con el resto de la ciudad, para eludir un estudio particular de su estructura urbana que valore su coherencia con las condiciones pasadas, presentes y futuras, antes de abordar su relación con las colindantes que a pesar de sus evidentes diferencias, son prójimas por la solidaridad debida entre conciudadanos.

10. “Informe que la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia emite sobre el proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de Extensión Urbana”. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, legajo AN 139-01.

11. Memoria del Plan Parcial 13 adaptado a la Solución Sur (1974). PÉREZ IGUALADA, Javier: **LA CIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA, 1946-1988**; [Tesis doctoral] Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2005; ANEXO DE DOCUMENTOS pág 427 a 439.

12. DECRETO 57/1993, de 3 de mayo, del Gobierno Valenciano, por el que se declara Bien de Interés Cultural el conjunto histórico de Valencia.



Fig. 7 Ortofoto 1:5.000 de la Comunidad Valenciana del año 2012. Fuente: Instituto Cartográfico Valenciano.

### *El debate entre Valencia y El Cabanyal*

De vuelta al fotoplano actual [Fig. 7], la ciudad, más de cien años después de la primera idea del Paseo al Mar, ha alcanzado al barrio que ha adquirido una cierta centralidad respecto a las nuevas actividades que se desarrollan en su playa, respecto a la Marina Real, respecto a la cercanía de las universidades, etc.

Durante este tiempo, El Cabanyal ha extendido la retícula de las ampliaciones del siglo XIX entre el antiguo trazado del ferrocarril de Castellón soterrado en 1991, y la playa, tras salvar la superficie no edificada que ocupaban las desaparecidas instalaciones ferroviarias de servicio al puerto.

Ni la evidente diferencia morfológica, ni la valoración patrimonial modificarán la inercia de los equipos de gobierno municipales ni la de los técnicos del servicio de planeamiento del Ayuntamiento. La Memoria Justificativa del Plan General de Ordenación Urbana de 1988, incluyó un epígrafe donde se reduce la cuestión de la conexión de Valencia con el mar a un dilema: “*debemos optar entre mantener una traza urbana de casi un siglo de vigencia (...) o la integridad de un barrio (...) con una fuerte personalidad*”. El dilema se zanjó en 1998, cuando el equipo de gobierno municipal, en el poder con mayoría absoluta, encargó la redacción del Plan Especial de Reforma Interior de El Cabanyal que incluía la prolongación del Paseo al Mar, ya con el nombre de avenida de Blasco Ibáñez, hasta el mar.

## PROPÓSITOS, HIPÓTESIS Y TESIS

Si bien existen numerosos estudios sobre el origen y evolución del antiguo recinto amurallado de Valencia, el actual distrito de Ciutat Vella que junto con su primer ensanche, acompañan en el Patrimonio Español al ámbito declarado Bien de Interés Cultural en El Cabanyal, apenas existen estudios de esta índole dedicados a este barrio valenciano. Esta investigación se propone contribuir a superar esa escasez mediante el estudio particular de El Cabanyal argumentando su estructura urbana desde sí misma.

La argumentación parte de una HIPÓTESIS PREVIA, producto de la experiencia 'in situ' y 'de visu' del barrio: la estructura urbana de El Cabanyal es un resultado formal gerundio, un resultando, fruto de la interacción continua entre la morfología y sus pobladores que están perfeccionando una estructura urbana adecuada a sus características y a las condiciones de su emplazamiento.

Sin el condicionante de la traza ideal del Paseo al Mar, esta investigación analiza determinados momentos seleccionados y la realidad actual de El Cabanyal para:

- Identificar los patrones y definir las reglas autónomas implícitas en el hacer arquitectónico que ha regulado la evolución de su estructura urbana.
- Valorar la incidencia del planeamiento urbanístico de la ciudad desde 1939 sobre dichas reglas y patrones.
- Comprobar la persistencia de las reglas autónomas y su compatibilidad respecto a la situación actual del emplazamiento, de sus pobladores y de su reciente valoración patrimonial.

Esta investigación vindica el valor de la estructura urbana de El Cabanyal, valor que necesita estímulos y no demoliciones para que Valencia sea una ciudad mejor, más cívica y más diversa. Sin el condicionante de la traza ideal del Paseo al Mar, el enunciado de la TESIS que se pretende demostrar es:

- La actual estructura urbana de El Cabanyal, lleva implícitas las reglas de transformación futuras coherentes con su emplazamiento, su población y su valor patrimonial que aseguran su permanencia y resuelven la cuestión de la conexión entre la playa y el resto de Valencia, en cooperación con la estructura urbana de la ciudad.

## METODOLOGÍA

13. Valga como ejemplo el **INFORME DE LA JUNTA DE GOBIERNO DEL COLEGIO TERRITORIAL DE VALENCIA, EN SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 3 DE NOVIEMBRE DE 2009, CON RELACIÓN AL POSIBLE EXPOLIO PRODUCIDO POR EL PLAN DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DE EL CABANYAL**, solicitado por el Ministerio de Cultura para motivar su respuesta a la reclamación de expolio, hecho propio por el Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana dos días después, siendo decano Ramón Monfort Salvador, hermano de uno de los redactores del Plan. El informe rehúye el pronunciamiento disciplinar o pericia solicitado por el Ministerio y en aras de una supuesta objetividad, se inhibe de su responsabilidad técnica y social, y concluye que: “*La legalidad del PEPRI Cabanyal-Canyamelar en cuanto a sus determinaciones y contenido patrimonial, no puede ser hoy cuestionada pues ha sido declarada por el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, en nueve sentencias que han ganado firmeza al ser ratificadas por el Tribunal Supremo. Ha quedado probado judicialmente, por tanto, que el PEPRI «no modifica la estructura urbana de estos núcleos históricos, que pudiera vulnerar la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano», tal y como afirma el profesor Escribano Beltrán en su dictamen de fecha 14/1/00, en el que afirma que: «el paseo al Mar, su proyecto y trazado forman parte de la estructura urbana del Cabanyal-Canyamelar, (...) constituyendo una traza urbana histórica de enorme valor estructurante». Partiendo de todos esos pronunciamientos judiciales, con independencia de las diferentes opiniones que desde el punto de vista de la disciplina arquitectónica puedan darse, podemos afirmar que el PEPRI Cabanyal-Canyamelar NO SUPONE EXPOLIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ESPAÑOL*”.

14. ARGAN, Giulio Carlo: **PROYECTO Y DESTINO**; Ediciones de la Universidad Central de Venezuela. Caracas, 1969.

15. SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel: **LAS FORMAS DE CRECIMIENTO URBANO**; Ed UPC. Barcelona, 1997.

16. Idem.

Como se acaba de señalar, este trabajo de investigación se emprende a partir de hipótesis basadas en los conocimientos adquiridos con la experiencia ‘in situ’ y ‘de visu’ de El Cabanyal, lo que supone cierto sesgo ideológico. Esto puede parecer un problema a priori para una profesión cuyos dirigentes colegiales en la provincia de Valencia y en la Comunidad Valenciana, reclaman una objetividad que en ocasiones no es más que sometimiento de la disciplina a instancias ajenas a la misma<sup>13</sup>. Desde que en el año 2003 elaboré el proyecto docente para el acceso al cuerpo de Titulares de Escuela Universitaria, comparto la idea de que “*es imposible considerar la metodología y la técnica del proyectista como zonas de inmunidad ideológica*”<sup>14</sup>.

Como investigador, el sesgo ideológico aludido ha sido un acicate para emprender el trabajo. He tratado que su metodología intencionada sea rigurosa y alejarme en lo posible de condicionamientos ideológicos.

Por otra parte, considero que la relación entre morfología urbana-tipo edificatorio utilizado habitualmente para describir las estructuras urbanas, deja fuera el tiempo interno al proceso de construcción urbana. Cuando esto es así “*El proceso temporal queda muerto, petrificado; la dialéctica entre detalles y conjunto se reduce a lo invariante repetitivo, el tiempo ya ha dejado de existir. Parece como si la forma urbana fuese dato arqueológico para examinar desde arriba, y poder describir así sus reglas de coherencia*”<sup>15</sup>; como resultas de este tipo de análisis “*los colores que distinguieron lo vivo se confunden con el gris de mármoles y pavimentos*”<sup>16</sup>.

### *Un lenguaje de patrones*

Sin juzgar las formulaciones que incorporan tiempo y vida al habitual análisis morfo-tipológico<sup>17</sup>, esta investigación explora la incorporación de ambos parámetros recurriendo al concepto patrón<sup>18</sup>. Un patrón no tiene voluntad de forma. Por el contrario, incorpora las relaciones entre territorio y emplazamiento, entre objetos y usuarios, entre los edificios y los sitios urbanos y la vida que se genera en ellos, entre el barrio y sus vecinos, entre la ciudad y sus ciudadanos,... partiendo de la observación de la ciudad contemporánea tal como nos es dada. Sustituyendo tipología por patrón, se pretende evitar las referencias formales<sup>19</sup> implícitas en el concepto de tipo edificatorio a la hora del análisis sincrónico de la cartografía histórica.

La lectura personal del método, consiste en ampliar esa observación sobre determinados momentos seleccionados de la evolución de la estructura urbana de El Cabanyal con criterios sincrónicos fundamentados en la documentación gráfica y escrita recopilada. El primero de ellos se hace coincidir con la primera cartografía precisa localizada del núcleo marítimo (1796) que constata la existencia de una población autoorganizada y autoconstruida en la playa de Valencia; el segundo con su anexión por el municipio de Valencia (1897) que constata la extensión organizada de la población persiguiendo la playa; el tercero coincide con el final de la Guerra Civil (1939) y constata la ampliación de la extensión organizada hasta los actuales límites administrativos del barrio; el cuarto coincide con el final de la dictadura franquista (1975) y describe las consecuencias del planeamiento general de ese periodo sobre la estructura urbana del barrio; el quinto, sexto y séptimo corresponden al periodo democrático actual:

el quinto se ha hecho coincidir con la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana del Valencia (1988) y constata la inercia del planeamiento de la época democrática respecto a aspectos relacionados con la zonificación del barrio en el planeamiento redactado durante la dictadura; el sexto coincide con la redacción del Plan Especial de Reforma Interior de El Cabanyal (1998) y constata el estado de la estructura urbana antes del inicio de las demoliciones para prolongar la avenida de Blasco Ibáñez; y el séptimo con la reciente derogación del Plan Especial (2015) y describe los efectos de sus 14 años de vigencia.

### ***El hacer arquitectónico y la memoria social***

El resultando actual se inscribirá en un discurso diacrónico fundamentado en la observación sincrónica de los momentos seleccionados. Este discurso es compatible con la naturaleza del problema de la evolución de las ciudades y de su cultura, entendida ésta como “*un continuum, fruto de la fusión o la diferenciación de culturas particulares o de alguno de sus elementos en épocas distintas*”<sup>20</sup>. Este discurso no contempla a la arquitectura en los conjuntos históricos como un hecho, sino como un hacer. Mediante este hacer arquitectónico, la inerte morfología urbana adquiere unas características que reflejan la identidad de sus pobladores que se reconocen en ella; deviene morfología simbólica, con identidad.

La identidad de los pobladores, se puede entender como el reconocimiento a lo igual a uno mismo, como una pertenencia, una adquisición o una herencia en la que es central el pasado. Pero también puede entenderse como la identificación con una serie de características

para compartir con los demás, como una creación perpetua, una apertura, una proyección hacia un futuro en constante evolución. La experiencia del barrio, es compatible con esta segunda acepción, que permite que grupos no idénticos puedan llegar a reconocerse en el mismo espacio simbólico.

Sea cual sea la manera de entenderla, la identidad está ligada a la memoria entendida como la “*expresión de la experiencia colectiva, capaz de identificar un grupo, dándole un sentido a su pasado y definiendo sus aspiraciones de futuro*”<sup>21</sup>. Pero si se acepta la segunda acepción, en la morfología simbólica de El Cabanyal, resultando del hacer arquitectónico, diferentes grupos socializan sus relatos particulares para tratar de incorporarlos a la memoria social. La memoria social es la suma positiva de aquellos relatos que son aceptados tras su socialización. La memoria social se relaciona con la morfología simbólica, pues la manera en que se produce la socialización en ésta, influye en la aceptación o no de los relatos que hacen evolucionar a aquélla; simultáneamente, la nueva memoria social influye en la aceptación o no de los relatos que hacen evolucionar la morfología simbólica. Memoria social y morfología simbólica, se realimentan.

Pero las posibilidades de transformación morfológica y social, tienen como límite la permanencia de lo idéntico. Rosario Assunto habla de transformaciones, mutamenti, “*en la identidad y de la identidad, pero no cambios respecto a la identidad, por los cuales las ciudades han ido cambiando en sí mismas pero no por alteridad de sí mismas: en una sabia permanencia de su ser en sí idéntico*”<sup>22</sup>.

17. Además de Manuel de Solà-Morales, hay otros autores que han tratado de incorporar el tiempo interno al proceso de construcción de la ciudad. Para esta investigación se ha consultado: CANIGGIA, Gianfranco y MAFFEI, Gian Luigi: **TIPOLOGÍA DE LA EDIFICACIÓN. ESTRUCTURA DEL ESPACIO ANTRÓPICO**; Celeste Ediciones. Madrid, 1995 [*Composizione architettonica e tipologia edilizia 1, lettura dell'edilizia di base*; Marsilio. Venezia, 1979] y MARTÍ ARIS, Carlos: **LAS VARIACIONES DE LA IDENTIDAD. ENSAYO SOBRE EL TIPO EN ARQUITECTURA**; Ed Arquia/temas. Barcelona, 2014 [*Le variazioni dell'identità. Il tipo di architettura*; CittàStudi. Milano, 1990]

18. “*Cada patrón describe un problema que ocurre una y otra vez en nuestro entorno, para describir después el núcleo de la solución a ese problema, de tal manera que esa solución pueda ser usada más de un millón de veces sin hacerlo ni siquiera dos veces de la misma forma*” ALEXANDER, Christopher: **A PATTERN LANGUAGE / UN LENGUAJE DE PATRONES**. Ed Gustavo Gili. Barcelona, 1977/1980. Alexander y su grupo, investigaron los principios ordenadores abstractos que regían las ciudades antiguas y las hacían atractivas y armoniosas; en sus conclusiones se valoran las reglas locales que requerían ciertas relaciones y permitían numerosas situaciones particulares que llamaron ‘pattern’, cuya sintaxis producía ‘A Pattern Language’. Con el ‘lenguaje de patrones’, se propusieron explicar la realidad existente de manera rigurosa, con palabras al alcance de sus usuarios.

19. Referencias formales que a menudo mixtifican el concepto de tipo definido por Quatremère de Quincy en su **DICCIONARIO HISTÓRICO DE ARQUITECTURA**: “*la palabra tipo no representa tanto la imagen de una cosa que haya que copiar o imitar perfectamente como la idea de un elemento que debe él mismo servir de regla al modelo*”. Se confunde a menudo tipo con modelo y se produce entonces el efecto contrario al pretendido: deja de ser un mecanismo de transformación para convertirse en un mecanismo rígido que inmoviliza la arquitectura. Como digo Argan en **ACERCA DEL CONCEPTO DE TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA**, cuando el arquitecto utiliza el tipo como modelo, el resultado “*no tiene nada que el sentimiento y el espíritu puedan reconocer...*”

La tarea del hacer arquitectónico consiste en someter a la morfología simbólica al cambio constante que exige el proceso continuo que se produce en su seno, preservando el equilibrio entre las diferentes características en las que se reconocen los grupos diversos que la pueblan y participan en la producción social del espacio, y preservar lo idéntico. Para ello, el hacer arquitectónico da forma al espacio social mediante procesos ‘lentos’ de producción del espacio<sup>23</sup>, mientras su espacialidad, su historicidad y su sociabilidad, conforma simultáneamente a sus pobladores<sup>24</sup>. Cuando esto llega a producirse, la morfología simbólica deviene estructura urbana que está decantándose en el tiempo, viva, dinámica, incluyente... Las estructuras urbanas vivas producto del hacer arquitectónico, proporcionan a la ciudad materia prima para generar memoria social incluyente que a su vez, otorga a lo físico significado.

Como la memoria social se basa en relatos particulares, es necesariamente subjetiva. Esta subjetividad es su principal activo cohesionador. Esto supone un valor que necesita estímulos y no demoliciones, y que no debe ser vilipendiado si se aspira a construir una sociedad más cívica y una ciudad mejor. Sin embargo, el carácter subjetivo de la memoria social le hace vulnerable ante relatos emitidos por grupos sociales ajenos al ‘continuum’ cultural que caracteriza a una estructura urbana existente. Uno de estos relatos, articulado en torno al eslogan ‘Valencia vive de espaldas al mar’, ha sido adoptado por técnicos y políticos de las administraciones con responsabilidad en el planeamiento urbanístico de la ciudad desde 1939. Desde entonces, la urbanística oficial se ha obstinado en no ver la realidad que está delante de sus ojos (o de verla pero renunciar al esfuerzo de comprenderla) cegada por la idealidad de la traza del Paseo al Mar. Desde entonces, la urbanística oficial vilipendia la estructura urbana viva de El Cabanyal y ha puesto en peligro la permanencia de *su ser en sí idéntico*.

Esta investigación utiliza un lenguaje de patrones y por lo tanto, sin voluntad de forma, para proponer reglas de comportamiento para un hacer arquitectónico que permita la permanencia de lo idéntico en El Cabanyal y potencie la transformación de su identidad física y social compatible con la realidad cambiante.

### *Periodización de los capítulos*

La periodización empleada en los capítulos [Fig. 8], responde al enfoque de una investigación centrada en argumentar la estructura urbana de El Cabanyal [Fig. 9] desde sí misma como resultando de la interacción entre sus pobladores y una morfología adecuada a la geomorfología y la climatología.

El primer capítulo abarca desde los primeros asentamientos en el litoral, hasta la constatación cartográfica precisa de la estructura urbana auto-organizada reflejada en el Plan Geográfico de la población de la playa de la ciudad de Valencia dibujado en 1796 con motivo de un incendio que destruyó parte de la población. Se divide el capítulo en dos puntos, el primero basado solo en noticias y el segundo que cuenta con el apoyo de las primeras representaciones gráficas y constata el origen del actual casco antiguo del barrio.

El segundo capítulo abarca los años en que El Cabanyal reguló su evolución mediante reglas autónomas hasta ser anexionado por el municipio de Valencia en 1897; se divide el capítulo en tres puntos. Los dos primeros describen la evolución del casco antiguo y las sucesivas ampliaciones sobre la playa creciente debido al desplazamiento de la línea de costa a causa de las obras del puerto; el primero constata la intervención de la Bailía y el segundo las del Ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Mar y la Diputación de Valencia. El tercero describe las consecuencias del proceso de transformación de las primitivas barracas en casas.

20. Informe Mundial sobre Cultura de la UNESCO de diciembre de 1999.

21. FENTRESS, James; WICKHAM, Chris: **MEMORIA SOCIAL**; ed Frónesis Cátedra Universitat de València. Valencia, 2013.

22. ASSUNTO, Rosario: **LA CITTÀ DI ANFIONE E LA CITTÀ DI PROMETEO**; Jaka Book. Milano, 1997 (1984).

23. Basados en la incorporación de dinero gradual, incompatibles con los procesos de transformación repentina, característicos de los ‘mutamenti’ actuales en los conjuntos históricos, alimentados por el mismo dinero catastrófico que alimenta la producción del espacio en los nuevos desarrollos urbanos JACOBS, Jane: **MUERTE Y VIDA DE LAS GRANDES CIUDADES**; Capitán Swing Libros. Madrid, 2011. Capítulo 16 ‘Dinero gradual frente a dinero catastrófico’.

24. ALBET, Abel y BENACH, Núria: **EDWARD W. SOJA; LA PERSPECTIVA POSTMODERNA DE UN GEÓGRAFO RADICAL**; Ed Icaria (Espacios Críticos). Barcelona, 2010.

25. De manera análoga a como Sir Leslie Patrick Abercrombie utilizó los efectos de los bombardeos como oportunidad para el Plan de Londres de 1944.

El tercer capítulo describe la evolución del barrio desde la mencionada anexión hasta el final de la dictadura del general Franco. El barrio antes del periodo franquista mantuvo una cierta autonomía que le permitió evolucionar según sus reglas autónomas como se describe en el punto primero del capítulo, mientras que el punto segundo describe los avatares durante el periodo franquista cuando pasó a ser percibido como una barrera para las aspiraciones marítimas de la ciudad.

El cuarto capítulo describe el debate entre estas aspiraciones marítimas protagonizadas por el Paseo al Mar y la conservación del barrio como conjunto histórico desde los primeros años de la democracia. Dos de los tres puntos del capítulo responden a dos actitudes diferentes respecto al dicho debate, el primero regulado mediante un planeamiento remedial donde aparentemente predomina la conservación, pero supeditada a la convivencia con las determinaciones del

entonces vigente Plan General de 1966, y el segundo donde se da preferencia a la prolongación de la traza del Paseo al Mar tras la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de 1988. En el tercero se constata el estado actual del barrio y los efectos sobre su estructura urbana de la aprobación en 2001 del Plan Especial de Protección y Reforma Interior municipal, hasta su reciente derogación.

Estos efectos, serán considerados en las conclusiones como una oportunidad para el futuro del barrio<sup>25</sup>.

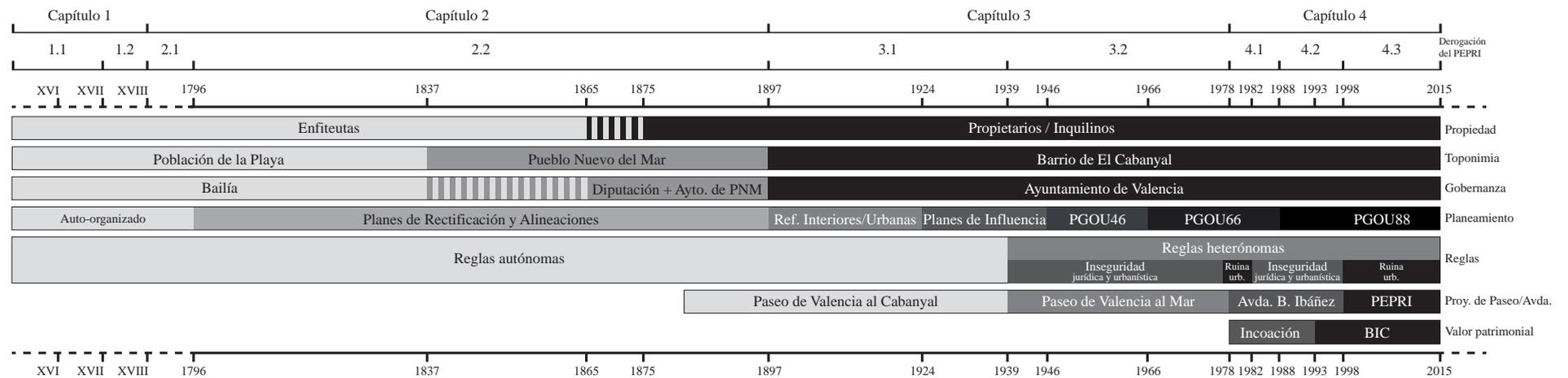


Fig. 8 Periodización. Fuente: elaboración propia.



Fig. 9 En este trabajo, se escribirá El Cabanyal para hacer referencia a todo el conjunto, para diferenciarlo del Cabanyal que junto el Canyameler y el Cap de França, se definen más adelante como partidas o barrios de El Cabanyal.

## **1. GÉNESIS DE LA ESTRUCTURA URBANA DE EL CABANYAL**

---

<b>1. Génesis de la estructura urbana de El Cabanyal</b>	019
<b>1.1. Antecedentes: La vocación marítima de la ciudad de Valencia</b>	020
1.1.1. Entre la fundación romana y la conquista cristiana	020
1.1.2. La ciudad cristiana: capital de un reino proyectado hacia el mar	021
1.1.3. El núcleo marítimo de Valencia	022
<b>1.2. La población de la playa: El Cabanyal y el mar</b>	025
1.2.1. El Cabanyal en las vistas de Wijngaerde: el origen en el Cap de França	025
1.2.2. El muelle de piedra de Güelda: el enlace El Cabanyal-Grau	029
1.2.3. El Cabanyal en la cartografía del siglo XVIII	031
<b>1.3. El <i>Plan Geografico de la población de la playa de la ciudad de Valencia</i>: constatación de una estructura urbana auto-organizada</b>	036
ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA URBANA AUTO-ORGANIZADA	042



Vista aérea de la trama de El Cabanyal. Fuente: [www.bing.com](http://www.bing.com)

## 1. GÉNESIS DE LA ESTRUCTURA URBANA DE EL CABANYAL

Cuando se habla de estructura urbana, se utiliza el concepto actual de lo urbano. Pero si se contextualiza, este concepto aparece cambiante a lo largo del tiempo. Lo que podía ser considerado urbano en el pasado, no sería calificado como tal según los criterios actuales.

Aquellas barracas autoconstruidas dispersas en el litoral, habitadas por pescadores musulmanes en tiempos de la conquista cristiana ¿eran según criterios sincrónicos, una estructura urbana concebida mediante las acciones de habitar y poblar, que permitieron a sus moradores perfeccionarse como ser consigo mismo y como ser con los demás?

Sanchis Guarner, hablando de las barracas dispersas en la huerta valenciana<sup>1</sup>, hace esta reflexión: “*Aqueixa disseminació de les barraques aparenta de contradir una característica ben palesa de la psicologia col·lectiva dels homens mediterranis: l'afany de vida pública. De les gents del Mare Nostrum hom diu que no senten necessitat de solitud exterior; que semblen haver nascut per a l'ágora, el forum, el soc, que troben llur centre vital a la plaça de la vila, escenari apropiat de llurs mercats, festes i ritus, sempre policroms i sorollosos. L'examen de la disseminació de les barraques ens fa veure, pero, que no es tracta de cap tipus de població centrifugada com el que es produeix en altres països. No hi ha, certament, a l'Horta valenciana cap aïllament de les barraques organitzades en un conjunt de petits espais*

*homogenis i independents. En realitat les barraques es troben sempre molt properes les unes de les altres, estan en una comunicació mútua ininterrompuda, i llurs habitants tenen plena consciència de constituir una comunitat. El sentiment de solidaritat dels hortolans valencians pot arribar a durlos a defensar amb duresa els interessos col·lectius, segons va narrar magistralment Blasco Ibáñez en la seva novel·la (...) La Barraca”<sup>2</sup>. Sustitúyase hortolans por pescadores y La Barraca por Flor de Mayo y podríamos tener el retrato de una ‘estructura urbana’ con una morfología de barracas dispersas pobladas por una comunidad musulmana de pescadores, que como se describe en el texto del capítulo, después de la conquista cristiana se agrupó en un poblado morisco a la vera del Cap de França. El poblado crecerá desde su cristianización tras la expulsión de los moriscos en 1609, hasta enlazar con el Grau a finales del siglo XVII, sobre los terrenos pertenecientes al Patrimonio Real en la playa del partido de Santo Tomás.*

1. En la década de los 70 del siglo XVIII, el viajero ilustrado Antonio Ponz hace esta descripción de la ciudad de Valencia: “*Desde lo alto de las Cabreras, o las Cabrillas, se presenta un objeto, el más delicioso que se puede pensar, y es toda la huerta de Valencia, descubriéndose también los montes de Denia y San Felipe, la cordillera de Murviedro y más allá, que será la distancia de cerca de veinte leguas. Como la ciudad de Valencia está tan acompañada de lugares en sus inmediaciones y de muchas casas de campo entre ellos, que llaman alquerías, no pudiéndose distinguir bien desde esta distancia sus divisiones, todo ello parece una ciudad, que si así fuera, no la habría habido igual en el mundo. El verdor de aquella dilatada llanura, sembrada de una multitud de pueblos, hacen bella contraposición con el mar, y todo contribuye a formar una vista cual nunca imaginaron los poetas”*. PONZ, Antonio: **VIAJE DE ESPAÑA**; Ed Aguilar. Madrid, 1947 (pág 298).

2. SANCHIS GUARNER, M: **LES BARRAQUES VALENCIANES**; Ed Alfons el Magnànim. Valencia, 1999; pág 14.

3. Restos de esta marjalería se encuentran entre el marjal de Pegó-Oliva en la frontera de las provincias de València y Alicante y el Prat de Cabanes en la provincia de Castellón: el marjal dels Borrons en Gandía, l'estany de Cullera, la propia Albufera, el marjal de Massamagrell, el del Moros en Sagunto, els estans de Almenara, el de Nules, el Clot de la Mare de Déu en Burriana, ... Para mayor información, ver: ROSSELLÓ, Vicenç M: "Albuferas mediterráneas" en el nº 53 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 1993.

4. Estas características, son compartidas con otros lugares mediterráneos donde se ubicaron otras colonias latinas: Narbonne, Montpellier, Arlés en el golfo de León, Rávena, Aquilea en el Adriático, entre otros, se emplazan en entornos naturales semejantes al escogido para València.

5. CARMONA, Pilar: "La dinámica fluvial del Turia en la construcción de la ciudad de Valencia" en **DOC. ANÁL. GEOGR.**, nº 31. Valencia, 1997 (pág 86).

6. "... las playas (...) en el momento de la fundación de la ciudad se extendían por la Font de Sant Lluís y la plaza de Honduras" [CARMONA, Pilar y OLMOS, Joan: "Río y ciudad: el caso de Valencia" en **OP, REVISTA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS**, nº28. Valencia, 1994].

7. RIBERA I LACOMBA, Albert.: "Puertos y arquitectura comercial en la Valencia antigua: los orígenes de una larga tradición" en **HISTORIA DE LA CIUDAD V: Tradición y progreso**, VV.AA.; ICARO-CTAV-COACV. Valencia, 2008 (pág 30).

8. *Ibidem* (pág 36 y ss).

9. *Ibidem* (pág 39). El hallazgo de monedas de Valentia en el centro ibérico de Villares en Caudete de las Fuentes, parece confirmar esta suposición.

10. *Ibidem* (pág 39). Como demuestran objetos encontrados procedentes del norte de África y de Bizancio.

11. En el Llibre del Repartiment se habla de dos *rápites* que al parecer se encontraban al sur, cerca de Pinedo. BOIRA, Josep V, SERRA, Amadeo.: **EL GRAU DE VALÈNCIA, LA CONSTRUCCIÓ D'UN ESPAI URBÀ**; EDICIONS ALFONS EL MAGNÀNIM. Valencia, 1994. Las *rápitas* eran monasterios fortificados habitados por monjes

## 1.1. Antecedentes: La vocación marítima de la ciudad de Valencia

La geomorfología del litoral del golfo de Valencia, ocupado por un terreno bajo y pantanoso apenas interrumpido por las estribaciones montañosas que se hundían en el mar<sup>3</sup>, será determinante a la hora de escoger la ubicación de los poblados, habitualmente alejados de la costa, en un promontorio cercano, a orillas de un río navegable que permita el abastecimiento de agua dulce y la existencia de puertos fluviales para el comercio marítimo<sup>4</sup>.

### 1.1.1. Entre la fundación romana y la conquista cristiana

Sin entrar a valorar la posibilidad de asentamientos anteriores, en el momento de la fundación romana de la colonia latina en el año 138 a C, se escogió el emplazamiento de Valencia en "*una superficie aterrazada [un promontorio elevado] en la orilla derecha del río Turia*"<sup>5</sup>, a unos dos kilómetros de la línea de costa<sup>6</sup>, al norte del lago que hoy se conoce como la Albufera, cuyas aguas podrían llegar incluso a bañar los límites de la ciudad<sup>7</sup>.

El cauce navegable del río, permitió la construcción de puertos fluviales en el perímetro de la colonia, como el que en época imperial se encontraba al norte, justo detrás de donde hoy se encuentra la puerta de Serranos<sup>8</sup>. El comercio marítimo colaboró con el terrestre, abastecido por la Vía Augusta, al progreso de la ciudad romana hasta llegar a ser un emporio comercial en la franja litoral entre Tarragona y Cartagena, con un hinterland que favorecido por sus buenas conexiones, se adentraba hasta 100 kilómetros tierra adentro<sup>9</sup>.

En los siglos VI y VII, durante la época visigótica, la ciudad redujo su tamaño, pero parece que la actividad

portuaria permaneció<sup>10</sup>. Con la incorporación de la ciudad al mundo islámico, va creciendo de tamaño hasta que en el siglo XI se levantan las murallas que la defendieron hasta la conquista cristiana dos siglos después. De esta etapa islámica existen informaciones sobre la existencia de puertos fluviales y de algún asentamiento en el litoral<sup>11</sup>.

En todo el periodo de tiempo entre la fundación romana y la conquista cristiana en el siglo XIII, la progradación continental alimentada por los depósitos aluviales en el delta del Turia y la sedimentación de las gravas y arenas aportadas por los ríos de régimen torrencial que desembocan al norte de Valencia, transportadas por las corrientes litorales que recorren el golfo de norte a sur, hizo que la línea de costa se desplazara dos kilómetros mar adentro y se situara a casi cuatro del centro de la ciudad [Fig. 1].

Esta circunstancia no impidió que el cauce del río continuara siendo navegable durante los periodos visigótico e islámico, fortaleciendo la vinculación de la ciudad con el Mediterráneo y el comercio marítimo, desde los tiempos de su fundación como colonia latina.



Fig. 1 La progradación continental alimentada por los depósitos aluviales en el delta del Turia. Fuente: CARMONA, Pilar y OLMOS, Joan: "Río y ciudad: el caso de Valencia" en **OP, REVISTA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS**, nº28. Valencia, 1994.

### 1.1.2. La ciudad cristiana: capital de un reino proyectado hacia el mar

Tras la conquista cristiana, persistirá esta vinculación y la vocación marítima de la ciudad se confirmará en las leyes propias con que Jaime I dotó a sus nuevas adquisiciones, recogidas en los Fueros del Reino de Valencia –els Furs- rubricados en 1238. El territorio recién conquistado incrementará el litoral controlado por la Corona, lo que estimulará las aspiraciones marítimas del rey que concebirá el nuevo reino unido a la Corona de Aragón, respetando sus usos y costumbres y proyectado hacia el mar, en abierta oposición al continentalismo defendido por la nobleza aragonesa que iba a ver frustradas sus aspiraciones de engrandecer sus señoríos en tierras valencianas. La ciudad de Valencia, como “*Metrópoli y Capital del Reyno*”<sup>12</sup>, verá potenciada su condición de centro comercial mediterráneo que había consolidado en los distintos periodos anteriores a la conquista.

Valencia dispuso de la llamada Particular Contribución<sup>13</sup>: territorio de una legua<sup>14</sup> de radio con centro en cada una de las puertas de la ciudad, que conformaba el término de la ciudad, de manera que todos los lugares incluidos estaban sometidos al mismo estatuto administrativo, jurídico y fiscal. La Particular Contribución estaba integrada por los cuarteles de Patraix, Russafa, Campanar y Benimaclet, cada uno de los cuales albergaba numerosos núcleos de población<sup>15</sup> [Fig. 2 y Fig. 3]. A esta forma de organizar el territorio para su gobierno civil, se superpuso la religiosa.

La administración religiosa de la ciudad y su Particular Contribución, se confió a las parroquias que junto a la Catedral, cumpliendo el voto que hiciera en las Cortes de Monzón en 1236<sup>16</sup>, fueron dotadas económicamente por Jaime I para que iniciaran su labor nada más acabada la conquista. Cada una de las parroquias tenía su zona de influencia dentro de la ciudad. Para su sustento, a

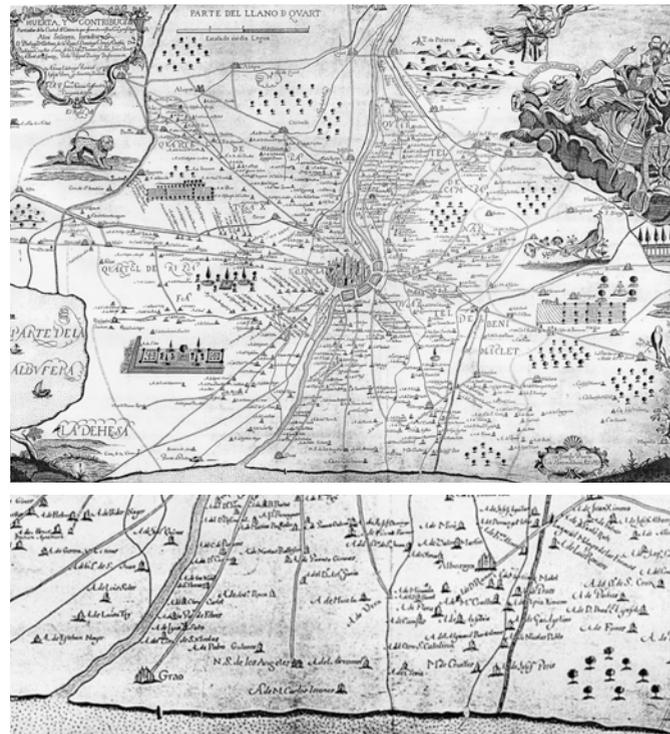


Fig. 2 MAPA DE LA PARTICULAR CONTRIBUCIÓN Y HUERTA DE VALENCIA, 1695. Debajo, ampliación de la zona marítima. Fuente: archivo de D. José Huguet (Valencia).

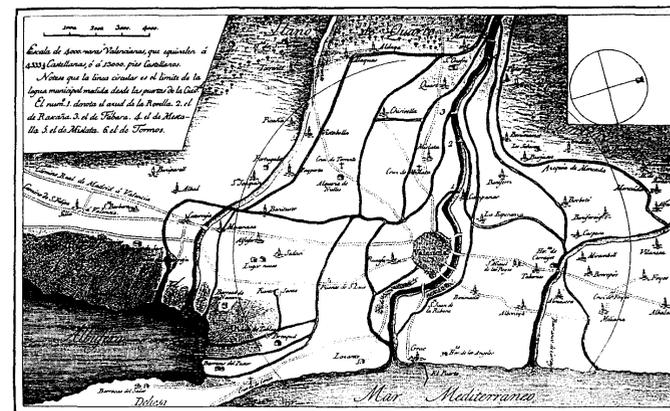


Fig. 3 Mapa de la particular contribución de Valencia (1795). Fuente: CAVANILLES, A J: OBSERVACIONES SOBRE LA HISTORIA NATURAL, GEOGRAFÍA, AGRICULTURA, POBLACIÓN Y FRUTOS DEL REYNO DE VALENCIA (Tomo I).

soldados musulmanes que se instalaban en la desembocadura de los ríos para proteger la ciudad de posibles incursiones utilizando el cauce fluvial; su localización en Pinedo, hace suponer que la desembocadura del Turia estaba más al sur que la actual, lo que parece confirmarse con estudios recientes.

12. [BRANCHAT, Vicente: **TRATADO DE LOS DERECHOS Y REGALÍAS QUE CORRESPONDEN AL REAL PATRIMONIO EN EL REYNO DE VALENCIA**; imp Joseph y Tomas de Orga. Valencia, 1784 (pág 208)].

13. FAUS PRIETO, Alfredo: “Demarcación y cartografía de la particular contribución de Valencia en el siglo XVIII”, en el nº 57 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 1995, págs. 91-108.

14. Una legua equivalía en València a 6.037 metros (5.555 metros en Alicante) [BERNE VALERO, José Luis; FEMENIA RIBERA, Carmen; AZNAR BELLVER, Jerónimo: **CATASTRO Y VALORACIÓN CATASTRAL**; Universidad Politécnica de Valencia. Valencia, 2004. Cap 10].

15. Por citar algunos que aparecen en los planos de la Particular Contribución: Alboraiia, Alfafar, Almenara, Benetuser..., y los que luego serán anexionados en el siglo XIX: Patraix, Beniferri, Benicalap, Ruzafa...

16. Según el historiador valenciano Vicente Cárceles Ortí, después de la conquista de València, Jaime I dotó económicamente a la Catedral así como a las doce primeras parroquias de la ciudad para que pudieran empezar a funcionar, “*cumpliendo el voto que hiciera en las Cortes de Monzón (1236), al iniciar la fase final de su cruzada*”. Se trata de las parroquias San Martín, San Andrés, Santos Juanes, Santo Tomás Apóstol, San Nicolás, San Esteban, El Salvador, San Lorenzo, San Bartolomé, Santa Cruz, San Valero y la iglesia de Santa Catalina, “*que perduran todas en la actualidad*”, a las que habría que añadir San Miguel y la propia Seu, para completar las 14 parroquias a las que se refiere Alfredo Faus Prieto en “Demarcación y cartografía de la particular contribución de Valencia en el siglo XVIII”, en el nº 57 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 1995.

17. Los otros dos tercios iban destinados uno a “*la manutención de los ministros del culto católico*” y el otro estaba reservado a la corona [CANGA ARGÜELLES, José: **DICCIONARIO DE HACIENDA**; imp Marcelino Calero y Portocarrero. Madrid, tomo II 1834, pág 593].

18. [BRANCHAT, Vicente: **TRATADO DE LOS DERECHOS Y REGALÍAS QUE CORRESPONDEN AL REAL PATRIMONIO EN EL REYNO DE VALENCIA**; imp Joseph y Tomas de Orga. Valencia, 1784 (pág 7 y 8)]. El texto continúa: “á excepcion de las Ciudades de Valencia y Xátiva y sus términos, ...] lo que, como se verá más adelante, probablemente fue argumentado por València para reclamar su jurisdicción –su derecho a establecer- sobre dichos terrenos yermos.

19. Ibidem (pág 8).

20. Ibidem (pág 296).

21. Ibidem (pág 307).

22. Ibidem (pág 13).

23. Del dominio real sobre la restinga, se exceptúan las playas en todo lo que puedan ser alcanzado por las mareas más fuertes, es decir, la zona marítimo-terrestre, donde tiene jurisdicción la Marina [DANVILA, Manuel: **EL LIBRO DEL PROPIETARIO**; imp. El Valenciano. Valencia, 1861 (pág 142 y ss)].

24. Real Orden de 1 de julio de 1859.

25. [BRANCHAT, Vicente: **TRATADO DE LOS DERECHOS Y REGALÍAS QUE CORRESPONDEN AL REAL PATRIMONIO EN EL REYNO DE VALENCIA**; imp Joseph y Tomas de Orga. Valencia, 1784 (pág 83)].

26. El recinto amurallado no será ampliado hasta 1356, reinando Pedro II.

27. En el **Llibre del Repartiment**, se recogen numerosas adjudicaciones de propiedades ubicadas en la huerta del partido de Santo Tomás.

28. Según recientes investigaciones, a finales del siglo XIV, se produjo un cambio repentino en el cauce del río –avulsión- que encuentra un camino más corto hacia el mar, lo que perjudicará su navegabilidad debido al “*incremento del gradiente en el tramo final y el grosor de la carga sedimentaria*” CARMONA, Pilar.: “Geomorfología de la llanura de Valencia.

cada una de ellas le correspondía un territorio en la Particular Contribución, los partidos, que organizaban para su mayor provecho y del que obtenían el diezmo de determinados productos, un tercio del cual se destinaba a la dotación de cada parroquia<sup>17</sup>.

A las administraciones civil y religiosa, hay que añadir la administración directa del rey sobre determinados terrenos. En efecto, Jaume I, mediante el Privilegio 84 expedido en Valencia en el año 1271, “*se retuvo y reservó el derecho de establecer todas las heredades que se hallasen incultas en todas las villas, alquerías y lugares suyos del Reyno [de Valencia]*”<sup>18</sup>. “*En virtud de esta reserva, es indubitable el derecho que corresponde al Rey en todos los montes y tierras yermas del Reyno*”<sup>19</sup> y también todas las aguas del nuevo reino pertenecieron al rey, fueran éstas públicas o privadas<sup>20</sup>, lo que incluía los ríos, dominio que se extendía a su cauce<sup>21</sup>. De aquí, por derecho de conquista, proviene el Real Patrimonio, que se incorpora a la Corona por testamento de Jaume I y que constituyen las rentas patrimoniales de la Real Hacienda, “*para diferenciarlas de las poseídas como sucesor de los Reynos de Aragón*”<sup>22</sup>.

En lo que respecta a este trabajo, es importante señalar que por dicho derecho de conquista, “*el Real Patrimonio (...) debe ser reputado como poseedor legítimo de las playas de Valencia, en cuanto no se halle comprendido dentro de la zona marítima*”<sup>23</sup> (donde se deberá tener) *el cuidado de vigilar que no se obstruya el uso comun de las faenas concernientes á la industria marinera*”<sup>24</sup>. Para la administración jurisdiccional y política de estos terrenos sometidos a la dirección y gobierno directo del rey –es decir, de la Bailía– Jaume I creó tras la conquista la figura del Baile general del que dependían los distintos Bailes locales; el Baile “*era lo mismo que Procurador general del Cesar y administrador de todo el Real Patrimonio*”<sup>25</sup>.

### 1.1.3. El núcleo marítimo de Valencia

Durante los primeros años de dominio cristiano, Valencia continuó ceñida por las murallas que habían resultado inútiles a sus antiguos señores<sup>26</sup>. Entre este núcleo histórico y el mar, en la creciente llanura aluvial al norte del cauce del Turia, se extendía un territorio que gracias al empeño de sucesivas generaciones de civilizaciones ‘valencianas’ –romanas, visigodas y musulmanas– alojaba una fértil huerta regada por la acequia de Mestalla<sup>27</sup>. Este territorio, bien comunicado mediante una red de caminos que facilitaba el acceso a alquerías y otras construcciones dispersas, que había sido adjudicado para su administración a la parroquia de Santo Tomás Apóstol, será conocido como la huerta del partido de Santo Tomás.

El río Turia estaba perdiendo navegabilidad<sup>28</sup>, por lo que para asegurar la continuidad de la antigua tradición comercial marítima de la ciudad como capital de un reino proyectado hacia el Mediterráneo, Jaime I se propuso dotarla de las necesarias infraestructuras en la costa y asentar un núcleo estable de población a su vera, con el nombre de *Vila Nova Maris Valentiae*, pues la distancia y las condiciones de los caminos por tierra, hacían difícil completar las tareas de estiba o desembarco y su transporte a la ciudad en una misma jornada.

El lugar elegido para tal fin estará situado en el partido de Santo Tomás, en cuya restinga litoral –limitada por el sur por el sistema lagunar que se extendía a ambos lados de la desembocadura del Turia, y por el norte, por las zonas aún inundadas del antiguo marjal de El Palmar<sup>29</sup> existía un cargador o muelle, contemporáneo a la conquista cristiana<sup>30</sup>, que se encontraba al norte de la desembocadura del Guadalaviar o Turia<sup>31</sup>, pues por las características de su cauce, el tráfico fluvial estaba encomendado a embarcaciones de pequeño calado a las que se trasvasaba la carga de las onerarias en desembarcaderos marítimos<sup>32</sup>. *Vila Nova Maris Valentiae*

tenía la misión de proteger y reforzar la actividad comercial del muelle que amparado por Privilegio real, había alcanzado la categoría de grau<sup>33</sup>. Además de esta función comercial, será una de las bases de las acciones militares para afianzar y extender los dominios mediterráneos de la Corona de Aragón. Por ese motivo, pronto será conocido como Vila Nova del Grau o simplemente el Grau.

A la población militar, se añadirá una población civil procedente de los habitantes de la “*agregacion de barracas y chozas de pescadores*”<sup>34</sup> que cuando la conquista ocupaban el litoral, pues mediante un Privilegio de Jaume I emitido el 6 de junio de 1249<sup>35</sup>, el rey repartió entre los habitantes de dichas barracas y chozas, terrenos dentro del perímetro defendido por las murallas que venían levantándose desde el año de la conquista, y que serían reforzadas a partir de este año. Para acceder a la propiedad de cada parcela de terreno se establecía la condición de que se edificaran ‘casas de obra sólida’, lo que hace suponer que se trataba de un núcleo urbano con una cierta planificación. Además, los agraciados estaban exentos de determinados tributos<sup>36</sup>, lo que supondría privilegios respecto al resto de poblaciones de la Particular Contribución.

Todas estas ventajas formaron parte de la estrategia para asentar una población estable en un litoral afectado de duras condiciones de vida por la insalubridad del sistema lagunar existente al sur de la población, la inestabilidad costera debido a las frecuentes inundaciones provocadas por desbordamientos del Turia<sup>37</sup> y temporales marinos<sup>38</sup>, y la inseguridad postbélica.

Pero además y quizás de una manera no premeditada, comenzará a consolidarse otra estrategia. Como se acaba de explicar, la playa no bañada por las mareas más fuertes, es un terreno inculto y por lo tanto propiedad del Real Patrimonio. Era costumbre “*que se roturara ó se construyera sobre solares de la propiedad de la Real*

*Casa, sin previo permiso de ésta, ó impretando despues muchas veces, y obteniendo siempre un título supletorio que legitimaba la posesión de tal manera adquirida, y la convertía en dominio útil á favor de los roturadores, ó constructores, según las reglas propias del censo enfiteútico*”<sup>39</sup>.

En la playa de Valencia se construirá mediante la modalidad del contrato enfiteútico, de forma que lo construido (el dominio útil) pasa a ser propiedad del constructor a cambio de “*el pago de un moderado cánon anual, del luismo [o laudemio], o sea la décima parte de su valor, siempre que se permutasen o vendiesen, y del mismo cada 15 años en los que pertenezcan a mayorazgos o manos muertas [el quindemio]*”<sup>40</sup>. En definitiva, la Real Casa toleró y probablemente alentó, la edificación sobre la improductiva franja arenosa que separa la playa de la huerta, obteniendo a cambio nuevas rentas. Además, como el enfiteuta estaba obligado a vivir en su dominio útil bajo pena de perderlo, se conseguía estabilizar una población complementaria a la del Grau, que fuese colonizando el litoral.

Los pescadores que se acogieron a esa costumbre, habitantes de esta franja arenosa que no pudieron o no quisieron construir casas de obra sólida dentro de los muros, tuvieron que aceptar el dominio mayor y directo del Rey y la autoridad de la Bailía para construir sus chozas o barracas en la playa<sup>41</sup>.

El río Turia y la ciudad” en **HISTORIA DE LA CIUDAD II: Territorio, sociedad y patrimonio**, VV.AA.; ICARO-CTAV-Ajuntament de València-Universitat de València. Valencia, 2002 (pág 18-27).

29. El botánico Félix Robillard, nombrado Jardinero Mayor del Jardín Botánico de la Universidad de Valencia por Isabel II, compró más de 360.000 metros de marjal situada entre los términos de València y Alboraiá y utilizó plantaciones de malvarrosa para desecarlos a partir de 1841; la malvarrosa le serviría para poner en marcha en 1860 una fábrica de perfumes. Sobre este marjal desecado, se levantará el barrio de la Malvarrosa en el siglo XX.

30. *E paffam un pas q nos hauien a la marjal, e anam nos en riba mar tro al Grau. E paffam alli a Guadalaviar* [**CHRONICA, O COMMENTARI DEL GLORIOSISSIM EN INVICTISSIM REY EN IACME**. Imp Biuda de Ioan Mey Flandro. Valencia, 1557; fol LXXIII, cap LXXXVIII]; como las tropas del rey venían del Puig, el Grau estaba al norte del río.

31. [ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç M: “El Grau de Valencia, un puerto difícil” en el nº 199-200 (vol 51) **ESTUDIOS GEOGRÁFICOS**; CSISC. Madrid, 1990, pág 620].

32. RIBERA I LACOMBA, Albert.: “Puertos y arquitectura comercial en la Valencia antigua: los orígenes de una larga tradición” en **HISTORIA DE LA CIUDAD V: Tradición y progreso**, VV.AA.; ICARO-CTAV-COACV. Valencia, 2008 (pág 31 y 32).

33. Estos muelles, recibieron el nombre de *grau* o escalón cuando estaban amparados por Privilegio real que les habilitaba para “mover mercancías controladas, llamadas *coses vedades*, que no podían circular por los embarcaderos de segunda categoría, en manos señoriales” [ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç M: “El Grau de Valencia, un puerto difícil” en el nº 199-200 (vol 51) **ESTUDIOS GEOGRÁFICOS**; CSISC. Madrid, 1990, pág 620].

34. [ESCOLANO, G.: **DÉCADA PRIMERA DE LA HISTORIA DE LA INSIGNE Y CORONADA CIUDAD Y REINO DE VALENCIA**, ed. P.P May. Valencia, 1610-11; Ed. Facsímil París-Valencia en 1980, de la edición con adiciones de Juan B<sup>a</sup> Perales, Ed. Terraza y Aliena, 1878-80. (Tomo II, libro séptimo, capítulo 1<sup>o</sup>, páginas 119 y 120)].

35. Idem.

36. “Pero al cebo de un privilegio concedido por el dicho rey, el año mil doscientos cuarenta y nueve en Valencia, á seis de las Calendas de Junio, de que no hubiesen de pagar servicio alguno los que quisiesen edificar casas en la Villanueva del Grao”. Idem

37. [ALMELA I VIVES, Francisco: **LAS RIADAS DEL TURIA**. Ajuntament de València. Valencia, 1957].

38. [HUERTAS MORIÓN, José: **LA VALÈNCIA MARÍTIMA I**; Diputació de València. Valencia, 2002; (pág 90)].

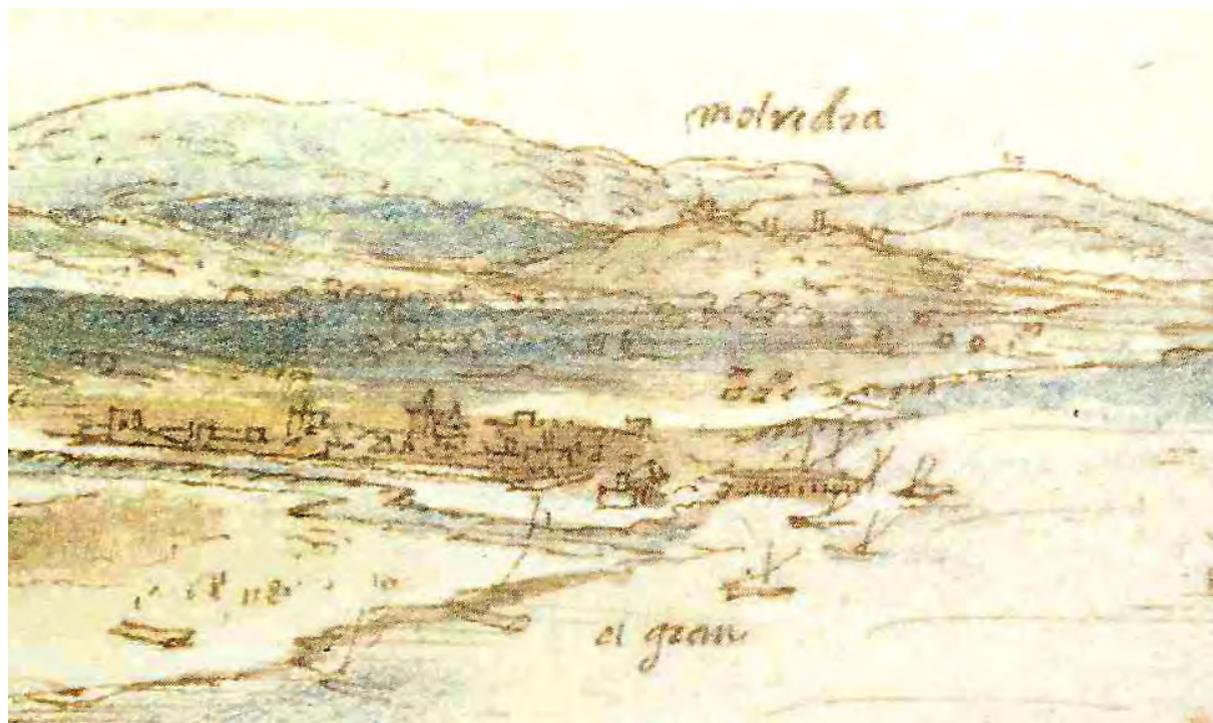
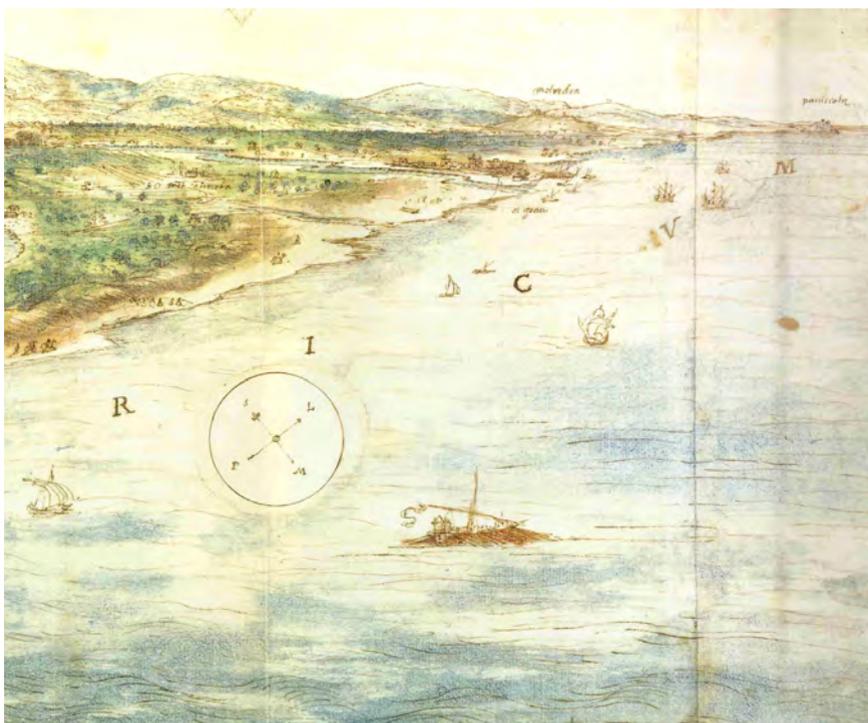
39. SEBASTIÀ, Enric y PIQUERAS, José A: **PERVIVENCIAS FEUDALES Y REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA**; Ed Alfons el Magnánim. Valencia, 1987 (pág 131 a 149). Procedente de [“Comisión para la ejecución de la ley de 12 de mayo de 1865 de desamortización del Patrimonio de la Corona”, Dictamen de la Subcomisión de 24 de mayo de 1867 (Doc. nº 11). Archivo General de Palacio].

40. Ibídem. Procedente de [CANGA ARGÜELLES, José: **DICCIONARIO DE HACIENDA PARA USO DE LOS ENCARGADOS DE LA SUPREMA DIRECCIÓN DE ELLA**; Imp española de M. Calero. Londres, 1827. (tomo V, p 290)]. Con todo lo injusto que pueda parecer el concepto de luismo que no reconoce el trabajo acumulado en la construcción como fuente de valor, el censo enfiteútico llevaba aparejadas otras exacciones que suponían un incremento de ingresos al señor (en este caso, el rey): cabrevación, comiso, fadiga,...; además de los impuestos sobre el producto del trabajo de los enfiteutas: los diezmos. El canon anual es de muy poca cuantía, pero su pago tiene por objeto el reconocimiento del dominio mayor y directo del Rey sobre el objeto que constituye el dominio útil del enfiteuta, su renuncia explícita a su propio fuero, leyes y demás a su favor y su sometimiento a ‘los señores Jueces y Justicias de Su Majestad’; el negocio para el Real Patrimonio está en el pago de los luismos y los quindenios, y éstos son mayores cuanto menor sea el capital del censo, o sea, el canon.

41. Probablemente entre los agraciados en el reparto de solares dentro de las murallas del Grao, no se encontraban los pobladores del litoral anteriores a la conquista cristiana que como moriscos, se agruparon en un poblado buscando para sus barcas el abrigo de un cabo, el Cap de França, situado a más de un kilómetro al norte (un tiro de artillería) del recinto amurallado de la Vila Nova. A lo largo del texto, se



Fig. 4 Panorámica de la Albufera (1563) de Anton van der Wijngaerde. A la derecha, ampliación de la vista, en la que se aprecia el Grao y el hipotético Cap de França al norte. ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç M: **VISTES VALENCIANES D'ANTHONIE VAN DEN WIJNGAERDE**.



## 1.2. La población de la playa: El Cabanyal y el mar

Las barracas y chozas de la playa, probablemente empujadas por las necesidades militares del Grau, cuya artillería precisaba un glacis despejado, o bien por las ventajosas condiciones del lugar elegido, van a agruparse en un núcleo al norte del Grau, alejado de sus murallas y con la suficiente entidad como para llamar la atención de Anthonie van den Wijngaerde, dibujante flamenco comisionado por Felipe II para documentar sus posesiones mediante una serie de vistas, al dibujar las correspondientes a la ciudad de Valencia y la Albufera en 1563<sup>42</sup>.

### 1.2.1. El Cabanyal en las vistas de Wijngaerde en el siglo XVI: el origen en el Cap de França

La vista protagonizada por la Albufera, va a aportar información relevante sobre el estado de El Cabanyal en el segundo tercio del siglo XVI. El Real lago de la Albufera, sus salinas y dehesa, fueron reservados “*como propio y especial patrimonio*”<sup>43</sup> por Jaime I desde tiempo de la Conquista, e incorporada a la Corona por Alfonso el Magnánimo en 1418<sup>44</sup>. Considerada la joya del Real Patrimonio<sup>45</sup>, no es de extrañar que Felipe II quisiera tener una representación [Fig. 4].

La vista parece tomada con un objetivo ‘ojo de pez’ y abarca el litoral entre el Montgó y Peñíscola. A la derecha de la vista se distinguen Valencia y el Grau

irán acumulando evidencias que hacen suponer que este asentamiento es el origen de El Cabanyal, que crecerá desde su cristianización tras la expulsión de los moriscos en 1609, hasta enlazar con el Grau a finales del siglo XVII.

42. Estas vistas son importantes documentos con fines militares y cartográficos. ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç M: **VISTES VALENCIANES D'ANTHONIE VAN DEN WIJNGAERDE**; Conselleria de Cultura, Educació i Ciència de la GV, 1990.

43. [BRANCHAT, Vicente: **TRATADO DE LOS DERECHOS Y REGALÍAS QUE CORRESPONDEN AL REAL PATRIMONIO EN EL REYNO DE VALENCIA**; imp Joseph y Tomas de Orga. Valencia, 1784 (pág 339)].

44. Ibidem (pág 342).

45. “La Albufera y su dehesa son regalías preciosas. En ellas no solo goza el Rey de los derechos de caza y pesca, sino la facultad absoluta y privativa de establecer barcos para pescar y cazar pájaros, y para

dar tránsito á los pasajeros en el tiempo en que esté abierta la gola” [BRANCHAT, Vicente: **TRATADO DE LOS DERECHOS Y REGALÍAS QUE CORRESPONDEN AL REAL PATRIMONIO EN EL REYNO DE VALENCIA**; imp Joseph y Tomas de Orga. Valencia, 1784 (pág CXLII)].

46. Según un informe militar emitido por Juan de Acuña en 1585 [BOIRA I MAIQUES, Josep Vicent “La mirada dels altres”, en BOIRA, Josep V, SERRA, Amadeo (Ed): **EL PORT DE VALÈNCIA I EL SEU ENTONO URBÀ. EL GRAU I EL CABANYAL-CANYAMELAR EN LA HISTÒRIA**; Aymto de Valencia. Valencia, 1997 (p 16 y ss)].

47. Esta acequia –hoy braç de Rams, conocida a su paso por el Cabanyal como acequia de los Ángeles o Pitxavaques- podía haber aprovechado la traza de un paleocanal del río (existente según CARMONA, Pilar: “La dinámica fluvial del Turia en la construcción de la ciudad de Valencia” en **DOC. ANÀL. GEOGR., n° 31**. Valencia, 1997). En su desembocadura (o en la del “brazo del Arquet” –hoy acequia de la Cadena) se debió formar “la lengua de arena que se introduce en el mar desde las montañitas llamadas de Alegre frente la alquería de la Cadena” [ZACARES, J M: “Valencia histórica y monumental: El Cabañal”, en el n°103 del tomo 4º de **EL FÈNIX**; domingo 19 de Setiembre de 1847] que Wijngaerde dibujó como un cabo.

48. Nombre como se conoce al menos desde finales del siglo XVIII, la parte más extrema de El Cabanyal, en el límite norte de la costa del partido de Santo Tomás, justo al sur del marjal de El Palmar que seguirá siendo un terreno pantanoso hasta su desecación a mediados del siglo XIX.

49. BOIRA, Josep V, SERRA, Amadeo: **EL GRAU DE VALÈNCIA, LA CONSTRUCCIÓ D’UN ESPAI URBÀ**; EDICIONS ALFONS EL MAGNÀNIM. Valencia, 1994 (pág 33).

50. Esta es la receta: ‘*Quen lo cabanyal / se fa lexercici / Tenint molt á prop / lo boix yl mortar / Ab lall y ab les cebes / quey son be mester / Per fer al deu Bachus / de vos sacrifici: / Si donchs de fer falses / voleu esser Mestre / Allaus hi poran / molt be avear / Parque jaus porieu / de sindich botar / Sin fer los potatges / vos trobeu mal destre*’ [GASULL, Jaume: **LO PROCÉS DE LES OLIVES**; Ed librería de Francesch Aguilar. Valencia, 1877. (pág 56)].

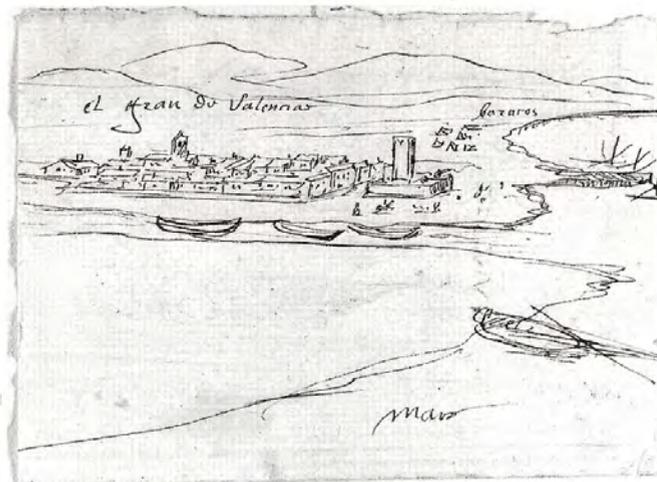


Fig. 5 Dibujo preparatorio de la vista Panorámica de la Albufera (1563) de Anton van der Wijngaerde. En este dibujo no se refleja el Cap de França, pero sí se distingue con el rótulo ‘baracas’ el lugar que debió ocupar El Cabanyal en su origen. ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç M: **VISTES VALENCIANES D’ANTHONIE VAN DEN WIJNGAERDE**.

enlazados por el río Turia, sin embarcaciones, cuyas márgenes están ocupadas por huertas. Frente al recinto del Grau, se puede distinguir el puerto con su muelle de madera y numerosas pequeñas embarcaciones y otras onerarias de diversos tipos. Detrás del baluarte, dentro de la cerca del Grau, se distinguen la espadaña de la primitiva parroquia de Santa María del Mar y las “setenta casas (...) cuyos habitantes eran militares, y también comerciantes y hosteleros”<sup>46</sup>. Al norte del Grau y alejada de su cerca, se distingue un pequeño saliente, un cabo, y tras él, lo que parece una agrupación de edificaciones, que queda registrada bajo el rótulo de ‘baracas’ –barracas- en un dibujo preparatorio de esta vista [Fig. 5].

Esta agrupación de barracas alejadas de la artillería del Grau, cerca de la desembocadura de la acequia de Rambla<sup>47</sup>, donde sus habitantes pescadores podían varar

sus barcas al abrigo de un accidente geográfico –quizás el Cap de França<sup>48</sup>- es mencionada por vez primera en un documento de 4 de junio de 1422, conservado en el Archivo Municipal de Valencia, que nos habla de la reparación de un puente ‘en lo camí que va al Cabanyal’ desde el Grau<sup>49</sup>; en 1497, Jaume Gasull recomienda una salsa con fama entre los pescadores que se elabora en ‘lo cabanyal’<sup>50</sup>. Estas noticias permiten suponer que aquellos primeros habitantes de barracas y chozas dispersas que ocuparon como enfiteutas los terrenos del Real Patrimonio en la playa, se ha transformado en una población más o menos estable conocida como El Cabanyal al menos desde el siglo XV, y que en el siglo XVI tenía entidad suficiente como para ser dibujada para conocimiento de Felipe II.

Poco más de cuarenta años después, el cronista del reino Gaspar Escolano, describirá en su obra “Décadas de la Historia de la insigne y coronada Ciudad y Reyno de Valencia” el escenario representado en las vistas de Wijngaerde: Un núcleo histórico amurallado con los principales edificios civiles y religiosos de la ciudad, así como un abigarrado caserío que ya no podía “*cabere dentro de si, ni sufrir aquella carcel*”<sup>51</sup>. Y en el litoral, el mar “*en años atrás estaba tan apegada al pueblo (el Grau) que bañaba sus murallas. Agora el regolfo de la arena, que mete el rio, la tiene retirada una larga carrera de caballo; que en el año mil y seiscientos se cubrió toda de una famosa calzada de piedra, por mandamiento de la ciudad, para facilitar el paso á la contratacion y paseo. El pueblo, cuando la conquista del rey don Jaime, no era mas que una agregacion de barracas y chozas de pescadores, como agora vemos plantadas á tiro de artillería del pueblo mas de cuarenta dellas* (la distancia ‘tiro de artillería’, es compatible con la localización original de El Cabanyal en el Cap de França). *Pero al cebo de un privilegio concedido*

*por el dicho rey, el año mil doscientos cuarenta y nueve en Valencia, á seis de las Calendas de Junio, de que no hubiesen de pagar servicio alguno los que quisiesen edificar casas en la Villanueva del Grao, se fué mejorando dellas y de habitaciones, hasta el número de sesenta casas de poblacion. Hoy es una de las graciosas y fuertes del reino, porque está cercada y defendida de un baluarte muy espacioso y muy artillado; donde hay piezas que alcanzan una legua al mar*<sup>52</sup>.

Entre ambos núcleos amurallados, la huerta del partido de Santo Tomás cuyas infraestructuras rurales relacionan eficazmente la ciudad con el mar: *“La vezindad del mar la enriquece y hermosea: porque aunque dista tres millas muy pequeñas, está como apegada con él, por medio de las espesas alquerías, torres, jardines y guertas, y del pueblo que llamamos el Grao, que comúnmente se reputa por calle de Valencia*”<sup>53</sup>.

Continúa Escolano valorando positivamente esa distancia: *“Y aun fue don de la naturaleza, para mejor belleza de la ciudad, ese poco que puso de distancia entre los dos, convirtiéndolo en regalo: por quanto no estando sus ciudadanos empalagados de tenerla siempre delante de los ojos, como otra que las bate el mar, arde de ordinario la sed en ellos por salir a verla, espoleados de aquella poca privación: y metiéndose en infinidad de coches y carroças (que deven pasar de dos mil) forman por tierra cada día en los veranos una armada apacible, y terrestre navegación*”<sup>54</sup>.

Según esta descripción, Valencia tenía a principios del siglo XVII dos núcleos amurallados: el histórico fluvial y el marítimo, donde el Grau se había consolidado como un gracioso y fuerte pueblo que se nutre de la actividad en torno a su desembarcadero para hacer prosperar negocios comerciales y hosteleros que ocupan

a una población civil que convive con los militares que defienden sus murallas y la costa.

Ambos núcleos estaban relacionados por medio de un camino, el “camino del mar” (la actual calle Islas Canarias), con una densidad de edificios tal que le hace parecer una calle más de la ciudad, cuyos habitantes encontraban en el Grau, no solo la beneficiosa proximidad del mar y la playa, sino la posibilidad que brindaban sus negocios hosteleros de “hacer un sarao”<sup>55</sup>. Para facilitar la accesibilidad a esta nueva industria del ocio, Escolano propone un primitivo crecimiento por enlace<sup>56</sup> ente el núcleo histórico y el marítimo, utilizando el “camino del mar, acabándole de poblar a dos aceras, y juntando por este medio la población del Grao con la misma ciudad” y plantea facilitar su población – compuesta por “los criados y familiares de las casas de los Virreyes, los alabarderos y guardas de costa, los pescadores, los polvoristas y caldereros, y otros que por privilegios y buen gobierno fueron echados a morar fuera de la ciudad, por lo que eran peligrosos y enojosos sus ejercicios”- mediante “fraquezas, inmunidades y privilegios a los nuevos pobladores, sirviendonos para ello de espejo del mismo Grao, que con haver sido en sus principios no mas que ciertas choças de pescadores, agora es un pueblo bien grande, en razon de los privilegios que los Reyes concedieron a los que viniesen a poblarle”<sup>57</sup>.

El Cabanyal, aún no era más que una agrupación de un puñado de barracas habitadas por pescadores, separada un tiro de artillería del Grau<sup>58</sup> con el que se comunicaba mediante un camino. La barraca es un modelo de habitación, adoptado por los pescadores de la playa. La barraca, por su relativa sencillez constructiva y la disponibilidad de sus materiales de construcción, proporcionará durante mucho tiempo condiciones de

51. [ESCOLANO, G.: **DÉCADAS DE LA HISTORIA DE LA INSIGNE Y CORONADA CIUDAD Y REYNO DE VALENCIA**; imp. Pedro Patricio Mey. Valencia, 1610-1611; párrafo 7 del capítulo X del libro IV, columna 761].

52. Ibidem [ed. P.P May. Valencia, 1610-11; Ed. Facsímil París-Valencia en 1980, de la edición con adiciones de Juan Bt<sup>a</sup> Perales, Ed. Terraza y Aliena, 1878-80. (Tomo II, libro séptimo, capítulo 1<sup>o</sup>, páginas 119 y 120)].

53. Ibidem [imp. Pedro Patricio Mey. Valencia, 1610-1611; párrafo 8 del capítulo XX del libro IV, columnas 851 y 852].

54. Idem.

55. “¿Qué te parece el Grao?/Que aún es mejor que su fama/¿Cuánto caballero y dama/Puédese hacer un sarao”, son versos entresacados de la obra de teatro de Lope de Vega, titulada ‘Las flores de Don Juan’ escrita en el tránsito entre los siglos XVI y XVII. Según el texto de la obra, en la playa había torres, atalayas, galeras, fuegos y señales, gentes de armas que las vigilaban, corsarios, cautivos, raptos... Pero también barracas de pescadores, en una de las cuales don Juan seca sus ropas tras una de sus aventuras [BOIRA, Josep V, SERRA, Amadeo: **EL GRAU DE VALÈNCIA, LA CONSTRUCCIÓ D’UN ESPAI URBÀ**; EDICIONS ALFONS EL MAGNÀNIM. Valencia, 1994; pág 64].

56. También propone un crecimiento por expansión, mediante la ampliación del recinto amurallado, que unido a la operación de enlace con el Grau, hubiera dado como resultado una ciudad alargada –“resultaría tener una legua”- muy diferente a la ciudad redonda que seguirá siendo hasta el siglo XX: *“Esto se podría executar con mucha facilidad, tirando un lienço de muro desde la Torre que llamamos de Santa Catherina hazia el Rio, la qual haziendo recodo a sus avenidas, podria encerrar toda la calle del arraval de San Sebastian, y doblando por detrás de la puente de las Meajas [que probablemente, enlazara el arrabal de San Sebastián con el poblado de Campanar], dexar dentro el monasterio de nuestra Señora del Socorro; y corriendo hasta el de San Vicente, alargarse a Ruçafa, y dando la buelta por detras del Remedio, juntarse con el Baluarte de la puerta del Mar, con que se vernia a formar una de las mayores ciudades de Europa; y con poca dificultad, por quanto casi todo lo que havia de quedar encerrado*

habitabilidad necesarias a sus habitantes cuya economía estaba condicionada por la obligación de pagar el diezmo del producto de su trabajo.

Tanto los pescadores de la playa, como sus vecinos huertanos de la huerta del partido de Santo Tomás, utilizarán este modelo para sus viviendas, adaptándolo a

sus necesidades. Las barracas de huerta y es de suponer, también las de los pescadores, estaban orientadas generalmente en dirección este-oeste, de forma que mediante sus fachadas opuestas se disfruta mejor del sol y las brisas marinas<sup>59</sup>. Los pescadores agruparán<sup>60</sup> sus barracas en un lugar apropiado para ejercer su oficio al abrigo del hipotético Cap de França [Fig. 6].

*dentro del ambito desta cerca, esta ya hecho calles descarriadas, y poblado a barrios, y con tantas casas y jardines, que parece que ya no falta sino nivelar la cerca*” [ESCOLANO, G.: **DÉCADAS DE LA HISTORIA DE LA INSIGNE Y CORONADA CIUDAD Y REYNO DE VALENCIA**; imp. Pedro Patricio Mey. Valencia, 1610-1611; párrafo 6 del capítulo X del libro IV, columnas 761 y 762] Habrá que esperar hasta 1858 para ver dibujado algo parecido en el ‘Proyecto General de Ensanche de la ciudad de Valencia’ de Monleón, Sancho y Calvo.

57. *Ibidem* [ imp. Pedro Patricio Mey. Valencia, 1610-1611; párrafo 7 del capítulo X del libro IV, columna 762].

58. Reales Ordenanzas, prohibían construir a menos de 1200 varas de los recintos de las ciudades del Reino de València. Esta distancia de unos 1085 metros, es compatible con un tiro de artillería de la época y con la distancia entre el Cap de França y el Grau.

59. SANCHIS GUARNER, M: **LES BARRAQUES VALENCIANES**; Ed Alfons el Magnánim. Valencia, 1999, pág 18. En la misma publicación, el autor duda sobre si las barracas de huerta son anteriores o posteriores a las de los pescadores, aunque apuesta por esta última.

60. La expulsión de los moriscos en 1609, dejó la tierra sin agricultores. *“Els nous pobladors cristians vells de l’Horta devien preferir d’agruparse en grans nuclis de cases, i així sorgiren els actuals pobles llauradors de l’Horta valenciana, que vingueren a substituir l’antiga disseminació general en alqueries i barraques”* [SANCHIS GUARNER, M: **LES BARRAQUES VALENCIANES**; Ed Alfons el Magnánim. Valencia, 1999, pág 85-86]; ¿pudo ocurrir un fenómeno similar en el litoral, cuya consecuencia fue la agrupación de las barracas dispersas?

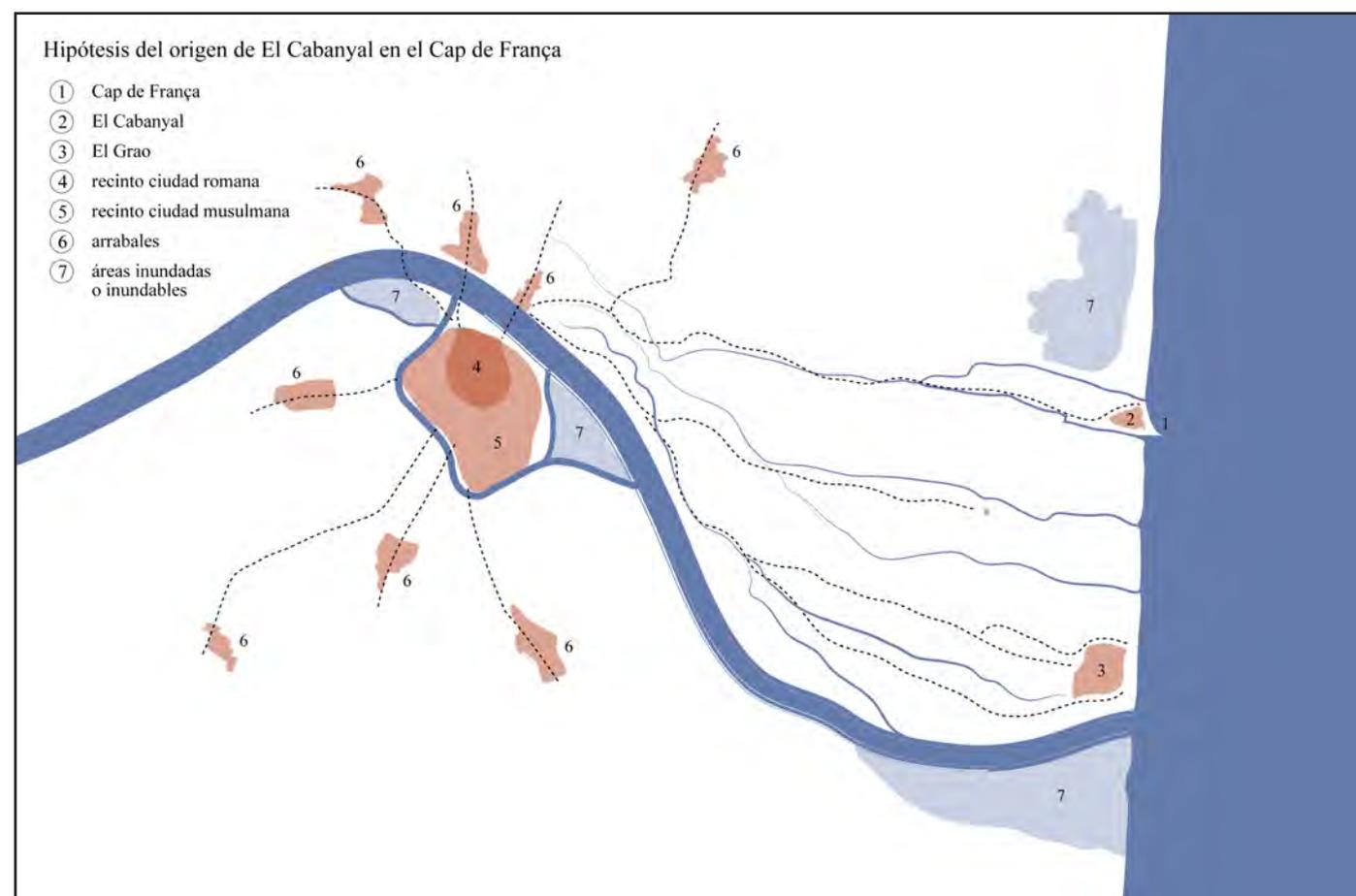


Fig. 6 Hipótesis del origen de El Cabanyal en el Cap de França, a partir de las vistas de Wijngaerde de 1563 y de los textos de Escolano de 1610-1611. Fuente: elaboración propia.

### 1.2.2. El muelle de piedra de Güelda: el enlace El Cabanyal-Grau

El proceso natural de progradación continental que había desplazado la línea de costa “*una larga carrera de caballo*” desde su ubicación en el siglo XIII, se va a acelerar a finales del siglo XVII como consecuencia del empeño de la ciudad de Valencia de dotarse de un cargador o muelle en el litoral adecuado a las necesidades de la potencia marítima en que había devenido como “*Metrópoli y Capital del Reyno*”.

En el dibujo preparatorio de la vista de la Albufera de Wijngaerde, se distingue claramente un muelle sobre estacas de madera que avanza en el mar, heredero del ‘pont de fusta’ construido por Antoni Joan en 1483 y que tras algunas vicisitudes, había sido reconstruido por la ciudad tras comprar sus derechos a Honorato Joan, señor de Tous<sup>61</sup>.

Si “*en el siglo XVI era patente el desfase existente entre las necesidades de una potencia marítima ya notable y un puerto inadecuado para cubrirlas*”<sup>62</sup>, a mediados del siglo XVII un conflicto de la monarquía con la nobleza de Cataluña, desviaré el tráfico comercial hacia Valencia de forma que el muelle del Grau llegará a ser “*el principal puerto de la monarquía hispánica en el Mediterráneo*”<sup>63</sup>, lo que hará urgente la construcción de una infraestructura que evite las fatigosas y a menudo peligrosas operaciones de varado de las embarcaciones en la playa para realizar el trasiego de mercancías. La urgencia se convirtió en imperiosa necesidad cuando el 16 de abril de 1679, un Real Privilegio concedió a Valencia la categoría de “*Port Franch de todas las Mercaderías en tránsito*”<sup>64</sup>. En 1685, el Consejo de la Ciudad aprueba el proyecto del primer desembarcadero de piedra de planta poligonal, con arranque al norte del inservible ‘pont de fusta’ [Fig. 7], cuyo autor fue



Fig. 7 Grabado de Chrisostomo Martínez del desembarcadero de Tomás Güelda (1686). Fuente: Biblioteca histórica de la Universitat de València (sala Pérez Baier); signatura VAR 7, documento 19.

el jurado de la ciudad, Tomás Güelda<sup>65</sup>. Las obras que se iniciaron en 1686, se abandonaron tres años después tras comprobar que las previsiones de Güelda sobre el probable crecimiento de la playa al norte del desembarcadero, no sólo se cumplían sino que *el regolfo de la arena, que mete el rio, aterraba también el sur, haciéndolo inservible.*

61. [ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç M: “El Grau de Valencia, un puerto difícil” en el nº 199-200 (vol 51) **ESTUDIOS GEOGRÁFICOS**; CSISC. Madrid, 1990, pág 621].

62. [MARTÍNEZ RODA, Federico: **EL PUERTO DE VALENCIA. ESTUDIO GEOGRÁFICO**; Dpto de Geografía de la Universidad de Valencia. Valencia, 1980; pág 28].

63. [SANCHIS, Antonio: **HISTORIA DEL GRAU**; ed Carena. València, 2005 (pág 99)].

64. Biblioteca histórica de la Universitat de València (sala Pérez Baier); signatura VAR 7, documento 19.

65. En fecha 26 de febrero de 1676 por ‘el Ciudadano Joseph Guelda [quizás pariente de Tomás Güelda] y el Socio Antonio Ferrer’, se redactó informe ‘donde se hallan bien descritas y bastante recopiladas las principales utilidades que se reportan’ de la construcción de un canal navegable entre el Grao y Valencia, según se recoge en el *Ynforme sobre el proyecto de nuevo Camino del Grau y su Canal de Navegación y transporte*, transcrito en PINGARRÓN-ESAÍN SECO, Fernando: “El expediente municipal para la apertura del nuevo camino del Grao de Valencia” en el nº 7-8 de la revista **ARS LONGA: CUADERNOS DE ARTE**; Dmto de Historia del Arte de la Universitat de València. Valencia, 1997.

66. Sobre este plano, consultar: [ROSSELLÓ, Vicenç M: “Tomàs V. Tosca y su entorno ilustrado en Valencia. Obra autógrafa y atribuciones” en el nº 64-65 de la revista cuatrimestral de Geografía **ERÍA**; Dpmt de Geografía de la Universidad de Oviedo. Oviedo, 2004; pág 172 y ss].

67. El cronista oficial de València Vicente Boix, describe noveladamente el ambiente del núcleo marítimo a principios del siglo XVII: “*El morisco, á quien seguían tres esclavos negros, armados de arcabuces, entró en aquel pueblo (el Grau), poblado de marinos, y pasando por frente de las Atarazanas, donde se custodiaban todos los efectos militares de la escuadra valenciana de guerra, llegó á la orilla de una acequia, conocida con el nombre de riachuelo (Rihuet). Desde aquí hasta la orilla de la otra acequia, denominada de Gasch ó de Gas, se estendian magníficas plantaciones de caña de azúcar, semejantes á las de la huerta de Gandía, á cuyo cultivo se dedicaban los moriscos, si bien perdió mucho su valor, desde el descubrimiento de la América. Desde la acequia de Gas hasta un punto que, por su apartada estremidad, recibió el nombre de Cabo de Francia (Cap de França) se hacinaban en grupos, mas ó menos numerosos, las chozas ó cabañas, que habitaba una gran poblacion morisca dedicada al cultivo de las cañas, que desde antiguo constituía el patrimonio de numerosas familias (...)* La seccion de las plantaciones conserva el nombre de Cañamelar, ó tierra de cañas dulces (cañamél, en valenciano); y la segunda de las chozas el de **Cabañal**” [BOIX, Vicente: **OMM-AL-KIRAM Ó LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS**; Imp José Riga. Valencia, 1867; pág 261 y ss].

68. Probablemente también acudieron a edificar sus viviendas las familias de los trabajadores empleados en las obras del muelle.

69. Sobre esta plano, consultar: [BOIRA MAIQUES, Josep Vicent: “Canvis ambientals i problemática portuària a la València del segle XVII”, en el nº 73/74 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 2003, págs. 23 a 37].

70. [ESCOLANO, G.: **DÉCADAS DE LA HISTORIA DE LA INSIGNE Y CORONADA CIUDAD Y REYNO DE VALENCIA**; imp. Pedro Patricio Mey. Valencia, 1610-1611; párrafo 8 del capítulo XX del libro IV, columnas 851 y 852].

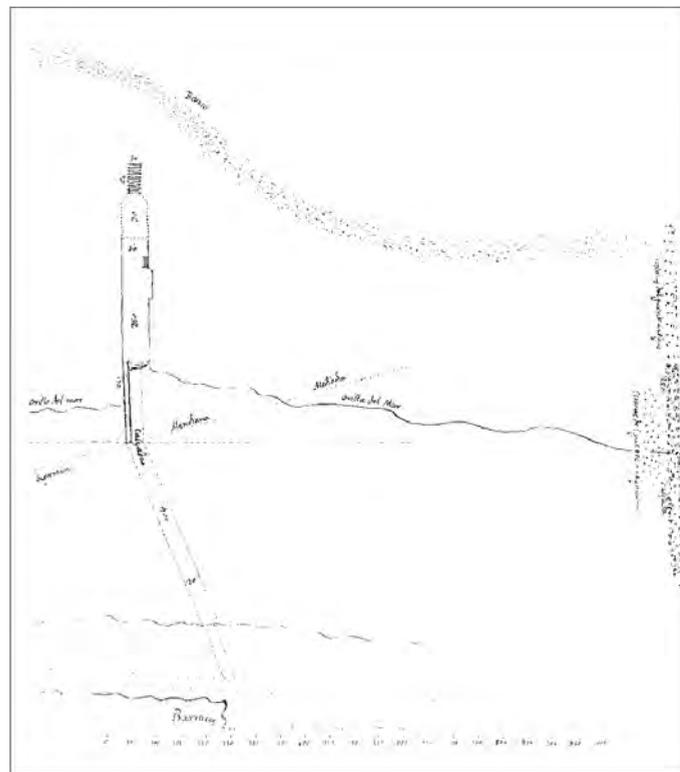


Fig. 8 Croquis de la propuesta del Padre Tosca que junto al catedrático de la Universitat J B<sup>a</sup> Coratjà, proponen aprovechar las ruinas sumergidas del muelle (1700). Fuente: ROSSELLÓ, Vicenç M: “Tomàs V. Tosca y su entorno ilustrado en Valencia. Obra autógrafa y atribuciones”

El muelle de Güelda no sirvió para su finalidad principal, pero su construcción acrecentó la playa casi 500 palmos mar adentro. Más de cien metros se desplazó la orilla tras sepultar el primer tramo del desembarcadero, como queda reflejado en el croquis de la propuesta del Padre Tosca que junto al catedrático de la Universitat J B<sup>a</sup> Coratjà, proponen aprovechar las ruinas sumergidas del muelle para rellenar una parte y construir un pequeño puente de madera que permitiera el calado suficiente para el amarre de los barcos<sup>66</sup> [Fig. 8].

El ensanchamiento de la franja arenosa al este de las plantaciones de caña de azúcar, muy abundantes antes de la expulsión de los moriscos<sup>67</sup>, será aprovechado para extender el poblado de El Cabanyal en el Cap de França<sup>68</sup>, hasta alcanzar con el entonces próspero Grau y las oportunidades de empleo en las obras del puerto, el comercio y la hostelería, utilizando un mecanismo de crecimiento por enlace apoyado en el antiguo camino que conectaba ambas poblaciones en paralelo a la orilla, mediante la yuxtaposición de barracas orientadas este-oeste, hasta colmatar sus márgenes.

En un plano dibujado por Marco Cosigia (o Corsiglia) en 1696, con motivo de una de las propuestas desechadas de volver el desembarcadero a su ubicación original enfrente de la puerta del mar del Grau<sup>69</sup> [Fig. 9], se aprecia cómo las ‘barracas del Cabañal’ alcanzan la cerca del Grau antes de finalizar el siglo XVII, al reclamo de las oportunidades de trabajo que brindan a sus habitantes las nuevas actividades primarias del Grau, complementarias de la actividad pesquera. Entre estas nuevas actividades, para los objetivos de esta tesis, destaca la excursión a la playa desde el núcleo histórico, cuyos habitantes “*metiéndose en infinidad de coches y carroças (que deven pasar de dos mil) forman por tierra cada día en los veranos una armada apacible, y terrestre navegación*”<sup>70</sup>, costumbre que queda reflejada en la parte inferior del grabado de Chrisostomo Martínez del proyecto de Güelda [Fig. 10].

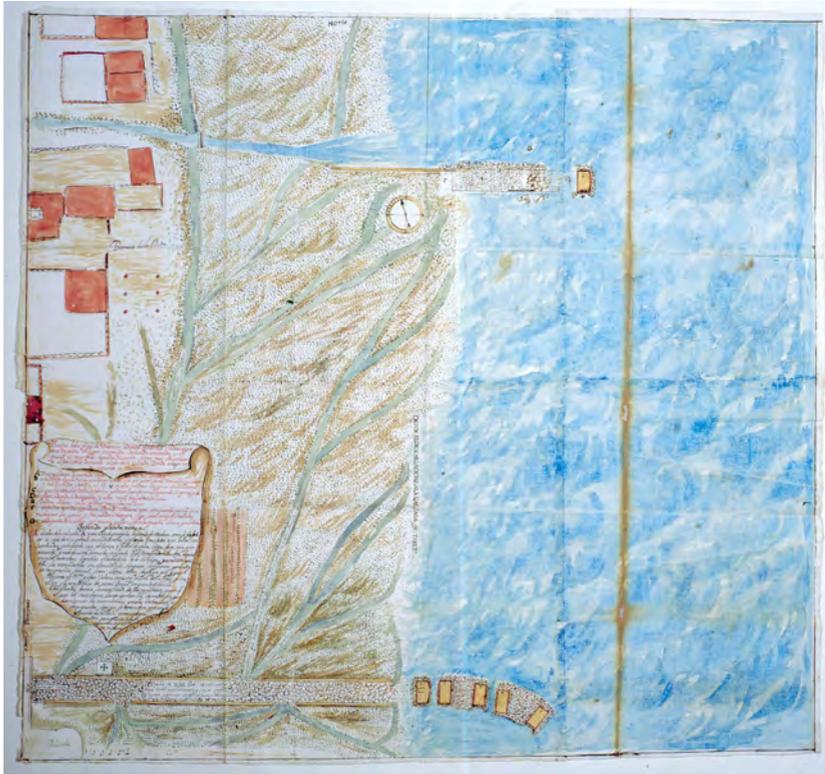


Fig. 9 Plano dibujado por Marco Cosigia (o Corsiglia) en 1696, con motivo de una de las propuestas desechadas de volver el desembarcadero a su ubicación original enfrente de la puerta del mar del Grau. Fuente: Archivo de la Corona de Aragón, Mapas y Planos, 287; Cosigia, Marco. 1696.

### 1.2.3. El Cabanyal en la cartografía del siglo XVIII

En el primer tercio del siglo XVIII, el ambiente novator forjado alrededor de la academia del Oratorio de San Felipe Neri<sup>71</sup>, va a servir de transición entre el arbitrista barroco y el proyectismo ilustrado. Fruto de este ambiente, se dispone de una cartografía bastante precisa tanto del núcleo histórico fluvial<sup>72</sup> como del litoral de la ciudad de Valencia y del territorio que los relacionaba. El territorio entre el núcleo histórico y el

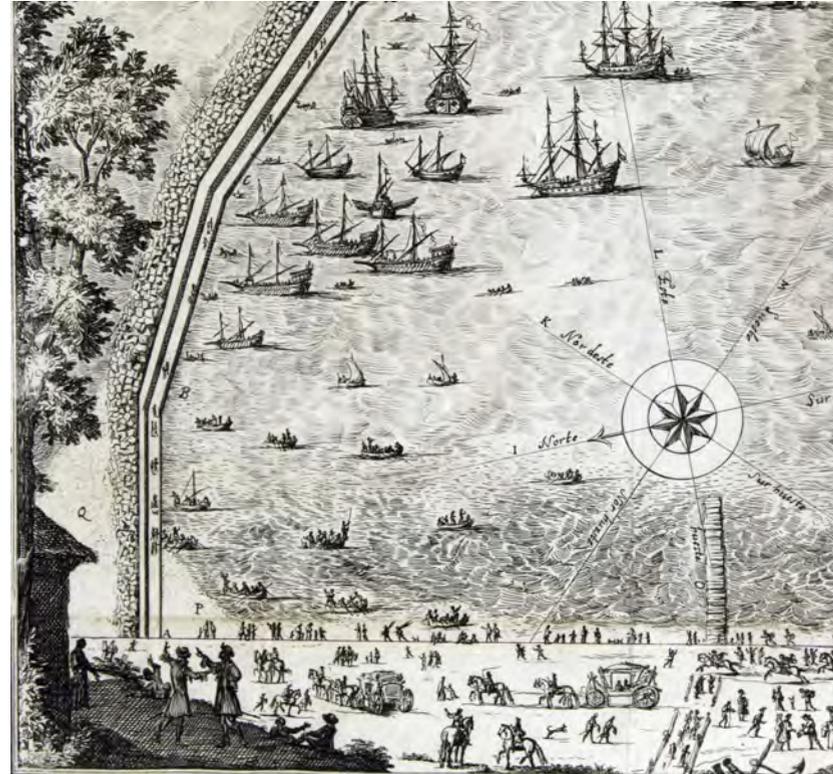


Fig. 10 Detalle del grabado de Chrisostomo Martínez del desembarcadero de Tomás Güelda (1686). Fuente: Biblioteca histórica de la Universitat de València (sala Pérez Baier); signatura VAR 7, documento 19.

núcleo marítimo, está representado en el plano dibujado en 1722 por el párroco de la parroquia de santo Tomás, Llorenç Mansilla<sup>73</sup>. El plano representa el territorio extramuros de la parroquia de santo Tomás, la huerta del mencionado partido de Santo Tomás, que comprende el territorio entre el “camino del Cabañal”<sup>74</sup>, el río Turia/Guadalaviar y el mar [Fig. 11]. El plano ha sido restaurado recientemente y se puede consultar en la sacristía de la parroquia.

71. “En las últimas décadas del siglo XVII e inicios del XVIII, la ciudad de Valencia se había convertido en uno de los principales escenarios de la renovación científica en todo el ámbito hispánico” [ROSSELLÓ, Vicenç M: “Tomàs V. Tosca y su entorno ilustrado en Valencia. Obra autógrafa y atribuciones” en el nº 64-65 de la revista cuatrimestral de Geografía **ERÍA**; Dpmt de Geografía de la Universidad de Oviedo. Oviedo, 2004; pág 159].

72. Existe un plano anterior del núcleo fluvial, dibujado por Antonio Mancelli en 1608.

73. Esta similitud hizo que se adjudicara la autoría de este plano al padre Tosca, hasta que su restauración en 2000 permitió la filiación correcta.

“No cabe duda que la finalidad del documento es el control de la intrincada jurisdicción, tanto en el aspecto sacramental como económico”<sup>75</sup>, por lo que se distinguen las acequias, brazos, rolls, fuentes y en general todas las infraestructuras que había que tener presente para la administración de las tandas de riego para el mejor aprovechamiento del partido parroquial. Para facilitar su objetivo, la representación incluye los caminos y sendas que servían a las numerosas alquerías –y algunos que conectaban ambos núcleos<sup>76</sup>- y una leyenda con la toponimia de todo el territorio. En el litoral, la leyenda distingue tres grupos de barracas:

- El primero con el número 32 describe las “*Barracas desde el brazo del Arquet hasta el camino moderno del Cabañal*”<sup>77</sup>, es decir, entre los cursos de agua de las acequias del Arquet –hoy llamada de La Cadena- y Rambla –hoy de Los Ángeles o Pitxavaques. Estas barracas, evolución de la primitiva agrupación reflejada en las vistas de Wijngaerde y descrita por Escolano, se relacionan con el núcleo histórico mediante el “*Camino del Cabañal, término divisorio y mediano con S Esteban*”, número 11, que llega al “*Puente del Real*”, número 2<sup>78</sup>.
- El segundo, con el número 33 “*Barracas desde este camino hasta el lugar del Grao*”, distingue otro grupo de barracas resultado del crecimiento por enlace descrito, a levante de los cañamelares que se intuyen en el dibujo. Este grupo estará conectado con el núcleo histórico por un nuevo camino, el “*Camino de Algirós, Nuevo*”, número 12, y por la antigua “*Senda de Roca*”, número 16, que atraviesan el partido de Santo Tomás hasta desembocar juntos en la Alameda, número 4, no muy lejos del puente del Mar, número 3.
- El tercer grupo de barracas, con el número 34, son las “*Barracas desde el baluarte del Grao hasta el río, término divisorio de esta parroquia con la de S Valero*”, probablemente construido a la vez que el anterior y servidas por el “*Camino Hondo o del Río*”, número 14.

74. Señalado como el nº 11 de la leyenda del plano: “Camino del Cabañal, término divisorio y mediano con S Esteban”.

75. [ROSSELLÓ, Vicens M: “Tomàs V. Tosca y su entorno ilustrado en Valencia. Obra autógrafa y atribuciones” en el nº 64-65 de la revista cuatrimestral de Geografía **ERÍA**; Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo. Oviedo, 2004; pág 175].

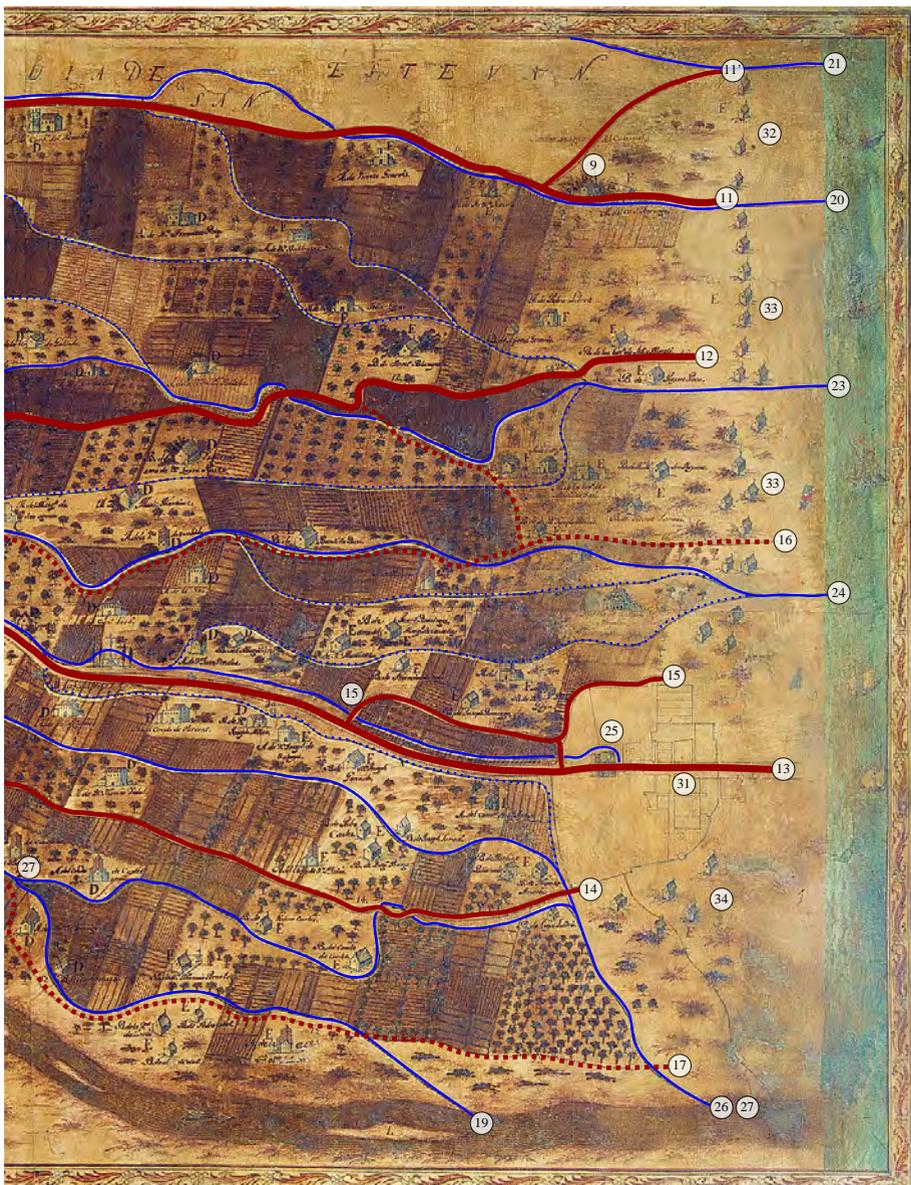
76. El camino del Cabanyal, el de Algirós y la senda de Albors o de Roca, servían a El Cabanyal; y el camino Real y el Hondo al Grau. Estas estructuras rurales sensiblemente perpendiculares al mar características de una llanura aluvial, han vinculado las estructuras urbanas de ambos núcleos durante siglos, haciéndolos prójimos a pesar de sus evidentes diferencias morfológicas.

77. El topónimo ‘camino moderno del Cabañal’ hace suponer la existencia de otro antiguo que efectivamente se distingue bajo el rótulo ‘camino antiguo del Cabañal’ que se aparta de la acequia de Rambla desviándose hacia el norte poco antes del número 9 que según la leyenda, es la “*Ermite de Ntra Sra de los Ángeles y cementerio, antiguamente a la mano derecha del camino del Cabañal, bajando al mar*”; la existencia de este camino antiguo refuerza la hipótesis apuntada al describir las vistas de Wijngaerde sobre el origen de El Cabanyal en el Cap de França.

78. Aunque en la representación del núcleo histórico del padre Tosca, hay un ramal que utiliza el arco de actual calle de la Vuelta del Ruiseñor, para acabar en el puente de la Trinidad.



Fig. 11 Plano dibujado en 1722 por el párroco de la parroquia de santo Tomás, Llorenç Mansilla, que representa el territorio extramuros de la parroquia de santo Tomás. Fuente: Sacristía de la Parroquia de Santo Tomás.Valencia.



### TRANSCRIPCIÓN DE LAS LEYENDAS DEL PLANO DE STO. TOMÁS EXTRAMUROS

Declaración de las Tandas por las letras:

- A. Desde la puerta del Real hasta el convento del Remedio, según Sinodo. 2 Tandas
- B. Desde dicho convento hasta el de S Juan de la Ribera, según Sínodo. 3 Tandas
- C. Desde dicho convento hasta el puente de la Acequia llamada de la Cadireta. 4 Tandas
- D. Desde dicho puente hasta la fuente del camino real del Grao. 5 Tandas
- E. Desde dicha fuente en adelante hasta el Mar. 6 Tandas

Explicación de los números:

1. Río Turia, término divisorio de las parroquias de Sto Tomás con las de S Esteban y S Valero desde Valencia hasta el Mar
2. Puente del Real
3. Puente del Mar
4. Alameda
5. Campos de D Juan Bta Borrull, primeros de la parroquia de Sto Tomás a la ¿paxa? De poniente
6. Torre 1ª de la Alameda
7. Torre 2ª de la Alameda
8. Ermita de Ntra Sra de la Soledad
9. Ermita de Ntra Sra de los Ángeles y cementerio, antiguamente a la mano derecha del camino del Cabañal, bajando al mar
10. Convento de S Juan Bta de la Ribera, donde el clero de Sto Tomás tiene altar en los entierros
11. Camino del Cabañal, término divisorio y mediano con S Esteban
12. Camino de Algirós, S, Nuevo
13. Camino Real del Grao
14. Camino Honde o del Río
15. Camino de las Atarazanas
16. Senda de Roca
17. Senda de Carmona
18. Acequia de Mestalla
19. Acequia de Algirós (que viene de Mestalla y toma nombre en esta parroquia)
20. Acequia de Rambla (que viene de Mestalla)
21. Brazo del Arquet, por el que hace con un campo encima, y a orilla del mar, divide la parroquia de Sto Tomás de la de S Esteban
22. Brazo o Roll de Aquilada
23. Brazo o Roll de Algirós
24. Brazo de Roca
25. Brazo de Cadireta, que dentro de los muros del Grao, por el lado de las carnicerías, inclusive, divide trece casas que son de la parroquia (describe a sus dueños)
26. Brazo o Roll del Camino Hondo
27. Brazo de Carmona
28. Fuente de S Vicente
29. Origen de la fuente del Grao [en el plano de Cristóbal Sales, se identifica con el molino de Pilares (nº 42)] [en el plano de Fortea se señala como Fuente del Grao un pequeño edificio situado entre la ermita o huerto de la Soledad y el desembarque del puente del Mar (no aparece ni en el plano de Tosca ni en el de Manselli)]
30. Fuente del camino del Grao
31. Lugar y parroquia del Grao que no tiene territorio fuera de los muros
32. Barracas desde el brazo del Arquet hasta el camino moderno del Cabañal
33. Barracas desde este camino hasta el lugar del Grao
34. Barracas desde el baluarte del Grao hasta el río, término divisorio de esta parroquia con la de S Valero

\*FALTAN LOS NÚMEROS 22 Y 29. El 29 puede ser el que Cristóbal Sales numera con el 42: molino de Pilares, donde está el nacimiento del agua que dirigía a las fuentes del Grao (al sur del arranque del camino de Algirós desde la Alameda, y Fortea como Fuente del Grao).

79. El rey Carlos II, decretó su demolición el 15 de noviembre de 1698 por los continuos aterramientos, aunque puede que la orden no llegara a ejecutarse pues en 1767 “*Fray José Teixidor asegura que vio muchos años el muelle entero*” [ROSELLÓ I VERGER, Vicenç M: “El Grau de Valencia, un puerto difícil” en el nº 199-200 (vol 51) **ESTUDIOS GEOGRÁFICOS**; CSISC. Madrid, 1990, pág 628]. En cartografías posteriores, reaparecen restos tanto del muelle de Güelda, como del Pont de Fusta.

80. [SANCHIS, Antonio: **HISTORIA DEL GRAU**; ed Carena. València, 2005 (pág 89)].

81. Esta competencia permanecerá hasta mediados del s XIX en que los civiles ingenieros de caminos, canales y puertos, sustituirán a los militares.

82. En [BOU, Domingo (1816): **MEMORIA HISTÓRICO-CIENTÍFICA DEL PROYECTO DE PUERTO EN CULLERA Y CANAL DE NAVEGACIÓN HASTA VALENCIA**; imp Ventura Lluç. Valencia, 1841], se relatan las vicisitudes de la idea de hacer un puerto en Cullera como ubicación alternativa al puerto en el Grau. Según Bou, en el libro manual del Aymto nº 225, consta que hacia 1700 los Doctores Tomás Vicente Tosca y Juan Bautista Corachán, desestimaron la posibilidad de construir un puerto en el Grau y la empresa se abandonó.; consta que T V Tosca optó por la opción del puerto al abrigo del Cabo de Cullera (1ª intento), puerto que se uniría a València por dos canales de una legua de longitud a uno y otro extremo de la Albufera. El proyecto cayó en desgracia y volvió a retomarse la idea del puerto en el Grao, en la desembocadura del Turia. Posteriormente, el Marqués de la Romana propuso nuevamente Cullera como ubicación del puerto y presentó un proyecto los días 2 de agosto y 2 de septiembre de 1764 (2ª intento) y solicitó sin éxito la ejecución de su proyecto, incluso si se continuaban las obras en el Grao. En 1779, la R S E de Amigos del País (3ª intento), hace suyo el proyecto del Marqués y lo presenta a SM el Rey Carlos III. En 1784 por Real Orden de la capitania general de València, Pedro Viarte Gilabert y el ingeniero Luis Margueli son nombrados para redactar el proyecto del canal y puerto en Cullera; L Margueli fue sustituido por el ingeniero militar Luis Ochoa (pero murió en Cullera sin acabar el proyecto). En 1787, Pascual

Según este plano, el muelle de Güelda, o bien ha sido desmantelado<sup>79</sup>, o bien el aluviamiento se ha acelerado hasta sepultarlo en la playa creciente que también ha hecho desaparecer el saliente que dibujó Wijngaerde, el hipotético Cap de França.

El plano confirma que el vacío que existía en el dibujo entre las barracas situadas tras ese saliente y el Grau, ha sido ocupado por grupos de barracas que para Mansilla no alcanzan aún la condición de población. En cambio, el Grau se describe en el número 31 como: “*Lugar y parroquia del Grao que no tiene territorio fuera de los muros*” y se dibuja como una población aparentemente planificada, servida por el “*Camino Real del Grao*”, número 13, con la edificación concentrada en la parte cercana al mar y mucho terreno sin edificar dentro de las murallas, donde vivían 163 familias en 1683<sup>80</sup>, triplicando las que había a principios del siglo XVI.

Las obras de los muelles de madera o de piedra incluido el de Güelda, se habían realizado por iniciativa de la ciudad, mediante concesiones administrativas o directamente con fondos propios. Los borbones reorganizaron la administración del estado y por RD de 1714 los puertos serán financiados por el Ministerio de Obras Públicas, construidos según proyecto de ingenieros militares<sup>81</sup>, con la categoría de ingeniero naval o hidráulico desde 1770, y administrados por la Marina.

Durante el siglo XVIII, la ciudad de Valencia tendrá que emplearse a fondo para defender la posibilidad de construir un puerto seguro en su playa, que evitara el traslado de la actividad comercial a otros enclaves<sup>82</sup>, poniendo en peligro su hegemonía. “*Renacian freqüentemente las ideas de construir una obra digna de los Valencianos; presentebanse proyectos<sup>83</sup>, pero siempre sin fruto<sup>84</sup>*”. La historia de estas ideas está bien documentada<sup>85</sup> y se conservan planos redactados en general por los ilustrados ingenieros militares que

sustituyeron a los diletantes jurados de la ciudad, tras la mencionada reforma borbónica. Estos planos<sup>86</sup> confirman la progresiva ocupación de la playa.

En el que abarca un mayor ámbito, el ‘Plano de la Playa y el Grao de Valencia’ [Fig. 12], los ingenieros militares Salomón y Camacho dibujan las barracas frente a los cañamelares con una densidad suficiente como para tener una capilla propia: la Capilla de las Barracas<sup>87</sup>.

En los últimos años del siglo, las tentativas para la construcción de un puerto que la ciudad necesitaba con urgencia, dieron su fruto tras la solicitud formulada en 1787 por la Junta de Comercio del permiso para construir un desembarcadero con arreglo a los planos de Güelda<sup>88</sup>. De resultas de dicha solicitud, en 1789<sup>89</sup> se aprueba el ‘*Proyecto de un Desembarcadero en la Playa del Grao de la Ciudad de Valencia*’<sup>90</sup> firmado por el ingeniero hidráulico y capitán de fragata Manuel Mirallas [Fig. 13].



Fig. 12 Plano de la Playa y Grao de Valencia, de los ingenieros Salomón y Camacho, 1784. Fuente: Museo Naval. E-48-7.

Las obras dieron comienzo en 1792, aunque pronto comenzarán las modificaciones. En 1793 se aprobó transformar el desembarcadero en puerto y en 1798 se aprobó otro proyecto que redibujaba las direcciones del muelle y contramuelle del anterior con el objetivo de evitar los aterramientos producidos por las avenidas del río Turia que desembocaba en la dársena que se estaba construyendo [Fig. 14]. El puerto de Mirallas fue progresando con mucha dificultad y tras una suspensión entre 1797 y 1802<sup>91</sup>, las obras se detuvieron en 1805<sup>92</sup>, por falta de financiación para abordar los problemas técnicos que habían estancado su progreso al comienzo de la tercera de las cuatro direcciones del muelle de levante, que mantenía el trazado en planta del desembarcadero de Güelda, y el contramuelle prácticamente sin comenzar.

Junto con la construcción de la muralla de 1356, el puerto en el Grau y la canalización del Turia a su paso por el núcleo histórico, son los primeros grandes proyectos de la ciudad de Valencia. Las dificultades que hubieron de vencerse para la construcción de un

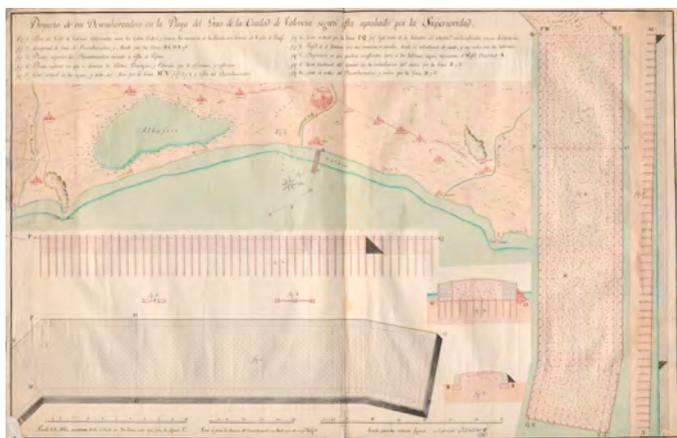


Fig. 13 Proyecto de un Desembarcadero en la Playa del Grao de la Ciudad de Valencia firmado por el ingeniero hidráulico y capitán de fragata Manuel Mirallas. Fuente: Museo Naval. E-48-11.

puerto en un litoral sin abrigo en una playa sin calado, le convierten en el proyecto más longevo de la ciudad, que desde aquel primitivo ‘pont de fusta’ construido por Antoni Joan en virtud del privilegio del rey Fernando el Católico, expedido en Córdoba el 28 de mayo de 1483, irá creciendo<sup>93</sup> a la vez que crece la playa donde a su vez, crecerá El Cabanyal y con él el núcleo marítimo.

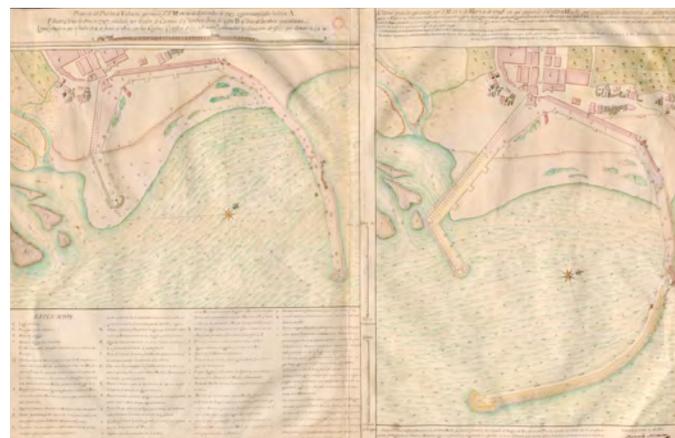


Fig. 14 Modificación del Proyecto de un Desembarcadero en la Playa del Grao de la Ciudad de Valencia, de Manuel Mirallas, 1798. Fuente: Museo Naval. E-48-21.

Caro, hermano del Marqués de la Romana, volvió a presentar el proyecto a un anciano Carlos III. La idea del puerto en Cullera volvió a ponerse sobre la mesa el 20-12-1814 por el teniente director de la academia de San Carlos Juan La Corte, que delineó un croquis y redactó un manifiesto sobre las ventajas de dicho puerto y el canal de la Albufera (4º intento); el 10-01-1815, las fuerzas vivas y los alcaldes de alrededor de la Albufera, concluyeron que el puerto y canal eran obras de gran interés para la comarca: se encargó un proyecto en el que figuraba como facultativo el brigadier de la Real Armada Joaquín de la Croix. En enero de 1820, reinando Fernando VII, se ordenó la ejecución del puerto en Cullera, pero las circunstancias políticas (Trienio Liberal), sepultaron por 5ª vez el expediente. Por último, en la relación de hechos descrita por Domingo Bou, en septiembre de 1833 se publica en los periódicos de la capital que el puerto en Cullera y el canal navegable hasta València, es prioridad del Ministerio de Fomento, pero la muerte de Fernando VII, abortó por 6ª vez el proyecto.

83. Hubo sucesivos intentos de construir un auténtico puerto en València en los años 1714, 1739, 1762 y 1786. Ver BOIRA I MAIQUES, Josep Vicent: “La mirada dels altres” en [BOIRA, Josep V, SERRA, Amadeo (Ed): **EL PUERTO DE VALENCIA Y SU ENTORNO URBANO. EL CABANYAL-CANYAMELAR EN LA HISTORIA**; Aymto de Valencia. Valencia, 1997 (pág 24)].

84. [CAVANILLES, A J: **OBSERVACIONES SOBRE LA HISTORIA NATURAL, GEOGRAFÍA, AGRICULTURA, POBLACIÓN Y FRUTOS DEL REYNO DE VALENCIA**; Imprenta Real. Madrid, 1795; Tomo I pág 144].

85. Consultar: [ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç M: “El Grau de Valencia, un puerto difícil” en el nº 199-200 (vol 51) **ESTUDIOS GEOGRÁFICOS**; CSISC. Madrid, 1990; pág 619-634] y [ALBIÑANA, Salvador y HERNÁNDEZ, Telesforo-Marcial: “Técnica e ilustración en Valencia: los proyectos portuarios”; en el nº 34 de la revista **SAITABI**. Valencia, 1984; pág 125-152], [BOIRA, Josep V, SERRA, Amadeo (Ed): **EL PORT DE VALÈNCIA I EL SEU ENTONO URBÀ. EL GRAU I EL CABANYAL-CANYAMELAR EN LA HISTÒRIA**; Ayto. de Valencia. Valencia, 1997].

86. 1739: Mapa de la situación y contornos del Grao de Valencia de Nicolas Bodin; 1763: Proyecto puerto de Pedro Ara y Pedro García Aguilar; 1765: Proyecto puerto de Manuel Gómez Marco (eclesiástico); 1784: Proyecto puerto de Manuel Salomón y Joaquín Camacho. Todos ellos ingenieros militares.

87. Construida por el arzobispo Mayoral entre 1739 y 1741, para la atención espiritual de la “*multitud de familias de pobres pescadores que viven bajo un precario techo*” [carta de Mayoral a papa Clemente XIII en 1761]. Tras reformas y ampliaciones, hoy es la parroquia de Nuestra Señora del Rosario.

88. Paradójicamente, cien años después, los ingenieros militares del proyectismo ilustrado tomarán como modelo un proyecto elaborado por los diletantes jurados de la ciudad de la época barroca.

89. El mismo año, la ciudad solicita intervenir en el comercio con América a través del puerto, lo que le es concedido por Real Orden de Carlos IV en 1791: “*Deseando el rey el fomento del comercio e industria de la Ciudad y Reino de Valencia y que sus frutos y manufacturas tengan mayor y más pronta salida, se ha dignado, conformándose con el dictamen de la Suprema Junta del Estado, condescender a la súplica de la Junta Particular de Comercio y Agricultura de ese Reyno, relativa a que se habilita para el comercio libre de América el puerto del Grao o playa de esta ciudad. A su consecuencia, es su Real voluntad que dicha playa se tenga y repute por puerto habilitado; pero esta habilitación sea sólo para comerciar a la América frutos, géneros y efectos nacionales con absoluta exclusión de todos los extranjeros*” [MARTÍNEZ RODA, Federico: EL PUERTO DE VALENCIA. ESTUDIO GEOGRÁFICO; Dpto de Geografía de la Universidad de Valencia. Valencia, 1980; pág 31]

90. [ALBIÑANA, Salvador y HERNÁNDEZ, Telesforo-Marcial: “Técnica e ilustración en Valencia: los proyectos portuarios”; en el nº 34 de la revista SAITABI. Valencia, 1984; pág 125-152]

91. Leyenda del plano demostrativo del estado de las obras del puerto, firmado por Manuel Mirallas en junio de 1802

92. Leyenda del ‘Plano histórico de las obras del Puerto del Grao de Valencia’ dibujado por Pedro Villarroya y Marco en 1867.



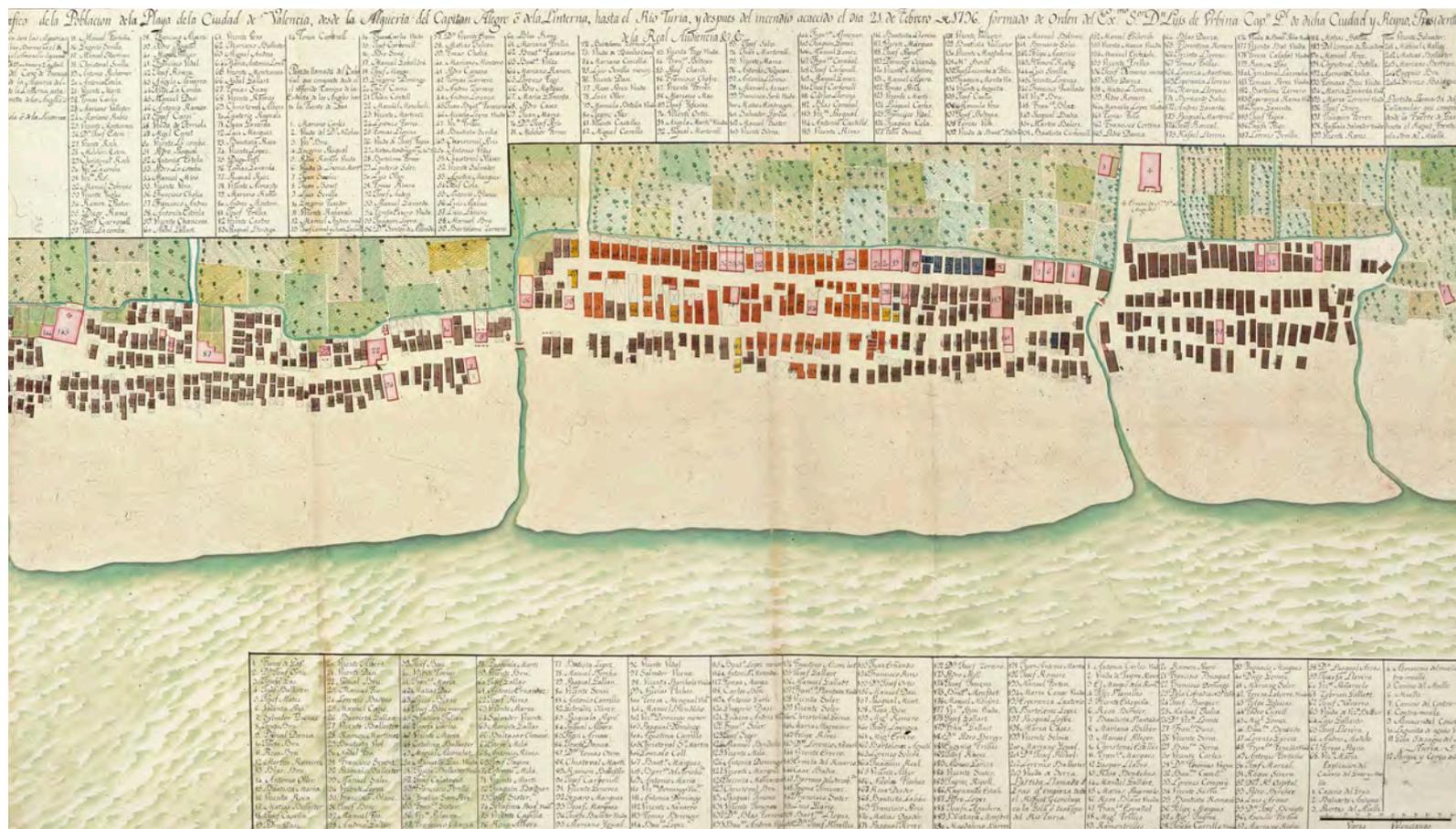
Fig. 15 Plan Geografico de la poblacion de la playa de la ciudad de Valencia y análisis (elaboración propia a partir del plano histórico). Fuente: Biblioteca Nacional. Mr/42/343.

### 1.3. El Plan Geografico de la poblacion de la playa de la ciudad de Valencia: constatación de una estructura urbana auto-organizada<sup>94</sup>

El 21 de febrero de 1796 un incendio “*en las Barracas de la Playa del mar de esta Ciudad, partida llamada del Cabañal, ha hecho ver el grave y continuo peligro en que se hallan los habitantes de todo aquel territorio (debido a que) aquella parte de poblacion, (fue) hecha con desórden y confusion en tiempo en que se hallaban obscurecidos y litigiosos los justos y legítimos*

*derechos del Real Patrimonio en aquel territorio*”<sup>95</sup>.

La combustibilidad de los materiales empleados para la cobertura de los faldones de las barracas, las hacía muy vulnerables frente a los incendios. La Bailía responsabiliza a la ciudad del incendio por no haber procurado orden cuando, como se describirá en el capítulo 2, se arrojó la facultad de expedir establecimientos, permitiendo la proximidad entre las barracas, lo que aumentó las consecuencias del ocurrido en 1796: en seis horas y media quedaron reducidas a cenizas 86 barracas en la “*partida del Cabañal*”.



Este infortunio tiene una consecuencia afortunada para los objetivos de este trabajo, pues el entonces presidente de la Real Audiencia y Capitán General de Valencia, Luis de Urbina<sup>96</sup>, ordena formar un plano detallado de la población de la playa. El *Plan Geografico...* debía ir unido a un expediente extraviado, por lo que poco podemos saber de sus intenciones, pero por su precisión y los exhaustivos datos que recoge va a permitir constatar con rigor la situación del núcleo marítimo a finales del siglo XVIII [Fig. 15 y Fig. 16].

El plano representa una porción de costa muy similar a la dibujada por Llorenç Mansilla en 1722, entre la Alquería del Capitán Alegre<sup>97</sup> o de la Linterna al norte de la acequia del Arquet – hoy de La Cadena- y la “*Gola o desagüe del Rio Turia*”, al sur de la “*Lagunita de aguas Vivas*”, resto del sistema lagunar que se extendía al norte de la desembocadura del río. Sus autores, parece que aceptan el dibujo del caserío del Grau y el proyecto del puerto de 1793 de Mirallas, reproducido en los grabados de Enguñadamos (1796) y Capilla (1800)<sup>98</sup>. En cambio, se redibujan por completo los terrenos de la

93. En la actualidad, el puerto tiene una superficie similar a la encerrada por la ronda de Tránsitos y sus muelles que se adentran más de tres kilómetros mar adentro, siguen desestabilizando la línea de costa.

94. Se prefiere esta denominación positiva, a la habitual de ‘informal’ que califica este tipo de estructuras urbanas por falsas carencias. Algo así como lo que ocurre con la calificación como ‘no urbano’ de todo lo que queda fuera de la delimitación de suelo urbano en el planeamiento de la ciudad, como si fuera un vacío desfavorecido a la espera de la acción redentora de lo urbano.

95. Bando del Intendente de Provincia Luis Zanoni, con motivo del incendio de 21 de febrero de 1796.

96. Luis de Urbina, fue Capitán General del Reino Valencia desde 1795 hasta su muerte en 1799 a los 77 años de edad. Durante su mandato fomentó algunos proyectos, como la construcción de un “*Canal de Navegación desde las inmediaciones de la Aduana Real hasta el nuevo Puerto, un magnifico camino desde la Alameda hasta el Lugar del Grao*”. Además, para paliar la ruina ocasionada por el incendio de 1796 en El Cabanyal, emprendió campañas “*en donde se recogieron tantos socorros por la solicitud de este Padre comun, que brilló por la llama de su caritativo corazón, que la que lucía por este horizonte, abrasando con suma voracidad al pobre caserío de Pescadores*” [ANÓNIMO (socio de la RSAPV): **ELOGIO DE LUIS DE URBINA Y ZÁRATE**; Imp Benito Monfort. Valencia, 1800].

97. Esta alquería fue conocida después como la de La Cadena; en este lugar se propuso en alguna ocasión ubicar el puerto “*sobre la lengua de arena que se introduce en el mar desde las montañas llamadas de Alegre frente la alquería de la Cadena*” [ZACARES, JM: “Valencia histórica y monumental [El Cabañal”, en el nº103 del tomo 4º de **EL FÉNIX**; domingo 19 de Setiembre de 1847] Esta noticia, refuerza la hipótesis de la existencia de un cabo, a cuyo resguardo se agruparon las barracas de pescadores en el siglo XVII.

98. Todos ellos contienen un error en la proporción de las manzanas del caserío del Grau, error que luego se corregirá en el ‘*Plan topografico...*’



Fig. 16 Análisis de la parcelación del plano del *Plan Geografico...* Fuente: elaboración propia a partir de la fuente histórica.

playa propiedad del Real Patrimonio y la población que en ella se asienta, con un nivel de detalle tal, que llega a la representación de las parcelas y las edificaciones que albergan, distinguiendo las alquerías o casas, en color carmín, de las barracas, en color sombra. Entre estas últimas, distingue con color fuego las 78 quemadas y con color amarillo las 8 arruinadas en al incendio del 21 de febrero; además con color azul las 8 barracas que se quemaron en pequeños incendios ocurridos los meses de marzo y abril de 1796. Barracas y casas “*varían (...) en sus dimensiones é interiores comodidades; las más son pobres, pero suficientes para guardar las redes y el corto número de muebles de aquellos vecinos*”<sup>99</sup>.

El plano contiene una leyenda con la relación de vecinos divididos por partidas, que de norte a sur son:

- ‘Partida llamada del Cavo de Francia que comprende desde la alquería del Capitan Alegre o de la Linterna asta el camino de Ermita de Los Angeles’ –donde se contabilizan 84 vecinos que viven en 87 barracas y 5 casas-alquerías, más la *Ermita de los Angeles*.

- ‘Partida llamada del Cabañal que comprende desde el referido camino de la Ermita de los Angeles hasta la Fuente de Gas’ –con 205 vecinos que viven en 195 barracas, incluida la del *Comú de Pescadores* (nº 189) y 24 casas-alquerías de las que 4 comparten establecimiento con barracas (nºs 9, 54, 68 y 74).
- ‘Partida llamada del Cañamelar que comprende desde la Fuente de Gas hasta el Riguet frente a la obra del muelle’ –201 vecinos que viven en 230 barracas, de las que 2 son del arzobispado (nºs 108 y 147) y 27 casas-alquerías, una de ellas es la *Casa Badia*; 4 de estas casas-alquerías comparten establecimiento con barracas (nºs 97, 152, 163 y 203); además figuran la *Ermita del Rosario* y la *Fuente de Gas*.
- ‘Partida llamada dl Grao qe empieza desde el Riguet y concluye en la gola o desagüe del rio Turia’ – con 68 vecinos que viven en 69 barracas, la nº 23 pertenece a la *cofradía de San Telmo* y la 52 al *Real Ospital*, y 32 casas, incluidas dos (nºs 1 y 21) cuya parte trasera es barraca.

99. [CAVANILLES, A J: **OBSERVACIONES SOBRE LA HISTORIA NATURAL, GEOGRAFÍA, AGRICULTURA, POBLACIÓN Y FRUTOS DEL REYNO DE VALENCIA**; Imprenta Real. Madrid, 1795; Tomo I pág 142 y 143].

- Además hay una ‘*Explicacion del caserío del Grao y muelle*’ donde se describen las instalaciones logísticas de servicio al puerto que estaba construyéndose desde 1792; según noticias de la época, “*la pesca y el comercio suministran medios de subsistir a 636 vecinos*”<sup>100</sup> que vivían dentro de la cerca del Grau.

El Cabanyal ha pasado de las cuarenta chozas o barracas de pescadores en el Cap de França, descritas por Escolano a principios del siglo XVII, a las 669 barracas, casas y alquerías que ocupan totalmente el litoral creciente del partido de la parroquia de Santo Tomás, propiedad del Real Patrimonio. Las edificaciones estaban habitadas por 558 familias que en su mayoría, poseían su dominio útil mediante contratos enfitéuticos, después de reconocer el dominio mayor y directo del Rey<sup>101</sup>. Quizás el catalizador de este crecimiento haya que buscarlo en el cese definitivo en 1784 de los actos de piratería que persistían desde la batalla de Lepanto en 1571<sup>102</sup>; a la mejora de la rentabilidad pesquera hay que añadir una considerable mejora de la seguridad en un litoral cada vez más atractivo para establecerse en él, lo que va a triplicar en pocos años el número de establecimientos desde las poco más de 200 barracas que había hacia 1760<sup>103</sup>.

Gracias al paciente trabajo de investigación de Antonio Sanchis Pallarés<sup>104</sup> en los fondos documentales de la Bailía General e Intendencia del Archivo del Reino de Valencia, podemos hacernos una idea del nivel de diversificación alcanzado entre los enfitéuticas que habitaban las barracas, casas y alquerías construidas en esos establecimientos y que aparecen en la relación del ‘*Plan Geográfico de la Población de la Playa de la Ciudad de Valencia*’, respecto a su exclusiva dedicación a la pesca en las 40 barracas del siglo XVII.

Boticarios, tratantes, comerciantes y tenderos atendían al vecindario compuesto mayoritariamente por patrones y marineros del gremio de pescadores, pero entre los que también habían labradores, sombrereros, plateros, horneros, maestros de molinos y los carpinteros de ribera –mestres d’aixa que se habían ido estableciendo con el auge de la pesca de bou<sup>105</sup>- y los necesarios barraqueros para sustentar la fecunda actividad constructora.

Junto a estos menestrales y artesanos, convivían un maestro del arte mayor de la seda (Lorenzo Torres), un notario (Vizente Erans, Vicente Erans y Nicolau), las viudas de un arquitecto (Lorenzo Martínez<sup>106</sup>) y un doctor (el Dr Nicolao), un penitenciario del Real Oratorio del Caballero de Gracia (Manuel Fortea<sup>107</sup>) e incluso, un marqués: Pedro Caro y Sureda, marqués de la Romana<sup>108</sup>. A estos últimos nombres, representantes de profesiones liberales, hay que añadir los dieciocho nombres de la relación que aparecen distinguidos con el tratamiento de Don. Algunos de ellos figuran como socios de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, en un extracto de las actas de dicha Sociedad desde principio del año 1787 hasta el 13 de noviembre de 1791, publicado en 1792: Josef Esteve es director de escultura de la academia de San Carlos y escultor honorario de cámara de S.M.; Josef Beneyto es abogado consistorial de la Ciudad de Valencia; Tomás Otero, es vicesecretario de la Sociedad; Josef Puchol es director de escultura de la Real Academia de BBAA de San Carlos; Tomás Valeriola (1734-1809) es Caballero del Hábito de Santiago. Explorando en la red, se ha encontrado que un tal Santos de Allende es conjuer de apelaciones del tribunal de comercio de Valencia en 1797 y vocal comerciante de la junta de comercio y agricultura entre 1799 y 1802; y un tal Josef Ortiz<sup>109</sup> es académico de honor y mérito de la Real Academia de San Fernando, honorario de la de San Carlos y de la Real de Historia.

100. Idem.

101. Lo que significaba someterse a la jurisdicción real y a todas las demás exacciones, pero con la ventaja inicial de no tener que comprar el suelo abundante del creciente Patrimonio Real: bastaba con satisfacer un exiguo canon anual para poder edificar una vivienda.

102. Tras el durísimo castigo infligido por una poderosa escuadra internacional al mando del teniente general Antonio Barceló en el verano de 1784, reinando Carlos III [SANZ RUIZ, Fernando: **GUÍA DE RECORRIDOS HISTÓRICOS DE VALENCIA**, Ed UPV. Valencia, 2006 (pág 142)].

103. [SANCHIS PALLARES, Antonio: **HISTORIA DEL CABANYAL – POBLE NOU DE LA MAR (1238-1897)**; Javier Boronat, Editor. Valencia, 2009] (pág 36 y 38).

104. Ibidem (pág 36 y ss).

105. Ibidem (pág 69).

106. Arquitecto académico, fue uno de los principales artífices constructores de la Valencia de la segunda mitad del siglo XVIII; propietario de una casa en la partida del Cabañal, justipreciada en 1.100 libras [PINGARRÓN SECO, Fernando: “El arquitecto Lorenzo Martínez” en el nº 39 de la revista **SAITABI** (pag 145 a 160). Valencia, 1989].

107. Un tal Manuel Fortea pronunció sermones en Valencia entre 1798 y 1815, según [COLECCION DE VARIOS SERMONES. Predicados por... Imp. Fermín Villalpando. Madrid, 1828].

108. El marqués era partidario de abandonar la obra del puerto en el Grau y de la construcción de un puerto en Cullera

109. Escribe en 1807 ‘Viage arquitectonico-antiquario de España’.

110. CAVANILLES, A J: **OBSERVACIONES SOBRE LA HISTORIA NATURAL, GEOGRAFÍA, AGRICULTURA, POBLACIÓN Y FRUTOS DEL REYNO DE VALENCIA**; Imprenta Real. Madrid, 1795; Tomo I pág 143.

111. Entre las ‘personas brillantes’, cabe destacar a Francisco de Goya que junto a su esposa, tomaron baños de ola en las playas del Cabanyal cuando vinieron a Valencia a instalar dos cuadros de S Francisco de Borja en la capilla dedicada al santo en la catedral. SANCHIS PALLARES, Antonio: **HISTORIA DEL CABANYAL – POBLE NOU DE LA MAR (1238-1897)**; Javier Boronat, Editor. Valencia, 200, pág 74.

112. [VIRUELA MARTÍNEZ, R: “Difusión de la pesca del *Bou* en el litoral valenciano (siglos XVIII i XIX)”, en el nº 53 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 1993, págs. 145-161].

113. Estos inquilinos de temporada pagaban “4, 8 y 12 reales de vellón cada día”, según una cita atribuida a Laborde (1809) en [VIRUELA MARTÍNEZ, R: “Difusión de la pesca del *Bou* en el litoral valenciano (siglos XVIII i XIX)”, en el nº 53 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 1993, págs. 145-161].

114. [BOIRA, Josep V, SERRA, Amadeo: **EL GRAU DE VALÈNCIA, LA CONSTRUCCIÓ D’UN ESPAI URBÀ**; EDICIONS ALFONS EL MAGNÀNIM. Valencia, 1994] (pág 86 y ss).

115. ZACARES, J M: “Valencia histórica y monumental: El Cabañal”, en el nº103 del tomo 4º de **EL FÉNIX**; domingo 19 de Setiembre de 1847. Rita Luna fue una conocida actriz a finales del siglo XVIII; abandonó la escena en 1806, en pleno apogeo artístico.

116. El final de la dinastía de los Austria supuso un cierto desorden en el Real Patrimonio. El orden borbónico lo inventarió en tiempos de Calos III y además esclareció cómo formalizar los expedientes de establecimiento mediante la Real Cédula de 13 de abril de 1783 [BRANCHAT, Vicente: **TRATADO DE LOS DERECHOS Y REGALÍAS QUE CORRESPONDEN AL REAL PATRIMONIO EN EL REYNO DE VALENCIA**; imp Joseph y Tomas de Orga. Valencia, 1784. (Apéndice de documentos pág CXVIII y ss)] A esta disposición harán referencia todos los protocolos seguidos en la concesión de los

Algunos de estos personajes ilustres habían sustituido el hábito de la excursión a la playa por el veraneo: “*La playa del Grao es toda de arenas en cuesta muy suave. Allí acuden los de la capital á bañarse, cuyo prodigioso concurso aviva aquel recinto, ya de suyo interesante por el movimiento de las aguas y los buques que se descubren. Los años pasados iban y volvían comúnmente en el mismo día por la facilidad que ofrecen centenares de calesines y otros carruajes apostados para este fin en las puertas de la ciudad. Ya muchos, convidados de la frescura y amenidad del sitio, suelen permanecer algunos días alojados por lo general en las chozas de los pescadores. Aumentándose con el tiempo la pasión y el número de los concurrentes, varios sujetos acaudalados, no contentos con el pobre alojamiento de las chozas, han construido sucesivamente edificios espaciosos; unos pocos con toda solidez, los más con el nombre y la forma exterior de barracas, en que se hallan las comodidades, los adornos, y hasta el luxo de la capital: por donde ha venido á formarse otra población numerosa al largo de la playa. Júntanse allí en estío personas brillantes de ambos sexos, viven con libertad, sin etiquetas, y en una diversión continua; se suceden los convites, los bayles y alegría; pero al cebo de estos deleytes acuden gentes díscolas, que se introducen en la sociedad para corromperla. Ya se nota que la virtud más sólida queda expuesta á perderse, y que á la juventud se le presentan ejemplos muy nocivos. Sin duda se ignora este desorden, ó no han llegado á conocer su gravedad los que tienen obligación de remediarlo*”<sup>110</sup>.

Dejando a un lado los escrúpulos moralistas del sacerdote autor del texto, la “*frescura y amenidad*” y el ambiente de libertad que ofrecía El Cabanyal, era valorado por las “*personas brillantes*”<sup>111</sup> del núcleo histórico que habían construido casas y sobre todo, barracas que se confundían en su forma exterior con las de los pescadores, pero que alojaban en su interior el “*luxo de la capital*”.

La industria del ocio playero se va a desplazar hacia El Cabanyal a medida que las obras del puerto vayan haciendo desaparecer la playa del Grau, donde se radicaba antaño. Los excursionistas de uno o varios días y los “*sujetos acaudalados*” que veraneaban “*con libertad, sin etiquetas, y en una diversión continua*” en sus espaciosas barracas, confundidos entre los pescadores, van a suponer una actividad económica, complementaria de la actividad pesquera que en su modalidad de arrastre –pesca del Bou- estaba prohibida los meses de junio, julio y agosto<sup>112</sup>. En El Cabanyal para compensar sus escasas rentas, además del contrabando y el negocio del tabaco, algunos habitantes compartían sus viviendas a cambio de una cantidad<sup>113</sup>, mientras otros más emprendedores anunciaban negocios de hostelería en la prensa valenciana: “*El domingo próximo, día de San Juan Bautista, se abre una fonda intitulada La Cruz de Oro, a la baxada del puente de la Fuente de Gas, junto al mar, en la que se servirá con toda equidad a las personas que gustasen; y á más harán la comida en las casas de que fuesen llamados, o de especial encargo para fuera de la dicha*”<sup>114</sup>, incluso hubo teatro: “*se improvisó un teatro en una de las alquerías junto á la acequia de los Angeles como punto medio entre las dos poblaciones del Port (sic) de França y Cabañal, y en él se dieron funciones por algunos años consecutivos, en las que entre otros actores de profesión y aficionados tomó parte la incomparable Rita Luna*”<sup>115</sup>.

La documentación recopilada de finales del siglo XVIII, constata la existencia de una estructura urbana auto-organizada y autoconstruida, producto de la relación de sus pobladores con su morfología y adecuada a la climatología de su emplazamiento que tan bien conocían por motivo de su oficio. Antes de estudiar su evolución es importante mencionar un episodio que va a influir en el devenir de El Cabanyal: el 29 de julio de 1784 se dicta una importante sentencia sobre el dominio directo y por consiguiente sobre el derecho a “*establecer Barracas, casas y demás en los amarjales de la misma o lugares y*

sitios yermos, desde el puente de Quarte hasta el Mar, así de una parte del río como la otra”<sup>116</sup> que pretendían tanto la ciudad de Valencia, como el Real Patrimonio.

Al parecer el Consejo, Justicia y Regimiento de Valencia –que aparece como demandado- había estado concediendo establecimientos en esos lugares, aprovechando que “*la dilatada guerra de sucesion, que afligió por muchos años la Monarquía, acabó de obscurecer los derechos del Real Patrimonio: pues extinguidos el Tribunal de la Baylía y la Junta patrimonial, á cuyo cargo estaba la administración jurisdiccional y política del Real Patrimonio, faltó quien cuidase de su recoleccion y conservación*”<sup>117</sup>.

Ante este estado de la cuestión, el Procurador del Real Patrimonio reaccionó con una demanda que la referida sentencia resuelve a su favor, con la precisión de que no se declararen nulas las concesiones hechas por la ciudad, a condición de que los afectados reconozcan “*el dominio mayor y directo a favor del Real Patrimonio*”, lo que harán solicitando el correspondiente suplemento de título durante los años siguientes.

En la misma sentencia se reconoce el derecho que tienen los Pescadores sobre “*los terrenos que quedan en la Playa del Mar para practicar sus maniobras, y hacer barraca y custodiar sus ahinas*” así como el derecho de tanteo, de forma que “*siempre que se proponga una nueva instancia pretendiendo establecimiento de terreno para casas, tierras o barracas, antes de practicarse las diligencias reguladas por la Real Cédula de trece de Abril de mil setecientos ochenta y tres*”<sup>118</sup>, *deban ser citados los Jurados de Pescadores para que hagan saber a éstos dicha instancia y pueda el que lo necesita pedir la preferencia dentro de nueve días*”<sup>119</sup>.

La sentencia fue confirmada mediante una Real determinación de Carlos III en 4 de julio de 1785, con un añadido: deben fijarse “*los límites de la Playa que*

*necesitan libre los Pescadores para sus usos*”<sup>120</sup>, *con asistencia de sus Jurados y del Ministro de Marina de la Provincia, para que en aquel terreno no pueda fabricarse ni aún por los individuos del gremio de Mar*”, es decir, los límites de los que se conocerá como la zona marítimo-terrestre, donde la jurisdicción no es del Real Patrimonio, sino del Estado<sup>121</sup>.

De esta sentencia se desprenden algunas cuestiones:

- Que la “*Metrópoli y Capital del Reyno*” tenía interés en consolidar su jurisdicción en el litoral, y aprovechando la confusa situación política, había ofrecido terrenos en la playa para establecer a una población, con el mismo fuero y domicilio que los del resto de la Particular Contribución de Valencia.
- Que a partir de la sentencia, esta población deberá renunciar a su fuero y domicilio y someterse a la jurisdicción real: “*la primera condición de los establecimientos debe ser, que por ellos solo se entienda transferido el dominio útil, con reserva del mayor y directo a favor de S.M., en todos los derechos de luismo, fadiga y demás de la enfiteusis*”<sup>122</sup>. Después de un cierto periodo en que fueron ciudadanos de Valencia, los pobladores regresaron a su condición de enfiteutas del Real Patrimonio y a ser administrados por la Bailía.
- Que al parecer existía una demanda de establecimiento ajena a la comunidad de pescadores, que utilizan su “*sentiment de solidaritat*”<sup>123</sup> para reclamar y obtener tanto preferencia para establecerse, como el libre uso de la zona marítima para su industria.

títulos de establecimiento hasta la desamortización del Real Patrimonio.

117. Ibídem (pág 77). Al parecer, el desorden administrativo en el periodo entre el reinado de Carlos II, el último Austria, y la labor de reorganización de la administración y el Patrimonio Real en tiempos de Carlos III, fue aprovechado por Valencia para recuperar la playa en la Particular Contribución; este periodo coincide con el crecimiento de El Cabanyal hasta enlazar con el Grau.

118. Por la que se aprueba la ‘*Instrucción del modo con que deben de formalizarse en el Reyno de Valencia los expedientes de establecimientos*’ y reconoce la preferencia de los pescadores para edificar en la playa.

119. Según [SANCHIS PALLARES, Antonio: **HISTORIA DEL CABANYAL – POBLE NOU DE LA MAR (1238-1897)**; Javier Boronat, Editor. Valencia, 2009] (pág 39), este literal proviene de una ‘*Real Zédula de trece de Abril de mil setecientos ochenta y tres*’ (1783).

120. Del dominio real sobre la restinga, se exceptúan las playas en todo lo que puedan ser alcanzado por las mareas más fuertes, es decir, la zona marítimo-terrestre, donde tiene jurisdicción la Marina [DANVILA, Manuel: **EL LIBRO DEL PROPIETARIO**; imp. El Valenciano. Valencia, 1861 (pág 142 y ss)]

121. De resultas de esta orden, el 15 de marzo de 1786 se trazaron las líneas del primer deslinde de la zona marítimo-terrestre, según consta en acta levantada al efecto que firman de total acuerdo los representantes del Jurado de la Comunidad de Pescadores de la ciudad y el de Villa Nueva del Grao, Gregorio Dasí; el acta carecía de referencia alguna del trazado del deslinde, circunstancia que, al retirarse la línea de costa por las obras del puerto a partir de 1792, dio lugar a numerosos litigios posteriores.

122. [BRANCHAT, Vicente: **TRATADO DE LOS DERECHOS Y REGALÍAS QUE CORRESPONDEN AL REAL PATRIMONIO EN EL REYNO DE VALENCIA**; imp Joseph y Tomas de Orga. Valencia, 1784 (pág CXVIII y ss del apéndice sobre Establecimientos de casas)].

123. En el capítulo 1 se alude a este *sentiment*, según la interpretación de Manuel Sanchis Guarnier en su libro *Les barraques valencianes*.

## ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA URBANA AUTO-ORGANIZADA

El momento inmediatamente anterior a la intervención de la Bailía a raíz del incendio representado en el *Plan Geografico...*, es el primero seleccionado para identificar los patrones que relacionan los aspectos morfológicos de la estructura urbana de El Cabanyal con los geográficos y sociológicos.

Según la documentación recopilada y especialmente la información gráfica y escrita contenida en el *Plan Geografico...*, los patrones en el momento de la anexión son:

- 1. Parcelación menuda y variada: este patrón es compatible con el carácter de la edificación construída dentro de sus lindes.
- 2. Relación directa de cada vivienda con la calle: este patrón deriva de las características de la barraca como vivienda unifamiliar de una sola planta; probablemente se respetaba en las casas o alquerías existentes.
- 3. Orientación y espacio libre en parcela: este patrón aprovecha las condiciones climatológicas del emplazamiento.
- 4. Expansión lineal: este patrón se adapta con eficacia a los caminos existentes en la geomorfología variable del territorio como estructuradores del crecimiento auto-organizado por yuxtaposición de edificios a ambos lados de dichos caminos.
- 5. La playa/industria: este patrón resuelve la ubicación de la actividad primaria de los pobladores.

Los patrones 1, 2 y 5 resuelven aspectos socio-económicos; los patrones 3 y 4 resuelven aspectos geográficos. Por otra parte, los patrones 1 y 2 resuelven aspectos más relacionados con el espacio parcelado privado de uso residencial; los patrones 4 y 5 resuelven aspectos más relacionados con el espacio no parcelado de uso público; el patrón 3 implica tanto al espacio parcelado como al no parcelado.

La experiencia del emplazamiento por razón de su oficio, hizo que los pobladores supieran leer sus condiciones climatológicas, de manera que aprovecharon la dirección norte-sur de la línea de costa para orientar sus barracas en dirección este-oeste a ambos lados de los caminos existentes. Calles y barracas, disponían de un correcto soleamiento y disfrutaban las ventajas del régimen de brisas marino para su ventilación.

La probable monotonía del paisaje protagonizado por las hileras de hastiales de las barracas que limitaban los caminos paralelos a la línea de costa, quedaba matizada por el puñado de alquerías o casas repartidas por toda la población, muchas de ellas construidas por personajes del ‘cap i casal’ para pasar la canícula, con especial incidencia en la partida del Cabanyal, donde se concentraban en el entorno del trazado de la actual calle de San Pedro. El Cabanyal ofrecía “*frescura y amenidad*” y un ambiente de libertad, valorado por las “*personas brillantes*”<sup>124</sup> del ‘cap i casal’.

La industria pesquera radicada en la playa, compartía durante el verano espacio con la industria veraniega. La relación sin solución de continuidad entre el caserío y la playa, facilitará el acceso de pescadores y veraneantes a sus respectivas instalaciones.

124. CAVANILLES, A J: **OBSERVACIONES SOBRE LA HISTORIA NATURAL, GEOGRAFÍA, AGRICULTURA, POBLACIÓN Y FRUTOS DEL REYNO DE VALENCIA**; Imprenta Real. Madrid, 1795; Tomo I pág 143.

Las barracas se construían con materiales abundantes en su entorno, principalmente ‘*canyes y fang*’, sobre una parcelación menuda y variada. Albergaban viviendas humildes, pero con las condiciones necesarias de habitabilidad, adecuadas a las características de sus cerca de 2500 pobladores. Estas condiciones se complementaban con la existencia de un espacio libre en cada parcela, donde ubicar corrales o huertos.

El espacio público no parcelado era casi<sup>125</sup> el único lugar posible para compartir los relatos individuales que producen la memoria social que identifica a los pobladores como pertenecientes a una comunidad cohesionada, capaz de auto-organizarse para sobrevivir en un entorno difícil y autoconstruir una estructura urbana funcional. El espacio público debió ser el eficaz soporte de las relaciones sociales de los pobladores, y la relación directa de las viviendas con el espacio público, facilitaba esta función [Fig. 17].

Los 558 vecinos de la población de la playa, junto a los 636 que según Cavanilles, vivían en el planificado recinto del Grau, configuraban un núcleo marítimo autónomo, relacionado con el núcleo histórico por los caminos existentes en la huerta del partido de Santo Tomás, que podría tener una población de unas 6000 almas, casi un 10% de la población del núcleo histórico en 1796 [Fig. 18].

En el momento previo a la intervención de la Bailía, la estructura urbana de El Cabanyal es el resultando del hacer arquitectónico protagonizado por sus pobladores con reglas y medios propios desde el siglo XVII, para extender su industria pesquera y su población ocupando toda la playa desde su origen en el Cap de França hasta

el Grau. La estructura urbana resultante de esta dinámica de crecimiento auto-organizado y autoconstruido, compatible con las características de las dinámicas de crecimiento por enlace, es el origen de lo que hoy se puede llamar con propiedad el casco antiguo de El Cabanyal, como se describe en el Capítulo 2.

125. Los espacios públicos parcelados se limitan a la ermita de los Ángeles en la partida del Cap de França, la barraca del Comú de Pescadores en la del Cabanyal y la ermita del Rosario en el Canaymelar.



Fig. 17 1796. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

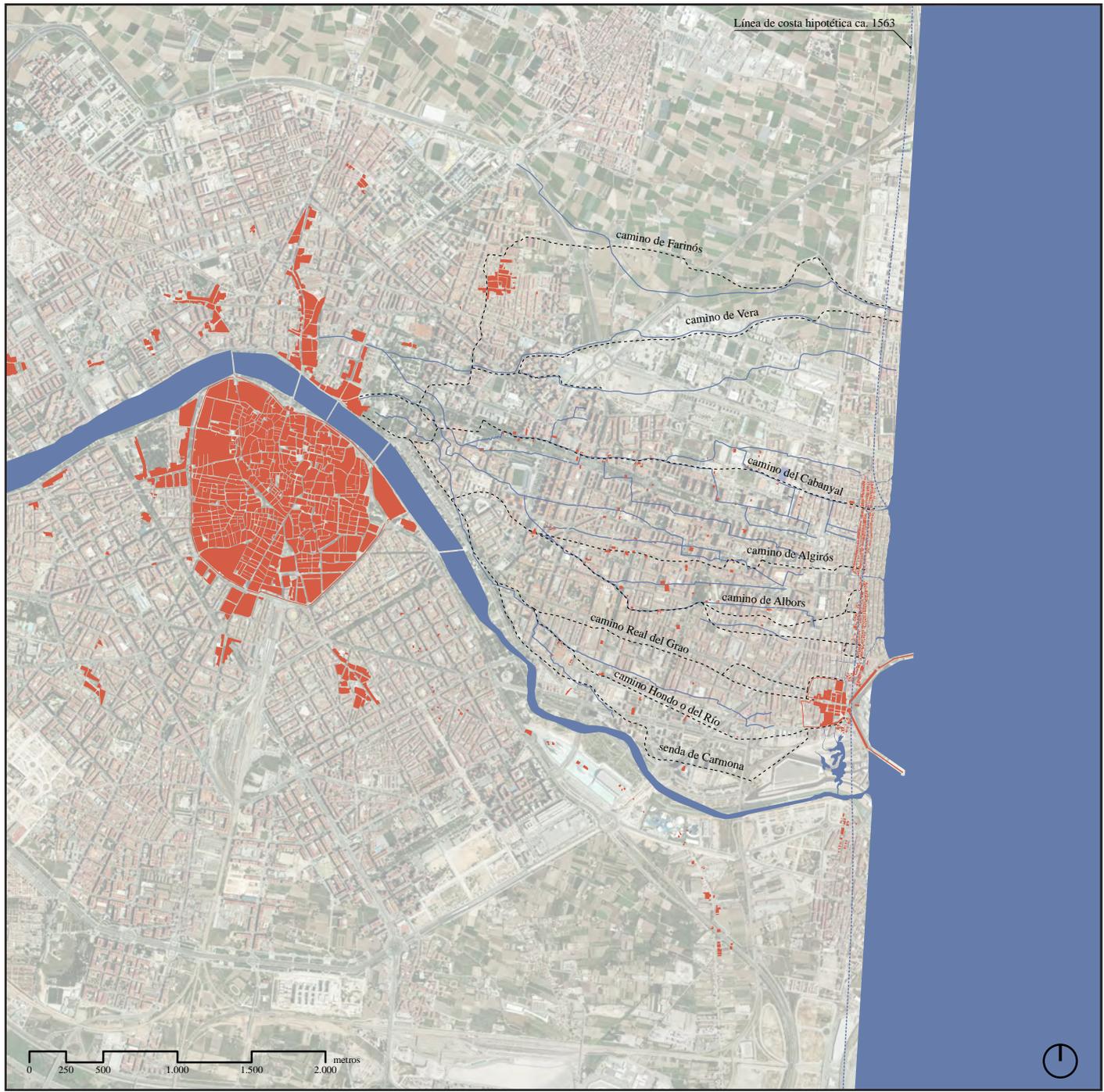


Fig. 18 Hipótesis del estado en 1796. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.



## **2. EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA DE EL CABANYAL: POBLACIÓN AUTÓNOMA**

---

<b>2. Evolución de la estructura urbana de El Cabanyal</b>	049
<b>2.1. Los planes de la Bailía</b>	053
2.1.1. El <i>Plan de Rectificación de la población de la playa</i> : el casco antiguo; ordenando lo auto-organizado	053
2.1.2. Los planes de expansión: las ampliaciones; organizando lo autoconstruido	062
La ampliación de Salvador Escrig: de reticular a retiforme	062
La ampliación de José Serrano: La calle de la Reina	065
El proyecto de ampliación de Joaquín Belda y la extinción de la Bailía	070
<b>2.2. Los planes de la Diputación y del Ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Mar</b>	072
2.2.1. Los planes de policía urbana de Pueblo Nuevo del Mar y la Diputación	072
Rectificación de calle y aceras	074
2.2.2. Entre la reclamación de término municipal y la anexión	075
Proyectos municipales de nuevas ampliaciones (no ejecutados)	076
El proyecto de saneamiento de Juan Bautista Gosálvez	078
ANÁLISIS DEL MOMENTO DE LA ANEXIÓN	080



Fotografía de la calle Barraca. Fuente: elaboración propia.

## 2. EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA DE EL CABANYAL: POBLACIÓN AUTÓNOMA

Tras el incendio el Real Patrimonio tomó cartas en el asunto y el Baile Provincial resuelve “*que previos los debidos conocimientos se tomen las disposiciones oportunas para el arreglo material y político de aquella parte de población, y seguridad de sus vecinos y habitantes*”.

Sin embargo, Luis de Urbina, que había mandado formar el *Plan Geográfico...* [ver punto 1.3], fuera como Capitán General de Valencia o como Presidente de la Real Audiencia, ordenó en el mismo año del incendio la redacción de un plan para una nueva población en la playa, en sustitución de la existente: el *Plan topográfico de la Población que se proyecta en la Playa de la Ciudad de Valencia* [Fig. 1].

Las nuevas poblaciones surgieron a menudo como barrios situados periféricamente a ciudades cerradas, en las que una posible ampliación es difícil o simplemente ya no se plantea. Éste es el caso del barrio de La Magdalena [1771] en El Ferrol, el de La Barceloneta [1753] en Barcelona,...<sup>1</sup> La ciudad es incapaz de soportar el aumento demográfico dentro de su recinto amurallado, por lo que se crean estos nuevos barrios extramuros ligado a las actividades que precisamente provocan tal aumento demográfico –artesanal, puerto, comercio,...-. Estos nuevos barrios que por su trazado autónomo del de la ciudad antigua son en realidad nuevas poblaciones, supusieron una práctica urbana habitual que se desarrolla coetáneamente en otros países:

la nueva Guatemala, la New Town de Edimburgo,... Este trazado autónomo bebe en las fuentes ilustradas de la época que recomendaban sistemas en damero para las nuevas poblaciones, por ser fácilmente ampliables, y permitir calles rectas y anchas “*por ser más cómodas y breves para quien las anda*”, orladas por edificios de “*tres pisos de altura*” como máximo, alojados en manzanas con una profundidad tal “*que quepan dos casas, una mirando a una calle y la otra a su opuesta, y sus correspondientes patios traseros para facilitar luz y ventilación*”<sup>2</sup>. Estas recomendaciones se fundamentan en la confianza en la autonomía de la arquitectura, en su tarea de procurar progreso a la ciudad y sus habitantes, idealizada e idealizados para poder aplicar las herramientas disciplinares es pos de un ideal de belleza que rechazaba cualquier otro punto de vista.

En el caso de la nueva Población de la Playa, este proceder ignora las preexistencias, a pesar de que disponen de la excelente documentación gráfica y escrita, del lugar concreto y poblado, real, que supone el *Plan Geográfico...* Los arquitectos ilustrados redactores del *Plan topográfico...* vilipendian esa realidad y para aplicar sus herramientas, borran todas las edificaciones existentes en la playa, excepto las dos ermitas: Rosario y Los Ángeles. Una vez limpio el plano, se disponen a disciplinar el territorio atendiendo a las condiciones geográficas –ubicación, orientación y clima- a los caminos que enlazan con el núcleo histórico y a las dos ermitas, que serán monumentalizadas:

1. En todos estos casos existe una administración que se encarga del planeamiento y su construcción, para luego asignar las viviendas según diversos criterios; con el *Plan topográfico...* en cambio, la administración se encargará exclusivamente del planeamiento y su fiscalización, pero las viviendas las deberán construir los mismos pobladores a los que se les priva de sus viviendas anteriores.

2. Los entrecomillados responden a textos de Ponz, Bails, Milizia, Patte,... recogidos en OLIVERAS SAMITIER, Jordi: **NUEVAS POBLACIONES EN LA ESPAÑA DE LA ILUSTRACIÓN**; Ed Arquitectis. Barcelona, 1998.

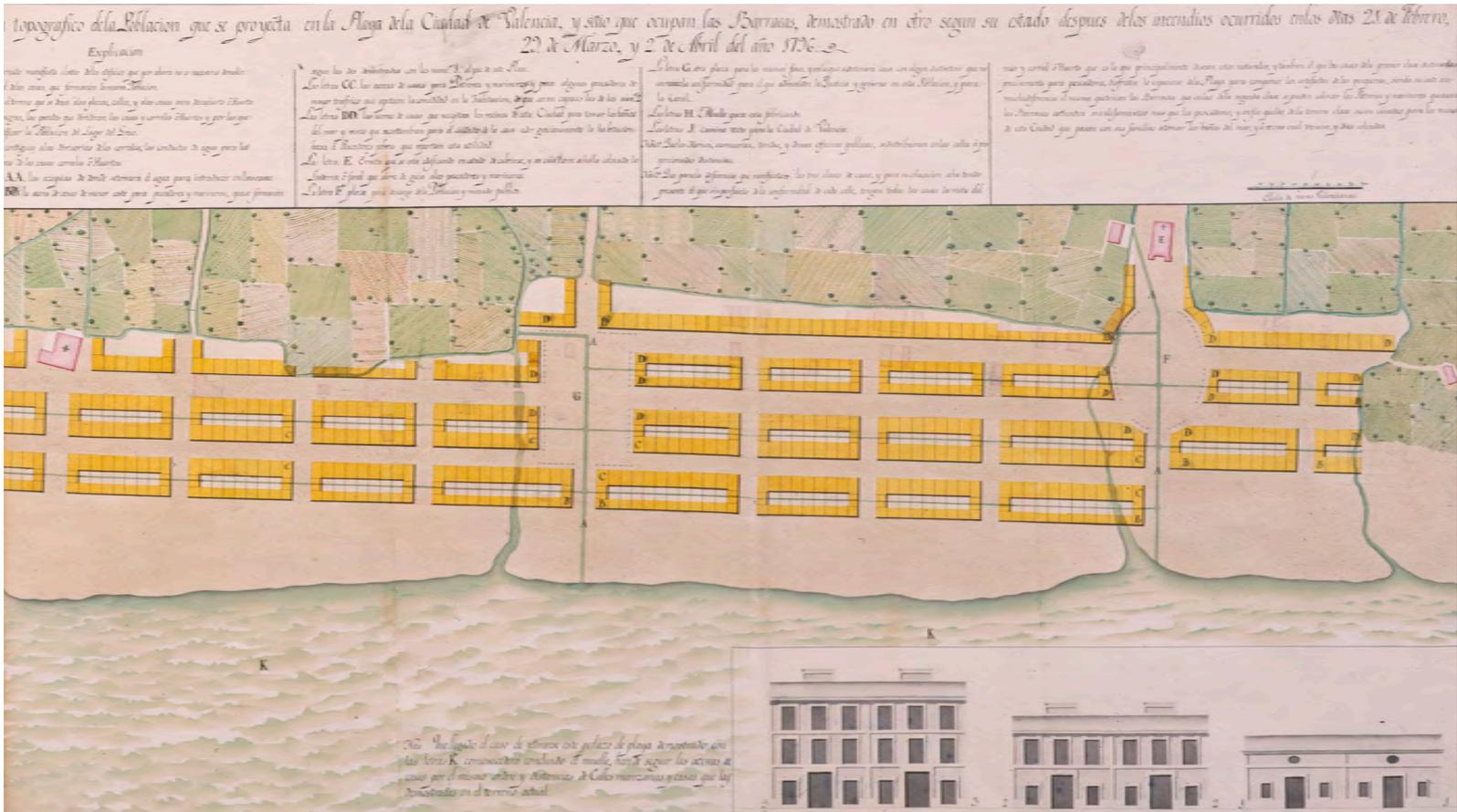
3. ¿Puede haber alguna influencia con el trazado en planta de los Wood en Bath? Bath era un sitio con turismo elegante que ya en el siglo XVIII editaba una guía de bolsillo: *The new Bath guide*, editada por R Cruttwell, en Bath, con reediciones entre los años 1780 y 1799 por lo menos. Una edición del año 1779, se encuentra en la biblioteca nacional con la signatura GMM/2679; en la guía hay un mapa de Bath, con Queen Square (1729-1736), King Circus (1754-1764) y Royal Crescent (después de 1767). Es posible que los ilustrados redactores de *Plan topografico...* conocieran Bath a al menos la mencionada guía y la utilizaran para proyectar su población dirigida al turismo elegante.

4. Cuya traza practicamente coincide con la del proyecto de tram-way redactado por Manuel Sorní en 1865, considerado por algunos autores como la primera idea de acercar Valencia al mar, como sustituto del camino real al Grau con el que compartiría el tráfico de mercancías con el de turistas. Este *camino recto para la ciudad de Valencia*, es la primera idea que se conoce de facilitar el uso turístico del ocio playero a los habitantes del núcleo histórico de Valencia, mediante una infraestructura independiente del camino real al Grau que quedaría para servicio del puerto. Esta especialización le convierte en el primer precedente del Paseo al mar.



Fig. 1 *Plan topografico de la Población que se proyecta en la Playa de la Ciudad de Valencia*. Fuente: Biblioteca Nacional. MR/42/354.

- Las calles paralelas al mar enlazan tres grandes plazas, una tipo ‘crescent’, otra de planta rectangular y la última ovalada<sup>3</sup>, que se emplazan respectivamente en los ejes de un nuevo *camino recto para la ciudad de Valencia*<sup>4</sup> y los de los caminos principales existentes de conexión con el recinto amurallado: los caminos de *Algirós* y *Cabañal*. Estos caminos principales, condicionan el ritmo de las travesías que se desentienden de la huerta y se dirigen hacia el mar. Calles y travesías completan una retícula que alberga manzanas alargadas y paralelas a la playa, cuya profundidad es tal que entre dos calles cupieran dos parcelas en las que se construirían casas con patio o corral interior, una con fachada a una calle y otra a la paralela.
- Esta retícula, facilita el acceso directo a todas las viviendas desde las calles y la orientación en dirección este-oeste de las casas que las albergan. La orientación y la profundidad de las manzanas, garantiza que todas las fachadas tengan su rato de sol y todas las aceras su rato de sombra, mientras que el corral asegura la doble orientación de las edificaciones para facilitar la ventilación de sus estancias, aprovechando el régimen de brisas marinas.



- Todas las parcelas tendrán la misma anchura de fachada, pero su distinta profundidad y el régimen de alturas previsto, indican una segregación social según las posibilidades económicas de sus destinatarios: pescadores, patrones y marineros, o veraneantes. Las tres clases sociales quedarán enlazadas por las travesías, lugar de encuentro de todos sus miembros en su recorrido a la playa, sede de la industria pesquera que comparte espacio con el ocio veraniego.
- La retícula orientada, tendrá una pauta de crecimiento vinculada al previsto desplazamiento

hacia el este de la línea de costa según avanzaran las obras del puerto en ejecución: “que llegado el caso de retirarse este pedazo de playa demostrado con las letras K como sucediera concluido el muelle, han de seguir las aceras de casas por el mismo orden y distancias de Calles manzanas y casas que las demostradas en el terreno actual”. Las posibilidades de ampliación del modelo reticular, serán utilizadas para que “los vecinos de esta Ciudad que pasan con sus familias a tomar los baños del mar, y a recreo en el verano, y dias colendos” y para que los “pescadores, disfruten lo espacioso de la Playa para componer los artefactos de las pesqueras,

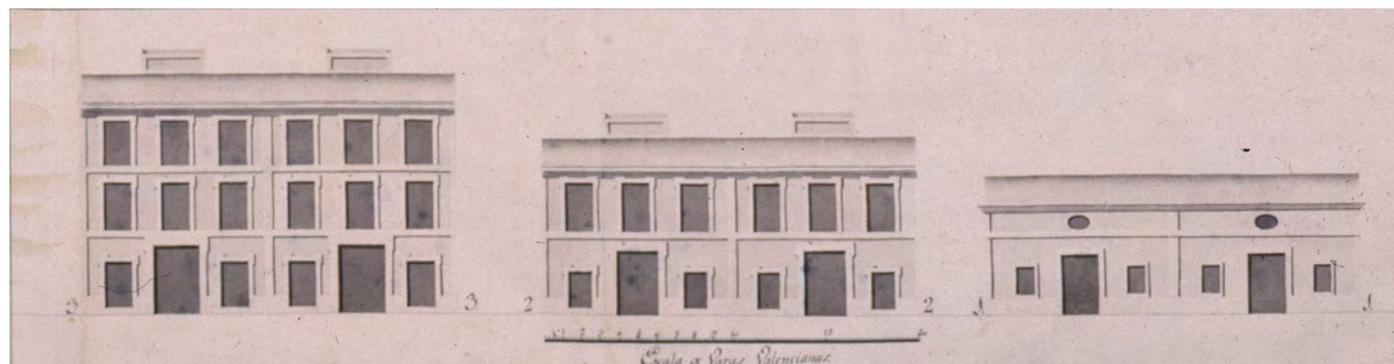


Fig. 2. Ordenanza gráfica incluida en el *Plan topográfico...* Fuente: Biblioteca Nacional. MR/42/354.

*siendo su coste sin mucha diferencia el mismo que tenían las Barracas*". Pescadores y veraneantes, compartirían las travesías perpendiculares al mar de la retícula, para acceder sin solución de continuidad a las industrias situadas en la playa: la pesquera que suponía la principal actividad primaria de los pobladores, y la complementaria industria veraniega en constante crecimiento desde el siglo XVII.

El *Plan topográfico...* no contempló la situación física y social real. Su ejecución hubiera supuesto la sustitución de la estructura urbana auto-organizada existente, por otra organizada según las herramientas disciplinares de la arquitectura ilustrada. Pero lo hubiera hecho después de destruir totalmente las propiedades de los pescadores, obligarles a construir a sus expensas las casas previstas "*siendo su coste sin mucha diferencia el mismo que tenían las Barracas*", zonificarlos por estratos sociales y utilizar un procedimiento que hoy se calificaría como 'gentrificador': de las 658 viviendas previstas, solo 317 son para pescadores y el resto para los veraneantes "*que acostumbra para el cuidado de la casa ceder graciosamente la habitación baxa á Pescadores pobres que reportan esa utilidad*". En esta nueva e ideal morfología organizada "*por medio de las reglas de proporción y simetría*", propia de una bella población ilustrada, sus pobladores dejarían

de ser pescadores habitantes de las que consideraban miserables barracas autoconstruidas y auto-organizadas, para convertirse en afortunados pescadores ilustrados de un plumazo o en pescadores pobres al servicio de los veraneantes ricos. Desde su indispensable autonomía para imaginar un mundo mejor y más bello, los arquitectos ilustrados cometieron un error que deviene habitual en las formulaciones del cientifismo urbanístico desde finales del siglo XIX: se separa el tiempo de lo físico del de lo social, se confunde la idealidad con la realidad. Ese mundo mejor no estaba destinado a los humildes pescadores, que no hubieran tenido tiempo para consolidar una mejora de su posición social que les permitiera acceder a la bella población imaginada por los demiurgos; antes bien, al contrario, su creación les hacía más humildes destruyendo todas sus pertenencias y obligándoles a la construcción a sus expensas de casas según las estrictas reglas ilustradas<sup>5</sup>.

Allí donde los pescadores de la *Población de la Playa* habían consolidado una estructura urbana auto-organizada y en expansión, mediante sus constante hacer arquitectónico, el *Plan topográfico...* pretendía sustituirla por otra regulada hasta el extremo de dibujar cómo debieran ser las fachadas de los edificios destinados a cada una de las tres clases sociales: pescadores, patrones y marineros, y veraneantes [Fig. 2].

5. En la nota 2ª de la cartela del *Plan topográfico...*, se lee "*que las casas de la primer clase destinadas precisamente para pescadores, disfruten lo espacioso de la Playa para componer los artefactos de las pesqueras, siendo su coste sin mucha diferencia el mismo que tenían las Barracas*", por lo que puede suponerse que no pendía del ánimo de los redactores que el Patrimonio Real construyera esas casas para luego enfeudarlas a los pescadores, sino que como habían sido norma desde tiempos de la conquista, pretendía hacer caer esta mejora sobre las espaldas de los enfiteutas para luego aprovecharse mediante su régimen de deberes e imposiciones feudales.

## 2.1. Los planes de la Bailía

El *Plan topografico...*, surgido del urbanismo ilustrado de la época, tenía problemas para su ejecución. Los enfiteutas ostentaban el derecho total sobre su dominio útil, es decir, sobre la propiedad de su vivienda, siempre que satisficieran el reducido canon anual y otras exacciones a las que estaban sometidos<sup>6</sup>.

A los responsables del Patrimonio Real no les resultaría fácil despojar de su dominio útil a ningún enfiteuta que cumpliera las obligaciones de su contrato. Además, los Jurados de Pescadores podían esgrimir la preferencia que tenía la gente del mar para el establecimiento de casas o barracas, reconocido por la mencionada sentencia de 1784, lo que entraba en franca contradicción con la enorme reserva de casas para veraneantes que preveía el plan, de manera que el total de casas reservadas a la gente del mar, excluidas las plantas bajas que pudieran haber cedido los ‘veraneantes’ por caridad o propia conveniencia, no cubría el número de familias que vivían antes del incendio. Esta circunstancia pudiera haber abierto un largo litigio, durante el cual el Real Patrimonio, obligado por la suspensión de la enfeudación mientras durara, quedaría privado de los derechos que le correspondieran y que incluso podía llegar a poner en peligro la consolidación del núcleo marítimo que, iniciada en tiempos de Jaume I, estaba haciéndose realidad superando las perspectivas más optimistas.

Su interés para esta investigación radica en comparar su resultado producto de reglas imperativas de gabinete ilustrado, con el resultando producto de reglas organizativas del hacer arquitectónico de sus pobladores. Como se describirá al final de este capítulo, la inclusión de la realidad física y social que supone el hacer

arquitectónico, será análogo al resultado del imperativo ilustrado, pero mucho más inclusivo, rico y variado.

El primer plan de la Bailía después del incendio de 1797, se dedicará a ordenar la estructura urbana auto-organizada y en su mayor parte autoconstruida, existente. Después en el siglo XIX, los sucesivos planes se limitarán a organizar su expansión que seguirá siendo construida por sus pobladores.

### 2.1.1. El Plan de Rectificación de la población de la playa: el casco antiguo; ordenando lo auto-organizado

El *Plan topografico...* no llegará a ejecutarse pues “*ni la Audiencia, ni el Capitan general, ni otra autoridad ó Tribunal podían suscitar competencia al Intendente cuando desempeñaba las funciones de Bayle*”, y el Intendente o Baile encargó el 29 de marzo de 1797 a los académicos Vicente Gascó y Juan Bautista La Corte, un proyecto para “*el arreglo material y político de aquella parte de población afectada por el incendio*”<sup>7</sup>.

No se ha encontrado ni consta que se conserve documentación de este proyecto, pero nos podemos hacer una idea de los condicionantes que aceptaron sus redactores leyendo este texto relativo al incendio de 1796, fechado en 1805: “*el incendio fue origen del mayor lucimiento que se advierte. Respetó el voraz elemento las pequeñas alquerías o casas de cal y canto que había entre las Barracas, aunque destruyéndolas en parte: y por lo mismo, se mandó, que no se construyesen chozas cubiertas de paja larga y anea, sino hechas de materiales como las de la Ciudad, y a línea con las que mejor pudieran nivelarse*”<sup>8</sup>.

6. Este derecho se extendía a su transmisión, división o agrupamiento, siempre gravados con sus correspondientes ‘impuestos’ –luismo, fadiga, cabreve,...

7. SANCHIS PALLARES, Antonio: **HISTORIA DEL CABANYAL – POBLE NOU DE LA MAR (1238-1897)**; Javier Boronat, Editor. Valencia, 2009 (pág 47).

8. CARTA A UN AMIGO SOBRE VARIOS PUNTOS QUE NO MENCIONA PASQUAL ESCLAPÉS EN SU RESÚMEN HISTÓRICO DE VALENCIA O SON POSTERIORES À SU PUBLICACION, que aparece en la edición de Josef Estevan en 1805 de ESCLAPÉS DE GUILLÓ, Pascual: **RESUMEN HISTORIAL DE LA FUNDACIÓN Y ANTIGÜEDAD DE LA CIUDAD DE VALENCIA DE LOS EDETANOS O DEL CID**; ed facsímil por París Valencia. Valencia 1979 y 1999.

9. La relación de vecinos de la leyenda del Plan Geográfico y la documentación custodiada en el Archivo del Reino, permite imaginar cómo eran esas rectificaciones. Por ejemplo, en [Bailía B, leg 14, exp 174], aparece un escrito de 16-10-1801, donde Vicente Alabau pide establecimiento para casa y taller de construcción de barcos, frente a la casa Coscollar (número 74 de la *partida del Cabañal*), al lado de la barraca de los Bueyes (número 189, primera referencia a una casa de Bous para la pesca del arte que se inicia en la década de los años 20 del siglo XVIII y que en 1786 consta de 32 embarcaciones dedicadas a ella). Vicente Cazador (que en 1792 estaba estudiando aún en la Academia de San Carlos), arquitecto designado por la Bailía, tiene que comprobar si puede obrarse según los ‘planos aprobados’. La parcela donde pretende edificar su casa Alabau, está donde estaba la barraca número 187 que fue destruida para evitar la propagación del incendio y pertenecía en 1796 a Lorenzo Sevilla, pero al parecer ahora no tiene dueño; tiene 30 palmos de ancho y 56 de fondo. El arquitecto “*no halla inconveniente (...) con tal que se sujete a las líneas de rectitud figuradas en el plan (seguramente el Plan de Rectificación... elaborado por Gascó y La Corte) y según las mismas, deberá alinear este edificio por la fachada y espaldas con los edificios de Thomasa Perez (número 181) y de Esperanza Rams (número 183)*”. De esta manera, acompasada con el ritmo vital del poblado, se irá realineando las calle de los Ángeles a la que corresponde este ejemplo concreto, y como ésta, las demás del casco antiguo de El Cabanyal.



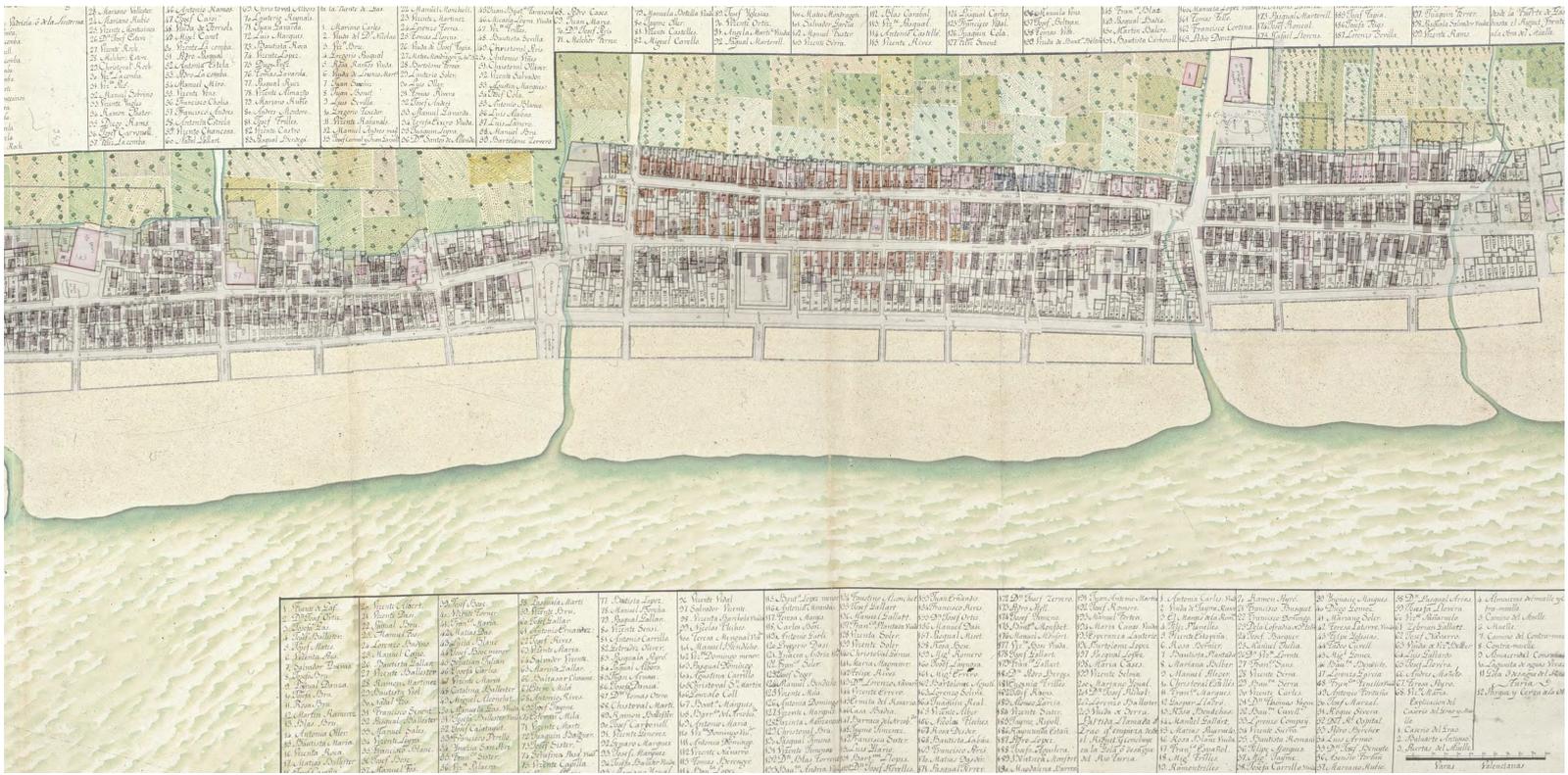
Fig. 3 El casco antiguo de El Cabanyal: superposición del *Plan Geográfico...* (Biblioteca Nacional) y la parcelación catastral del *Plano del Término Municipal de Valencia* dibujado entre los años 1929 a 1944 (Archivo de Arquitectura y Urbanismo de la ETSAV). Fuente: elaboración propia.

Se trataba de ordenar la población auto-organizada utilizando los efectos del incendio como una oportunidad. En su *Plan de Rectificación...*, los académicos Gascó y La Corte, emplearán una técnica que será muy utilizada en El Cabanyal durante el siglo XIX: la realineación. O mejor las realineaciones, pues su objetivo no era la completa rectificación del callejero, sino la realineación de trozos del mismo, apoyándose en las construcciones en *material sólido* preexistentes<sup>9</sup>.

Procediendo de esta manera, se evitan grandes alteraciones en el parcelario existente y se facilita la construcción y renovación de las edificaciones por parte de sus propietarios. Mediante la técnica iterativa de las

realineaciones, el *Plan de Rectificación...* en vez de sustituirla, transformará la morfología auto-organizada en un proceso dilatado en el tiempo que minimizará los efectos sobre sus pobladores y evitará perjuicios económicos al Real Patrimonio.

El resultado es el eficaz soporte urbano, formado por calles y plazas, cuyo trazado ha permanecido prácticamente inalterado hasta la actualidad y permite el acceso a un persistente parcelario sobre el que sus pobladores han construido las casas de lo que en este trabajo se ha identificado como la estructura urbana del casco antiguo de El Cabanyal.



Para demostrar esta hipótesis, se ha comprobado la fiabilidad del *Plan Geográfico*... comparando la ubicación de los edificios religiosos, los únicos que perviven desde 1796, con su ubicación actual y una vez superada la prueba, se ha procedido a superponerlo previa homogeneización, con el siguiente plano disponible con un nivel de detalle similar: el Plano del Término Municipal de Valencia dibujado entre los años 1929 a 1944, en concreto las secciones de las hojas de las series 48, 56 y 64 de la impresión de 1941 que reproducen el mismo territorio [Fig. 3].

En la imagen podemos apreciar la buena correspondencia de la parcelación de 1796 con la de 1941, que llega casi

a la perfección en las parcelas que en 1796 albergaban construcciones en *material sólido*. Las calles y plazas del casco antiguo en 1941 –cuyo trazado prácticamente se mantiene en la actualidad- provienen de las del poblado auto-organizado –que a su vez se apoya en el antiguo camino paralelo a la costa que conectaba el Cap de Franca con el Grau- transformadas mediante las sencillas operaciones de alineación, policía y ornato, comenzadas con el *Plan de Rectificación*... y perfeccionadas a lo largo de los años.

Así, recorriendo el plano de sur a norte, la primera de estas calles (la calle Chapa del Plano del Término Municipal, hoy desaparecida) parte de la puerta del

Mar de la cerca del *Caserío del Grao*, transcurre entre dos hileras de barracas y termina encajada entre cuatro casas-alquerías a poniente –las de *Antonia Carles (viuda)* y la *viuda de Jayme Ruvi* y después las casas de *Feliz Planelles* y *Vizente Estopiña*- y la gran alquería del *Marqués de la Romana*<sup>10</sup> a levante, hasta alcanzar un puente sobre el *Riguet* que nos adentra en la *partida del Cañamelar* [Fig. 4].

El puente nos dirige hacia la playa entre la casa-alquería de *Mariano Ygual* y las barracas de *Dn Josef Puchol*<sup>11</sup> (principio de la calle Escalante). Pero antes la calle gira a poniente para volver a tomar la dirección norte, entre la casa-alquería citada de *Mariano Ygual* y la de *Manuel Fortea*<sup>12</sup> y, tras dejar a poniente hacia la mitad de su recorrido un ensanchamiento delante de la *ermita del Rosario*, atraviesa toda la partida (la calle del Rosario), hasta otro puente, éste sobre la acequia de Gas<sup>13</sup> [Fig. 5].

10. Ferviente partidario de la idea del padre Tosca de abandonar el puerto en el Grao y construirlo en Cullera, unido con Valencia mediante un canal que atravesaría la Albufera.

11. Un tal Josef Puchol aparece como escultor valenciano en el año 1797 en CEÁN BERMÚDEZ, Juan Agustín: *DICCIONARIO HISTÓRICO DE LOS MÁS ILUSTRES PROFESORES DE LAS BELLAS ARTES*; ed ITSMO. Madrid, 2001 (edición facsímil del original impreso en Madrid el año 1800 en la imprenta de la viuda de Ibarra). Por otra parte, un tal Joseph Puchol era teniente de escultura de la Academia de San Carlos en 1774; a la muerte de Ignacio Vergara, es nombrado director de escultura el 21-04-1776 y director general el 31-12-1790; muere el 13 de julio de 1798.

12. Un tal Manuel Fortea, penitenciario del Real oratorio del Caballero de Gracia, pronunció sermones en Valencia entre 1798 y 1815, según *COLECCION DE VARIOS SERMONES. Predicados por...* Imp. Fermín Villalpando. Madrid, 1828.

13. Como curiosidad, al lado de esta acequia, al suroeste del puente, se señala en el plano la existencia de la fuente de Gas; cabe a esta fuente, al sur está la barraca de Josefa Gas: ¿puede ser este el origen tan discutido del nombre de dicha acequia?; de todas formas el plano es posterior a las disposiciones de Nueva Planta (1707) que obligaron a la castellanización de los nombres y topónimos, por lo que pudiera ser que un propietario anterior de la barraca fuera En Gasc.

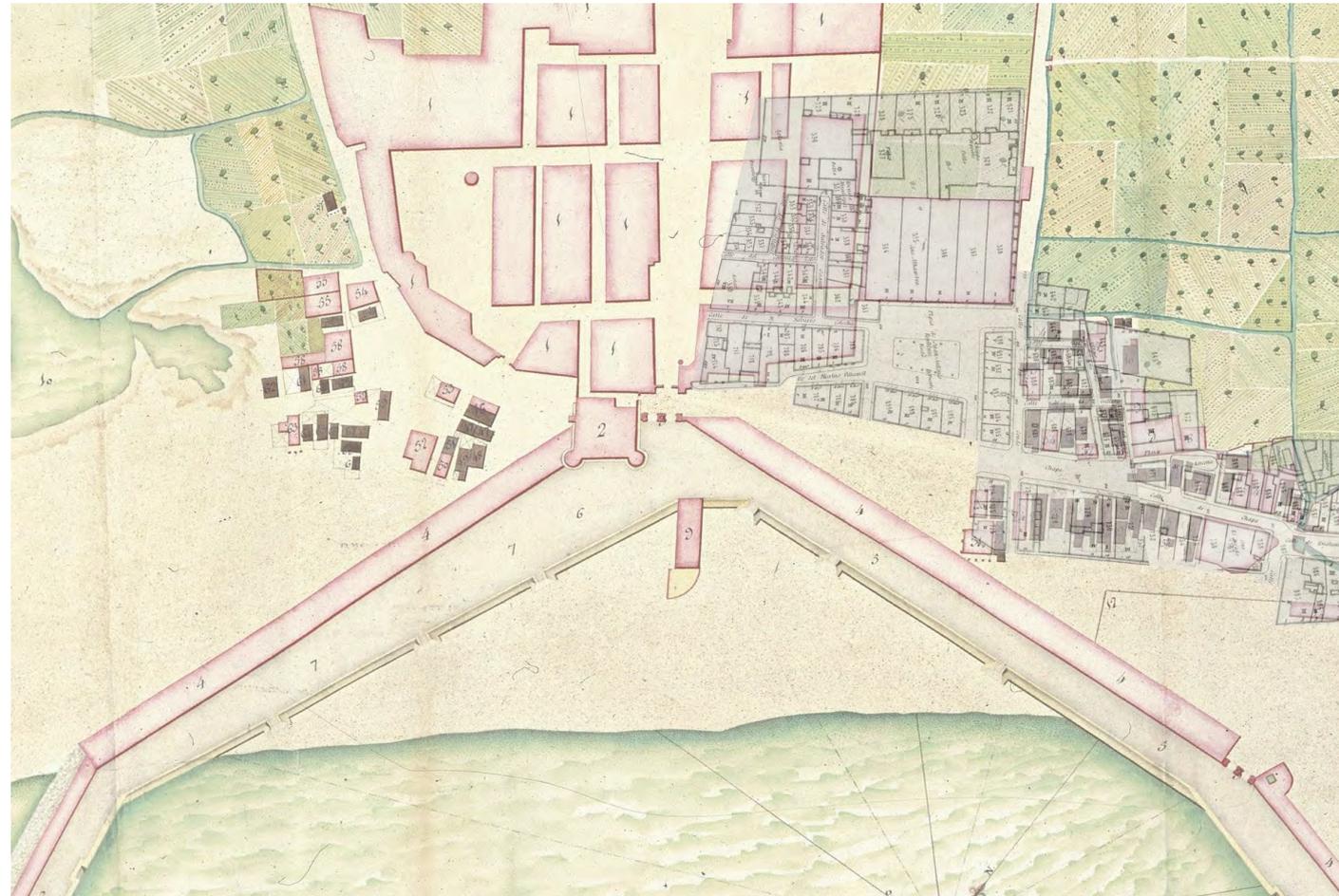


Fig. 4 Superposición del *Plan Geográfico...* con la parcelación catastral (1929 a 1944), detalle de la *partida del Grao*. Fuente: elaboración propia.

Una vez cruzada la acequia, tras un nuevo ensanchamiento (la plaza de Galán, actual plaza de la cruz del Cañamellar) delimitado en sus respectivos ángulos noroeste y suroeste por las alquerías de *Bartolomé Zerveró* y de *Luis Alabao*, la calle (convertida en la calle de Los Ángeles) continua por la *partida del Cabañal* hasta llegar al *camino de la Ermita de Los Ángeles*. Pero en la *partida del Cabañal*, además de las dos hileras de edificios existentes en las del *Grao* y del

*Cañamellar*, existe otra agrupación muy compacta de edificación que se desarrolla a poniente justo en el límite del terreno cultivado; pues bien, entre esa agrupación y la hilera de poniente que forma la mencionada calle de los Ángeles que viene desde la *partida del Cañamellar*, se dibuja una nueva ‘calle’ (la calle de San Pedro) que tras recorrer la *partida del Cabañal* de sur a norte, termina en un ensanchamiento donde se juntan ambas calles (la plazuela de los Ángeles, hoy de la Virgen de



Fig. 5 Superposición del *Plan Geográfico...*, con la parcelación catastral (1929 a 1944), detalle de la *partida del Cañamellar*. Fuente: elaboración propia.

Vallibana) y que da acceso a un nuevo puente, éste sobre la acequia de Los Ángeles [Fig. 6].

Al atravesar el puente, nos adentramos en la *partida del Cavo de Francia*, donde aparecen dos calles paralelas que continúan hacia el norte hasta la acequia de la Cadena (las calles del Pilar y de San Roque, actuales Nicolau de Monsoriu y Tramoyeres) [Fig. 7].

Finalmente, un último puente salva esta acequia y conduce al camino de la *alqueria del Capitán Alegre o de la Linterna*, señalada en el plano como perteneciente a *Dn Thomas Vadriola*<sup>14</sup> (la esquina sureste de la alquería define el cruce de San Roque con una calle en proyecto, la actual Conde de Mérito).

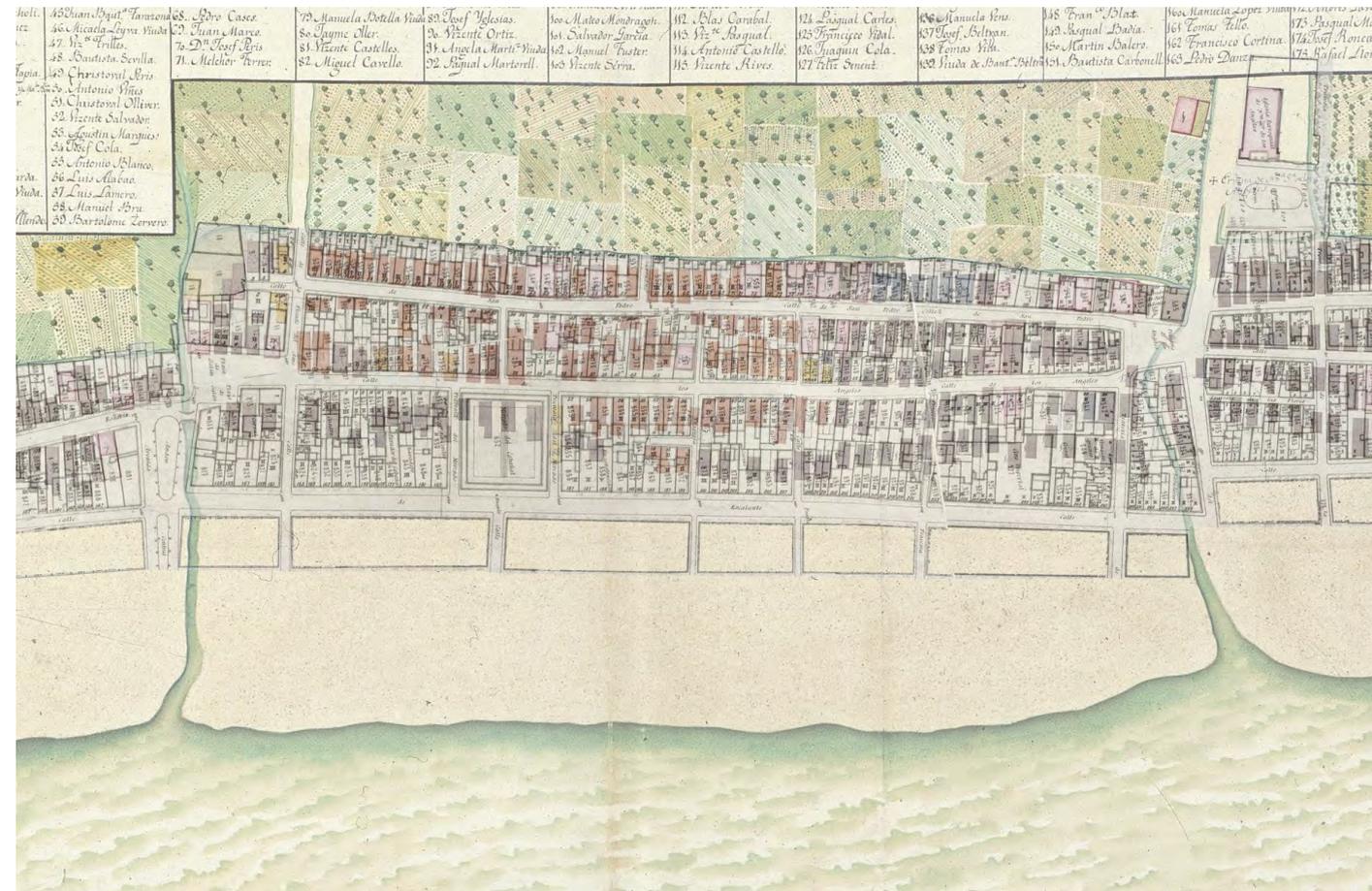


Fig. 6 Superposición del Plan Geográfico..., con la parcelación catastral (1929 a 1944), detalle de la *partida del Cabañal*. Fuente: elaboración propia.

14. "... el 19 de Febrero de 1792, Don Jayme Roig vende la alquería y las cuatro cahizadas al Illustre Señor Don Tomás Valeriola, Cavallero del Abito de Santiago, Dueño y Señor Territorial de los Lugares de Ayacor y Masalfasar". SANCHIS PALLARES, Antonio: **HISTORIA DEL CABANYAL – POBLE NOU DE LA MAR** (1238-1897); Javier Boronat, Editor. Valencia, 2009 (pág 71).

Más interesante para este trabajo es la descripción de las travesías que Gascó y La Corte debieron proyectar que al igual que en el *Plan topográfico...*, se desentienden de la huerta y se multiplican para facilitar la relación con la playa de los habitantes de la *poblacion de la playa de la ciudad de Valencia* hasta su lugar de trabajo y durante la canícula, facilitar el acceso de los ‘veraneantes’ a la orilla del mar<sup>15</sup>.



Fig. 7 Superposición del *Plan Geográfico...*, con la parcelación catastral (1929-1944), detalle de la *partida del Cavo de Francia*. Fuente: elaboración propia.

Se pueden distinguir dos esquemas de travesías: las que prolongan el trazado de los caminos que llegaban al núcleo histórico después de atravesar la huerta del partido de Santo Tomás y las que tienen su origen en las calles del casco antiguo de El Cabanyal [Fig. 8]; ambos esquemas debían someterse a la regla morfológica que obligaba a respetar las alineaciones de las edificaciones de *material sólido* existentes. Al primer esquema corresponden las siguientes travesías:

- Empezando por el sur en la *partida llamada del Grao*, nada más pasar el vacío frente a las Atarazanas y antes de entrar en la calle Chapa, existe un camino (1) que deja al sur las Atarazanas y un lienzo de la antigua y arruinada muralla del Grau y queda limitado por el norte por una acequia (la actual José Aguirre) [Fig. 4].
- Una vez franqueado el *Riguet*, ya en la *partida del Cañamelar*, la pared sur de las alquerías de *Manuel Fortea* y de *Mariano Ygual*, definen el límite norte de una nueva travesía (2) (Francisco Cubelles) que se adentra en la huerta tras salvar mediante un puentecillo el azarbe que de norte a sur, delimita la frontera entre la huerta del partido de Santo Tomás y el territorio del Real Patrimonio. Avanzando hacia el norte, se dibuja otro camino (3) hacia las alquerías de *Dn Lorenzo Navarro* y *Dn Josef Zerveró*<sup>16</sup>; la casa-alquería de *Bautista Labáu* ocupa el ángulo noroccidental de esta travesía (travesía de Calabuig, hoy Marià Cuber) con la calle del Rosario que como se acaba de describir, recorre la *partida del Cañamelar* de sur a norte. Pasada la *Ermita del Rosario*, encontramos otro camino que penetra hacia la huerta entre dos acequias, la senda de Albors<sup>17</sup> (4), el ángulo noroccidental de esta travesía (travesía de Borrasca, hoy arcipreste Vicente Gallart) con la calle del Rosario, está ocupado por la alquería y huerto de *D Tomas Otero*<sup>18</sup>. Al norte de la alquería de Otero se abre un ‘atzucat’ (5) (el callejón de Riuet), que permite el acceso a una serie de barracas orientadas norte-sur (una excepción en

15. Como habían previsto los redactores del *Plan topográfico...* la prolongación de estas travesías será la urdimbre sobre la que se tejerán en el siglos XIX, las nuevas manzanas, necesarias para perseguir la línea de costa en su desplazamiento hacia el este a medida que progresaran las obras del puerto.

16. Que en el Mapa de la situación y contornos del Grau de Valencia, dibujado por Nicolás Bodin en 1739 pertenecía al Conde de Carlet.

17. En el plano del partido de Santo Tomás dibujado por Lorenzo Mansilla en 1722, recibe el nombre de senda de Roca, asociado a la acequia del mismo nombre.

18. Un tal Tomás de Otero, fue secretario de la Real Sociedad Económica de Amigos Del País Valenciano (puesto al que renunció en 1807); fue un experto en agricultura y sericultura.



Fig. 8 Hipótesis del barrio en 1806 con sus travesías principales. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

la regla general que se mantiene en la actualidad). Continuando el recorrido por la ‘calle’ hacia el norte, distinguimos otro puentecillo sobre el azarbe que franquea un paso hacia la huerta (6); este paso genera una nueva travesía (travesía del Mar, hoy Just Vilar) que se apoya en las paredes norte de las alquerías de *Pasqual Bru y Lorenzo Badino* [Fig. 5].

- Ya en la *partida del Cabañal*, tras cruzar la acequia de Gas (en cuyos márgenes aparece la avenida del Mare Nostrum, hoy del Mediterráneo), se dibuja un nuevo camino entre acequias que se interna en la huerta, el camino de Algirós (7); la casa-alquería de *Bartolomé Zerveró* define el ángulo sureste de la travesía correspondiente (calle de la Fuente del Amo hoy Islas Columbretes). No existen más caminos ni puentes que permitan el paso sobre el azarbe, frontera entre la *partida del Cabañal* y la huerta; tan solo se pueden ver dos ínfimas pasarelas, que no conectan con camino alguno, entre las barracas de *Lauterio Soler y Luis Oller* y entre la casa-alquería de *Josef Anderi* y la barraca de *Tomas Rivera*; puede que lo que parecen dos puentes fueran azudes para delimitar una zona de lavadero (el caso es que entre las barracas de Soler y Oller, aparece la travesía (8) Lavadero) [Fig. 6].
- En la frontera entre la *partida del Cabañal* y la del *Cavo de Francia*, el camino de *Ermita de Los Angeles*, que proviene del camino de El Cabanyal (11), pasa entre dicha *Ermita* y la alquería de *Mariano Carles* y tras dejar al sur la plaza de la Virgen de Vallibana, penetra en el caserío (calle del Pintor Ferrandis) apoyándose en las paredes norte de las barracas de *Pasqual Berdegá y Teresa Carbonell* situadas al norte de la acequia de Los Ángeles, ya en la *partida del Cavo de Francia*. En toda la *partida*, no queda registrado en el dibujo ningún puente sobre el azarbe, ni ningún camino en la huerta hasta llegar a la acequia de La Cadena; tras cruzarla, la calle del Pilar –actual Nicolau de Monsoriu– termina en la *alquería del Capitán Alegre o de la Linterna*<sup>19</sup> [Fig. 7].

Este primer sistema de travesías, se completó con otro que desde las calles del casco antiguo, acrecienta la accesibilidad a la playa, lugar de ocio para los ‘veraneantes’ y de trabajo para los pescadores. Probablemente, este sistema secundario se acabará de perfeccionar con la planificación de la extensión del siglo XIX<sup>20</sup> que se describirá en el siguiente apartado; algunas travesías del sistema que satisfacen la regla morfológica sobre el respeto de las *alineaciones* de las edificaciones existentes de *material sólido*, podrían haber sido previstas por Gascó y La Corte:

- En la *partida del Cabañal*, la del Cura Planelles (10) se apoya en la pared sur de la casa-alquería de *Manuel Aznar* situada en la calle de San Pedro; la de Pescadores, se apoya en la pared norte de la casa-alquería de *Francisco Beltran* en la calle de los Ángeles (9).
- En la *partida del Cañamelar*, por su relevancia, es posible que el trazado de la de la Iglesia del Rosario (3), estuviera incluido en el *Plan de Rectificación...*

La interpretación que a falta de documentación gráfica, se ha hecho en esta investigación del plan de los académicos Gascó y La Corte aprobado en 1797, supone que los autores aceptaron el modelo reticular del *Plan topografico...*, pero en un obligado ejercicio de realismo<sup>21</sup>, aprovecharon las edificaciones de *obra sólida* existentes para operaciones localizadas de realineación de las hileras edificadas que interrumpidas por travesías, configuran manzanas estrechas y alargadas, como primera acción estructuradora del modelo auto-organizado que había ido produciendo hasta el momento la estructura urbana de El Cabanyal. Con las oportunidades que les brinda esa realidad, el Plan de Rectificación..., aprovechará los pequeños ensanchamientos que permite la persistencia del parcelario para generar el sistema de plazas descrito: la plaza de la Constitución frente a la Ermita del Rosario, y la plaza de Galán y la plazuela de los Ángeles al

19. Como veremos, esta alquería configura el ángulo suroriental de la parcela ocupada hasta hace poco por los cuarteles de la Remonta, hoy convertidos en jardín; la alineación sur de su planta, coincide con la traza norte de la calle Conde Mérito-Remonta y la poniente de la calle Tramoyeres.

20. Las travesías de Teatro de la Marina en la *partida del Cañamelar*; Amparo Guillén/Sol, Carles Ros y Espadán en la *partida del Cabañal*; y Marina y Vicent Guillot en la *partida del Cap de França*, que junto a Remonta/Conde de Mérito, ya del siglo XX, completan las 17 travesías existentes en la actualidad.

21. Al respeto de los condicionante geográficos, se une el respeto a los condicionantes sociológicos.

principio y al final de la partida del Cabañal –hoy plazas del Rosario, de la Cruz del Canyamelar y de la Virgen de Vallibana. A este sistema se añadirán la plaza de los Ángeles frente a la ermita homónima y la plaza de Calabuig al comienzo de la travesía del mismo nombre –hoy Marià Cuber. Las calles rectificadas engarzarán el sistema de plazas que junto a las travesías y las edificaciones que las definen construidas o promovidas por sus pobladores, consolidaron el eficaz soporte de las relaciones sociales que se producen en la estructura urbana de lo que hoy constituye el casco antiguo de El Cabanyal [Fig. 9].

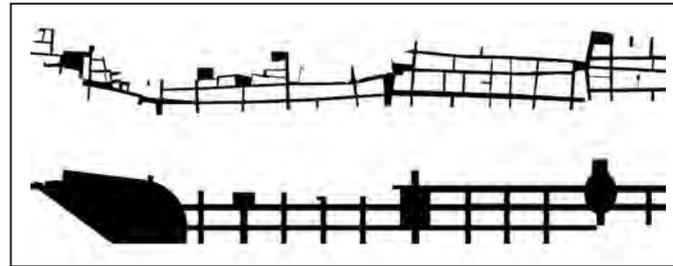


Fig. 9 Esquemas de la red de espacios libres no parcelados del Plan geográfico y del Plan topográfico. Fuente: elaboración propia.

### 2.1.2. Los planes de expansión: las ampliaciones; organizando lo autoconstruido

Como ya se describió en el capítulo primero, las obras del puerto aprobadas en 1793 habían avanzado hasta 1797 provocando el desplazamiento de la línea de costa. Esta circunstancia permitió que Gascó y La Corte acometieran en su *Plan de Rectificación...* una primera ampliación del caserío hasta la calle Escalante, respetando el deslinde de la zona marítima efectuado del 15 de marzo de 1786 con motivo de la disputa entre el Consejo, Justicia y Regimiento de Valencia por un lado y el Real Patrimonio por otro.

Posiblemente la alineación de la fachada de levante de la calle Escalante se ajusta a este deslinde que le aparta de

la ideal línea recta; Gascó y La Corte debieron adaptarse a los condicionantes de la realidad, como en todo su plan.

### *La ampliación de Salvador Escrig: de reticular a retiforme*

La continuación de las obras entre 1802 y 1805, tras su suspensión en 1797, desplazó nuevamente la línea de costa. Estos nuevos terrenos ganados al mar como efecto de las obras del puerto sufragadas por el Estado, son usurpados por el Real Patrimonio que los utilizará en provecho propio. Para ello, en tiempos del Intendente o Baile Cayetano de Urbina, se redacta un nuevo *Plan de la Playa del Mar* que se presentó en las oficinas de la Contaduría Principal el 03-06-1806<sup>22</sup>, instando a su consulta a los jurados de la Comunidad de Pescadores de Valencia y el Grao, “*a fin de que acudiendo a ella se enterasen de las reformas, y aumento de establecimientos que se han proyectado*”<sup>23</sup>.

No se ha encontrado documentación gráfica de este plan, por lo que de nuevo se acudirá a otras fuentes documentales. A partir de 1806, la Bailía se dirige al arquitecto de la academia Salvador Escrig i Garriga<sup>24</sup> para que dictamine sobre las solicitudes de establecimiento: “*Adjunto paso a V la instancia de (solicitante) en que solicita establecimiento para construir en la playa del Mar partida del (Cañamelar, Cabañal o Cavo de Francia) a fin de que en su visita y con presencia de lo que V tiene demarcado en el nuevo plan de rectificación de la misma, que manifieste la extensión, lindes, líneas y demás circunstancias con que podrá adherirse a su solicitud, sin perjuicio particular ó público*”. La frase “*con presencia de lo que V tiene demarcado*” adjudica la autoría de un nuevo plan de rectificación, a Salvador Escrig<sup>25</sup>. Con toda probabilidad, este nuevo plan de rectificación debe ser el *Plan de la Playa del Mar* presentado el 3 de junio de 1806 que el

22. ARV: Bailía B expediente 177, legajo 15.

23. GARCÍA MONERRIS, Carmen: **LA CORONA CONTRA LA HISTORIA: JOSÉ CANGA ARGÜELLES Y LA REFORMA DEL REAL PATRIMONIO**; Publicaciones de la Universitat de València. Valencia, 2005.

24. Padre de Salvador Escrig Melchor, arquitecto de la plaza redonda en 1837.

25. El mismo Escrig había sido designado en julio de 1805 por la Real Academia de San Carlos para “*demarcar la playa del Grao de esta ciudad tirando la línea divisoria que determine la parte en que pueden concederse Establecimientos*”.

Intendente del RP envía para su examen a la Academia de San Carlos que en Junta de 18 de junio de 1806, determina que el valor del *Plan en cinco papeles que manifiestan toda la población de la Playa del Mar de esta ciudad* es de 10000 reales de vellón<sup>26</sup>.

El arquitecto responde a las solicitudes de la siguiente forma: *“En vista de la solicitud de (solicitante), y de lo que V me previene en su oficio, y con arreglo a lo demarcado en el nuevo plan de rectificación de la playa del Mar partida del (Cañamelar, Cabañal o Cavo de Francia), dejo señalado el terreno que solicita este interesado con la extensión de (aproximadamente de 30 palmos de ancharia y de 90 de largaria) y plantificada la Barraca a la línea que debe quedar en cuyo estado y no variándose no causa perjuicio alguna antes hermoseara el aspecto publico, y será de utilidad y beneficio común de vecinos de dicha partida, al Patrimonio y al mismo interesado que sus posibles no alcanzan a obrar con material solido, en estos términos puede adherirse al Establecimiento con tal de que concluya la referida barraca dentro del año y pague el censo anuo, y demás derechos de enfeudación, que no pueda variar la naturaleza del edificio sin licencia del Sr Intendente ni formar rellano delante de él ni criar piteras ni otra maleza que impida el transito y afee el aspecto publico. Este terreno se halla en el citado Plan marcado con el (nº xxx) y (lindes). Que es todo lo que puede manifestar a V para los fines que pueda convenir al Rl Patrimonio”*.

Como las posibilidades de algunos pobladores de El Cabanyal *“no alcanzan a obrar con material solido”* como era requerido para edificar en el casco antiguo desde el incendio de 1796, varios patrones de la *Matrícula del mar del Cabañal*, se habían dirigido al Intendente o Baile General en 1808, indicando que en los nuevos terrenos ganados al mar no habría perjuicio alguno en edificar barracas, pues *“estableciéndose estas a distancia proporcionada y separada de los demás edificios y a la línea del mar”* se evitarían los estragos

ocurridos en caso de incendio. La solicitud fue atendida; la Bailía y sus arquitectos, en un ejercicio de realismo, abordaron la primera ampliación de El Cabanyal *“para aumento de los intereses del Real Patrimonio”*, mediante hileras de manzanas de barracas cuya construcción se acompañó a la demarcación de los sucesivos deslindes de la playa creciente por las obras del puerto<sup>27</sup>.

Este *Plan de la Playa del Mar* promovido por la Bailía en 1806, supone *“el inicio de una planificada y sistemática intervención, un impulso reformista, las bases de un auténtico plan de ordenación urbana con indudables repercusiones para la Hacienda Real, en los terrenos ganados al mar (y que se adjudica el Real Patrimonio en aplicación de la sentencia de 1784)”*<sup>28</sup>.

Con arreglo a este plan, *“por los años de 1815 y 1816, edificáronse varias calles de casas y barracas; las más próximas al mar son de nuestro tiempo”* y en una nota: *“Hasta aquella fecha el Cañamelar sólo tenía dos calles de barracas y alquerías, las inmediatas á la huerta. En muy poco tiempo se construyeron las de San José (actual Escalante), Mayor (José Benlliure), Carmen (Progreso) y Fernando VII (Padre Luis Navarro)”*<sup>29</sup>.

El *Plan de la Playa del Mar* expuesto en 1806, debió estar vigente al menos hasta 1839, pues del 15 de mayo de ese año es este documento firmado por el notario Pío Miguel Montoliu: *“a causa de haberse retirado la lengua de agua por la formación del muelle y contra-muelle del Grao y su almacén (...) se han aumentado tierras (...) y en la partida del lugar nuevo del Mar, hasta cuatro hileras mas de barracas y casas o alquerias, formando calles anchas y rectas con las correspondientes travesías siguiendo el plan de rectificación que se levantó de su distrito y el de las otras partidas en 1805, por disposición de la Junta Patrimonial, para mayor comodidad, aumento de población en lo compatible, y su regular ornato”* [Fig. 10].

26. ALDEA HERNÁNDEZ, Ángela: “El arquitecto Salvador Escrig”, en la revista **ARCHIVO DE ARTE VALENCIANO**. Valencia, 1995 (p 99 y ss).

27. A pesar de que la Hacienda Real nunca financió las obras del puerto.

28. GARCÍA MONERRIS, Carmen: **LA CORONA CONTRA LA HISTORIA: JOSÉ CANGA ARGÜELLES Y LA REFORMA DEL REAL PATRIMONIO**; Publicaciones de la Universitat de València. Valencia, 2005.

29. LLORENTE, Teodoro: **VALENCIA**; Ed Daniel Cortezo y C<sup>a</sup>. Barcelona 1889 (p 460 a 462)



Fig. 10 Hipótesis del estado en 1837. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Para la primera ampliación de El Cabanyal, Salvador Escrig multiplicará las travesías procedentes del plan de Gascó y La Corte<sup>30</sup>, y las utilizará como la urdimbre sobre la que se tejerán las nuevas cuatro nuevas hileras de manzanas estrechas y alargadas cuyas fachadas configurarían las calles paralelas al mar.

Cada una de las sucesivas hileras se irá construyendo persiguiendo la playa-industria, a medida de que finalice la construcción de la anterior. Las nuevas manzanas, se dividirán en lotes de una anchura aproximada de 34 palmos y que a diferencia de los del *Plan topográfico*..., van de calle a calle; en cada uno de estos lotes, cada enfiteuta deberá construir su vivienda, la mayor parte de las veces una barraca –pues “*sus posibles no alcanzan para obrar en material sólido*”- con la única condición de que guarde la línea de las anchas calles que debieron ser ideadas rectas.

Este primer plan de la expansión del siglo XIX, se limita a definir alineaciones de calles y travesías y la división de las manzanas resultantes en lotes o parcelas de tamaño uniforme, capaces para alojar las barracas de los pobladores. La disciplina urbanística gestionada por la Bailía se limita a la colocación de las señales (*fitas*) que delimitan el espacio público y los límites de los lotes, aunque “*por lo feble y arenisco que es el terreno no podrán subsistir*”, lo que dará lugar al conflicto que se resolverá en la duración del proceso mediante el diálogo cooperativo, de manera que la rigidez geométrica de la retícula quedará matizada, resultando calles y travesías cuasi-rectas –rectoides- y cuasi paralelas entre sí –paraleloides- lo que no impide que la retícula –reticuloide- de calles anchas paralelas al mar y travesías para acceder a la playa-industria, sea totalmente funcional como viario y como eficaz soporte de las relaciones sociales entre los pobladores.

Este resultado -oide, –‘parecido a’, ‘en forma de’- es una de las características valorables de la dinámica de

crecimiento de la estructura urbana de El Cabanyal; en esta investigación se ha definido como crecimiento ‘retiforme’, que expresa la adaptación de una retícula ideal a la realidad física y social.

### ***La ampliación de José Serrano: la calle de la Reina***

En 1821 se retoman las obras del puerto: ese año el arquitecto José Serrano construye por encargo de la cofradía de pescadores del Grau un muelle a continuación de donde quedaron las obras del dique de Levante o Barlovento en 1805 [Fig. 11]; en los años siguientes continuaron las obras hasta que en 1833 se suspendieron de nuevo.

Estas obras supusieron un nuevo desplazamiento de la línea de costa que permitió a la Bailía encargar en 1840 al mismo José Serrano, una calle en honor a la reina Isabel II en el Canyamelar, delimitada por dos nuevas hileras de casas.



Fig. 11 *PLAN geométrico del estado que en el día tienen las obras del Puerto que de orden de S.M. se construye en la playa del Grau de Valencia, en el que se manifiestan las Direcciones de sus caminos, Muelle y contraMuelle*, de José Serrano, 1824. Fuente: Servicio Geográfico del Ejército. 182.

30. Como se ha reflejado en una nota anterior, las travesías de Teatro de la Marina (5') en la *partida del Cañamelar*; Amparo Guillén/Sol (7'), Carles Ros (9') y Espadán (10') en la *partida del Cabañal*; y Marina (12) y Vicent Guillot (13) en la *partida del Cap de França*, podrían ser de uno u otro plan.

31. Las competencias municipales eran exclusivas o privativas: las exclusivas se reducían al círculo de intereses relativo a la convivencia sobre el territorio, competencias sobre cuestiones que llamaríamos de medio ambiente (limpieza viaria, desecación de lagunas y pantanos, canalizaciones, aguas residuales) y sobre sanidad, beneficencia, abastecimientos,...; por otra parte, las competencias privativas, sujetas a la tutela de la Diputación como jefe político y superior jerárquico, eran: el registro civil, las obras públicas locales, vigilancia de montes, administración e inversión de fondos públicos, etc.

32. Ley de 26 de agosto de 1837 de abolición de señoríos y régimen feudal.

33. SEBASTIÁ, Enric y PIQUERAS, José A: **PERVIVENCIAS FEUDALES Y REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA**; Ed Alfons el Magnánim. Valencia, 1987.

34. El *Plan de la Playa del Mar* de Salvador Escrig.

35. Todos los entrecomillados de este párrafo, provienen de: ARV, BAILIA, B, Leg 11,exp 114.

36. En este documento se inscribieron los agraciados en el reparto de solares en enfiteusis. Existió un Plano Topográfico redactado por José Serrano que incluía dos figuras con los modelos de fachadas a que debían ajustarse las casas de una y de dos plantas, según se desprende del “*pliego de condiciones en que se conformaron los agraciados*”.

37. En noviembre de 1842 se concedió ensanchar las manzanas de poniente hasta 123 palmos (27,88 m) más ajustados a la profundidad actual (en detrimento de la anchura de la calle posterior a dicha hilera, la actual calle de la Barraca) Archivo General de Palacio, sección Adm., caja 7156, expte 2557.

38. “*Condiciones a que deberán sujetarse los que soliciten establecimiento de solares en el plano que se ha formado para la nueva calle que se ha de abrir en la Playa del Mar de la Partida del Canyamelar: 1ª El agraciado debe sujetarse a pagar la pensión annua de 10 sueldos y luismo en las ventas y a las demas condiciones de la enfiteusis. 2ª Si al año de*

Entramos en un periodo político revuelto que en El Cabanyal va a tener como consecuencia la coincidencia de cuatro administraciones que se disputan territorio y jurisdicción: el Estado en la zona marítima, la Bailía en los terrenos ganados al mar y desde 1837, el nuevo ayuntamiento constitucional de Pueblo Nuevo del Mar<sup>31</sup> –formado por las partidas de Cap de França, Cabanyal y Canyamelar- y poco tiempo antes la Diputación provincial (instituciones emanadas de las Cortes de Cádiz en 1812, suspendidas durante el reinado de Fernando VII).

En este periodo de guerras, revoluciones, leyes desamortizadoras, ... se procederá a la abolición del régimen feudal<sup>32</sup>, aunque el Real Patrimonio continuó comportándose en El Cabanyal/Pueblo Nuevo del Mar como si no hubiera sucedido nada<sup>33</sup>, hasta que el 12 de mayo de 1865 se publicó la Ley de desamortización del Patrimonio Real (que pasó a ser de la Corona) y desaparición de la Bailía General, que obligó al censalista a la venta o redención de sus censos enfitéuticos.

Durante este periodo, la Bailía continuó el *impulso reformista* iniciado en 1806, con la esperanza de que la planificación urbana de los terrenos ganados al mar por las obras del puerto a cuya financiación nunca contribuyó, siguieran rindiendo beneficios a las arcas del Real Patrimonio. Desde 1835, el Baile general Antonio González Madroño venía pidiendo rigor en la disciplina urbanística, para lo que debían ponerse “*fitas en los parajes más públicos de las tres poblaciones para alineación de las calles*” que sirvieran al Celador –algo así como el encargado por la Bailía de la policía urbana- para exigir el cumplimiento “*del plano que rige en dichas Playa*”<sup>34</sup>.

En 1840 el mismo Madroño se dirige al alcalde constitucional de Pueblo Nuevo del Mar, solicitándole colaboración en la alineación de calles y la nivelación

de aceras y le anuncia la posibilidad de habilitar una nueva calles en beneficio de S M la Reina, de sus habitantes y de los de la ciudad “*que hallan recreo en ella, en particular en la estación de verano*”. Este escrito es respondido por Mariano Honrubia, el Baile local, conocedor ‘in situ’ e ‘in visu’ de la situación, que comunica a su superior “*el interés, actividad y oficio con que el Alcalde Const de PNM procede a la nivelación de los rellanos construidos en las aceras de las calles del Cañamelar y Cabañal y en caso de que se abra nueva calle, sea con arreglo a un plan que llame la atención según lo exige la bella localidad y gusto del día*”.

Para que esto sea posible, se encargó mediante oficio de 3 de julio de 1840 a José Serrano, “*como Arquitecto de la Dependencia (...) el trabajo de formar un presupuesto del coste que podría tener la citada rectificación de calles agregando al mencionado presupuesto el gasto que causaría la fitación y alineamiento de la fita o calle que se proyecta abrir en el Cañamelar, desde el Rihuet a la acequia de fuente de Gas*” que no es otra que la calle de la Reina y que el propio Serrano ve muy pertinente pues esa parte del Canyamelar “*se halla vestido de edificios de costosa y agradable perspectiva como destinados al recreo y comodidad de sus dueños, a la par que es ya muy crecido el vecindario que cuenta dicho punto concurrido no solo en la estación calurosa, si que también en lo restante del año, pues habitado particularmente por matriculados y marineros, las relaciones de estos atraen precisamente la concurrencia, y siendo también motivo de ésta la proximidad a esta capital, la buena proporción del camino y el comercio continuo en razón del Puerto*”<sup>35</sup>

Según la leyenda del “*estado demostrativo*”<sup>36</sup> conservado en el Archivo del Reino de Valencia [Fig. 12], la calle de la Reina tenía una anchura de 84 palmos valencianos (si consideramos 22,65 cm por palmo, unos 19 metros, muy similar a los poco más de 19 que tiene en la actualidad) en los que se incluyen sendos andenes de 12 palmos



Fig. 12 Plano del “estado demostrativo” de la calle de la Reina, 1840. Fuente: Archivo del Reino de Valencia (expediente 167 de BailíaB).

(unos 2,70 metros) frente a cada una de las 12 islas o manzanas que la orlan, numeradas de la 1ª a la 6ª a levante y de la 7ª a la 12ª a poniente.

No consta el ancho de las calles que separan estas islas entre sí, aunque dejan paso a las travesías que existían anteriormente, permitiendo la conexión del resto del municipio con el mar, sin interrupciones. Por ello, la dimensión de las manzanas es variable, como lo es el número de solares que albergan. Así, comenzando a contar desde el Rihuet, la 1ª y la 7ª albergan 9 solares cada una, de 31 y  $\frac{3}{4}$ , y 32 palmos de anchura respectivamente; la 2ª y la 8ª albergan 12 solares cada una, de 32 y  $\frac{1}{4}$  y 32 y  $\frac{1}{4}$  palmos de anchura respectivamente; la 3ª y la 9ª albergan 14 solares cada una, de 32 y dos dedos y 32 y dos dedos de anchura respectivamente; la 4ª y la 10ª albergan 7 solares cada una, ambas de 34 palmos de anchura; la 5ª y la 11ª albergan 12 solares cada una, de 33 y 34 palmos de anchura respectivamente; la 6ª y la 12ª albergan 8 solares cada una de 31 y  $\frac{1}{2}$  y 32 palmos de anchura respectivamente.

Dejando el paso suficiente para las travesías, los solares se adaptan a la trama existente aprovechando al máximo cada palmo, para obtener solares entre 31 y 34 palmos de anchura. Respecto a la profundidad, las 6 manzanas de levante tienen 101 palmos (unos 22,90 metros, un poco más estrechas que los casi 24 metros que tienen hoy en día) y las 6 de poniente tienen 90 palmos (unos 20,40 metros, muy inferiores a los más de 28 de la actualidad<sup>37</sup>). Otra diferencia entre las manzanas de poniente y levante, consiste en que en éstas sólo se podía edificar en planta baja, mientras que en las de poniente de debía edificar planta baja y una habitación en una planta superior (es de suponer que para que todas ellas tuvieran vistas al mar); todas las edificaciones debían cumplir un riguroso pliego de condiciones<sup>38</sup>.

La nueva calle que contó con “la anuencia de la Marina y del Ayuntamiento Constitucional del Pueblo Nuevo del Mar”; la calle de la Reina es un ejemplo, quizás el último, de armonía entre la Bailía, el Ayuntamiento y la Marina; sólo muestra oposición la Junta de Gobierno de la provincia, que en octubre de 1840 considera que el Real Patrimonio y su Junta Patrimonial, no tienen

hallarse aprobado por la Superioridad la concesión del establecimiento no se hubiere construido el edificio, entendiéndose que queda nulo y sin ningún derecho al mismo el interesado, y en plena libertad la Bailía general para concederlo a otro, sin mas diligencias gubernativas ni judiciales.<sup>3ª</sup> Todos los edificios tanto de la parte de tierra como de la del mar se construirán de obra solida y buena madera.<sup>4ª</sup> Los 62 edificios que resultan en las 6 manzanas de la parte del mar, serán casas bajas al piso de tierra, sin que por ningún motivo ni pretexto alguno puedan levantar ninguna clase de obra mas que la cubierta de la casa, en lo interior de la misma y en lo exterior tampoco levantará mas que la fachada principal que mira a la calle, y lo mismo observará en la otra que mira al mar.<sup>5ª</sup> Los 62 edificios que resultan en las 6 manzanas de la parte de la calle de San Fernando, serán casas bajas al piso de tierra con habitación alta.<sup>6ª</sup> Todos los edificios o casas tendrán un andén comprensivo de todo el ancho de su fachada principal, y lo mismo de las espaldas de 12 palmos valencianos de ancho y unidos unos con otros entre ambas casas, y sin que suban o bajen una mas que otras y perfectamente alineadas, a las que se les marcará la altura y nivel que deberán tener respecto a la superficie de la calle, su construcción será formando una pared del espesor o grueso de un ladrillo, la que podrá ser tambien de mampostería ordinaria y su coronación en cualquier clase de losas de sillería, y su terraplen de piedra y grava buena del rio. En la division de cada una de las paredes medianeras de ambas casas, se plantarán un arbol de la clase de Chopo que todos formen una perfecta linea recta. En caso de permitirse toldos en las puertas de la calle para precaverse del sol se colocarán de modo que quede siempre libre todo el andén para el transito de las gentes, y que los palos que los sostienen a la parte de afuera tengan de alto nueve palmos valencianos; cuya obra de andenes, arboles y su conservacion será de cuenta y á costa de los dueños propietarios de las casas.<sup>7ª</sup> La decoración de todas las fachadas, altura de puertas, ventanas y pisos, serán precisamente con arreglo a la 1ª y 2ª figuras señaladas a la izquierda del plano topografico de la nueva calle.<sup>8ª</sup> Los numeros de las casas se han de poner sobre la puerta en azulejos de cuatro pulgadas en cuadro, en inteligencia que los numeros impares han de colocarse á la derecha entrando por el Rihuet, y los pares á la izquierda y el Edificio por todas sus caras se ha de pintar de blanco”. ARV, Bailía B, leg 14, expte 177.

derecho a establecer terrenos en las playas del mar, por haber sido abolido por las Cortes mediante la mencionada Ley de abolición de señoríos y régimen feudal. Esta reticencia es solventada y a principios de 1841 por resolución de la Intendencia de la Real Casa y Patrimonio de 31 de Enero, da vía libre a la Bailía para conceder los establecimientos según la “*Instrucción del modo con que deben de formalizarse en el Reyno de Valencia los expedientes de establecimientos*”<sup>39</sup>, aprobada en 1783 en pleno feudalismo; a pesar de su abolición, el feudalismo pervivirá en El Cabanyal.

A partir de este momento, las diferencias entre los intereses de la Bailía y el Gremio de pescadores (instituciones del antiguo régimen), y los de las nuevas instituciones del régimen burgués, Ayuntamiento, Diputación, Estado y a partir de 1856, la Junta de Obras del Puerto, se van a manifestar de diversas formas, hasta que estas últimas sustituyan definitivamente a las feudales con la publicación en 1865 de la mencionada Ley de desamortización del Patrimonio Real y desaparezcan los Gremios y la Bailía.

Las exigencias del pliego de condiciones mencionado, ralentizó la ejecución del proyecto de manera que en 1850 aún quedan 44 solares sin edificar. A partir de 1843 –después de resolverse las discrepancias entre dos instituciones del antiguo régimen, Bailía y Gremio de Pescadores, enfrentadas por cuestiones de privilegios ante la mirada de las instituciones del orden constitucional, Ayuntamiento y Marina, que en este caso se ponen del lado de la Bailía- se habilitó una nueva hilera de manzanas para ser ocupadas por barracas destinadas a pescadores, alineadas con la hilera de poniente de la calle de la Reina, pero con acceso desde las calles Buenavista y Buena Guía en las partidas del Cabanyal y del Cap de França respectivamente (la actual calle de la Barraca). Se trataba de 10 manzanas, 7 en el Cabanyal y 3 en el Cap de França<sup>40</sup>.

Posteriormente, a partir de 1852, se habilitará otra hilera con el mismo número de manzanas<sup>41</sup> alineada a la hilera de levante de la calle de la Reina; las alineaciones de ambas hileras, sometidas a la disciplina urbanística del Ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Mar, configurarán las calles San Rafael y Alameda a su paso por el Cabanyal y Cap de França respectivamente. Los tres fragmentos de calle que en 1858 estaban ya construidas, reciben hoy en día el nombre de calle de la Reina, la única de El Cabanyal cuyo trazado es completamente recto a lo largo de todo su recorrido de norte a sur.

Las 20 manzanas que completan las 12 de la primitiva calle de la Reina, se insertan en la dinámica del crecimiento retiforme en persecución de la playa-industria –pesquera y de ocio- y contemplan un loteo similar al del *Plan de la Playa del Mar...* de Salvador Escrig [Fig. 13].

Con las precisiones indicadas respecto a las medidas actuales y las proyectadas, se conservan todas las manzanas de la ampliación de José Serrano, a excepción de la 1ª y la 7ª, desaparecidas entre 1948 y 1975.

39. Archivo de Palacio, sección Adm., caja 7152, expte 2474 bis.

40. 1ª Mediterráneo, Barraca, Islas Columbretes, Reina: con 4 lotes o solares; 2ª Islas Columbretes, Barraca, Amparo Guillem, Reina: con 10 solares; 3ª Amparo Guillem, Barraca, Pescadores, Reina: con 11 solares; 4ª Pescadores, Barraca, Cura Planelles, Reina: con 6 solares; 5ª Cura Planelles, Barraca, Carles Ros, Reina: con 5 solares; 6ª Carles Ros, Barraca, Espadán, Reina: con 11 solares; 7ª Espadán, Barraca, Pintor Ferrandis, Reina: con 5 solares; 8ª Pintor Ferrandis, Barraca, La Marina, Reina: con 5 solares; 9ª La Marina, Barraca, Vicente Guillot, Reina: con 12 solares; y 10ª Vicente Guillot, Barraca, Reina y la acequia de La Cadena: con 14 solares.

41. Y con el mismo número de lotes o solares que los descritos en la nota anterior, excepto en la manzana 10ª que tenía 15 solares.



Fig. 13 Hipótesis del estado en 1860. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

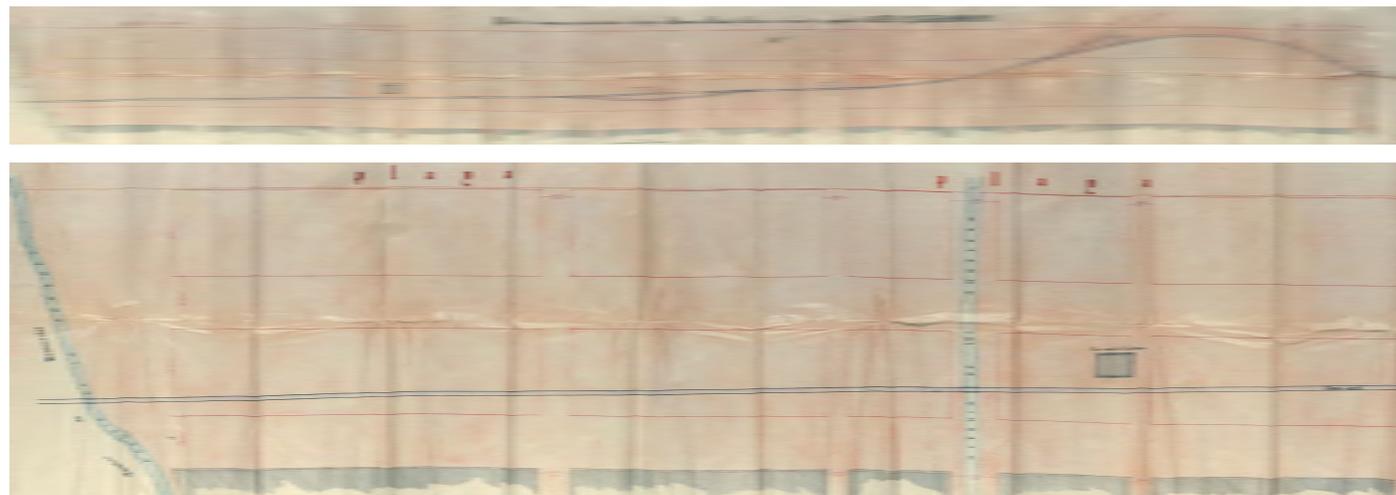


Fig. 14 Plano de las manzanas que pueden hacerse en la playa del Cañamelar, Cabanyal y Cadena, en el terreno de la propiedad del REAL PATRIMONIO, de Joaquín Belda, ca. 1860. Fuente: Archivo General de Palacio. FONDO PLANOS\_3115 (caja 7124-1468 año 1833).

### ***El proyecto de ampliación de Joaquín Belda y la extinción de la Bailía***

Tras su suspensión en 1833, las obras del puerto se retomaron en varias ocasiones avanzando hasta 1852 las obras del puerto avanzaron “bajo diferentes administraciones y mil vicisitudes”<sup>42</sup>. El caso es que en 1854 “es tan considerable la retirada de las aguas del mar” que el ayuntamiento pretende la edificación de una nueva hilera de manzanas autorizada por el “Comandante de la Marina de este Tercio Naval”. Por supuesto, la Bailía se opone y en los años siguientes 1855 y 56, se produce un cruce de escritos y oficios reclamando una nuevo deslinde de la zona marítima, para que se determine qué es propiedad de la Marina y qué de la Reina, para que ésta pueda conceder establecimientos a las muchas familias “acomodadas ó proletarias” (por primera vez aparece este reconocimiento a la clase trabajadora en boca de un funcionario real) que lo solicitan: las pervivencias de derechos feudales siguen siendo utilizadas por la Bailía para legitimar la propiedad real sobre los terrenos ganados al mar, gracias a las

inversiones que se están realizando en el puerto, en las que no participa el Real Patrimonio. Después de algunos intentos fallidos, finalmente se practicó el deslinde el 14 de Febrero de 1861<sup>43</sup> y se ordenó levantar un plano del mismo<sup>44</sup>.

Probablemente, una vez aprobado este deslinde, la Bailía se apresuró a encargar al arquitecto Joaquín Belda el *Plano de las manzanas que pueden hacerse en la Playa del Cañamelar, Cabañal y Cadena, en terrenos de la propiedad del Real Patrimonio*<sup>45</sup> [Fig. 14] firmado por Joaquín Belda, donde ya aparece el trazado del “Ferrocarril de las canteras del Puig al muelle del Grao de Valencia” autorizado en 1853 y que en 1860 ya daba servicio a las obras del puerto, donde los ingenieros civiles habían sustituido a los militares desde 1852.

La Bailía perdió esta batalla y las dos nuevas hileras de manzanas dibujadas por Belda apurando el máximo la línea del deslinde, donde “conceder establecimientos el Real Patrimonio (en enfiteusis según) la Real cédula de 13 de Abril de 1783 y Real orden de 7 de Marzo de

42. Según la leyenda del Plano Histórico de las obras del Puerto del Grao de Valencia, elaborado en 1867 por Pedro Villarroya y Marco, director facultativo de la empresa constructora de las mismas.

43. La historia resumida de las ruidosas cuestiones que se suscitaron estos años, se recoge en el expediente 3186 de la caja 7177 del Archivo de Palacio. La historia se desarrolla en el expediente 3439 de la caja 7187.

44. La historia de los deslindes de la zona marítima y sus deslindes, está muy bien contada en las páginas 142 a 146 de: DANVILA, Manuel: **EL LIBRO DEL PROPIETARIO**; imp. El Valenciano. Valencia, 1861. En una nota se describe el “deslinde de la zona marítima en las playas del Cañamelar y Cabañal de Valencia”.

45. Archivo General de Palacio, Fondo de planos 3115 (caja 7124-1468 año 1833) INÉDITO.

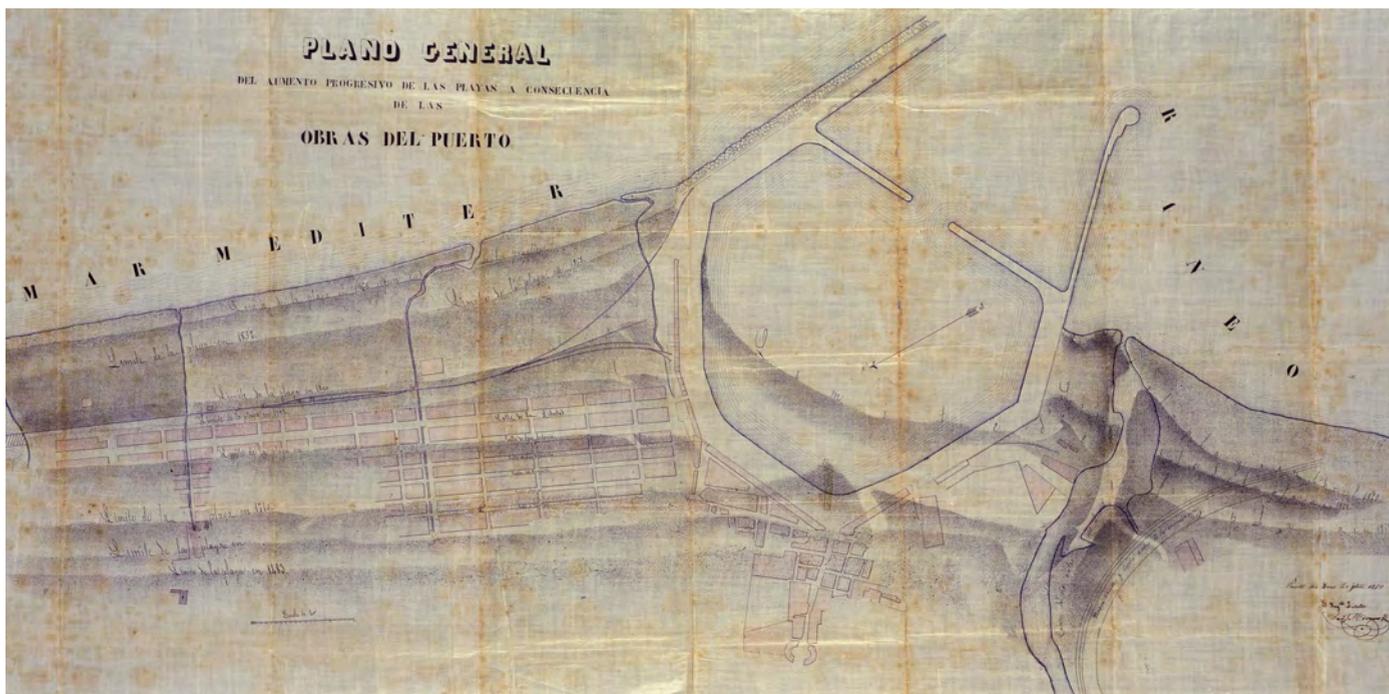


Fig. 15 PLANO GENERAL DEL AUMENTO PROGRESIVO DE LAS PLAYAS A CONSECUENCIA DE LAS OBRAS DEL PUERTO, 1873. Fuente: Archivo General y Fotográfico de la Diputación de Valencia (ADPV Diputació de València. Libro 373 MP5 nº8; Diapositiva nº 8138.

1859, (...) *previa solicitud del interesado, audiencia de los dueños colindantes é instrucción del oportuno expediente*<sup>46</sup> no se ejecutaron, probablemente porque la pujante burguesía demandaba acelerar las obras del puerto, para lo que necesitaba que el ferrocarril trajera el material necesario para la construcción de los nuevos diques de abrigo<sup>47</sup>. El “*Ferrocarril de las canteras del Puig...*” suspendió la persecución de la huidiza línea de costa que desde finales del siglo XVIII, había caracterizado la evolución del caserío de El Cabanyal desde su casco antiguo. La expansión retiforme configurada por las alineaciones de las sucesivas hileras de manzanas estrechas y alargadas paralelas al mar que se habían ido habilitando a medida que se desplazaba la línea de costa y con ella, el deslinde de la zona marítima<sup>48</sup> [Fig. 15], verá interrumpido su crecimiento en ese sentido.

46. DANVILA, Manuel: **EL LIBRO DEL PROPIETARIO**; imp. El Valenciano. Valencia, 1861, pág 145. Este texto confirma el anacronismo que señalan E Sebastià y J A Piqueras, en “Pervivencias feudales...”, que sólo tendrá su final con la Ley de 12 de Mayo de 1865 que determina la venta de la mayor parte del Patrimonio Real y la creación del Patrimonio de la Corona con las restantes posesiones, que quedan adscritas a la Monarquía como institución.

47. No obstante, el Real Patrimonio cobró un canon por la concesión del terreno para la construcción del ferrocarril.

48. En la documentación utilizada en esta investigación, se practicaron deslindes del zona marítima en 1786, 1793, 1805, 1856, 1857, 1861 y 1871. En el siglo XX, se practicaron deslindes en 1906, 1976 y 1986.

## 2.2. Los planes de la Diputación y del Ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Mar

Como se ha descrito en el punto anterior, en 1837 se constituyó el Ayuntamiento Constitucional<sup>49</sup> de Pueblo Nuevo del Mar, con las partidas del Canyamelar, Cabanyal y Cap de França de la población de la playa que junto con la partida del Grao, habían sido conocidas con el nombre de El Cabanyal desde su origen en el Cap de França y su posterior extensión por el litoral adyacente al partido de Santo Tomás. El año anterior se había publicado el decreto de desamortización de Mendizábal que supondría la venta de la huerta propiedad de la parroquia de Santo Tomás y el mismo año, la Ley de 26 de agosto de 1837 de abolición de señoríos y régimen feudal. Aunque como se ha descrito, los coletazos del régimen feudal se prolongarán hasta 1865, ya estaba en marcha desde 1834 la revolución antifeudal burguesa<sup>50</sup>, y los tutelados enfiteutas súbditos del Rey, comenzarán su camino hacia una ‘libertad’ que les permitirá ofrecer su fuerza de trabajo al mejor postor y engrosar las filas del proletariado, etapa previa al progreso de algunos hacia la burguesía, la clase dominante del nuevo régimen.

Al constituirse, el nuevo municipio de Pueblo Nuevo del Mar, no tendrá término municipal más allá de su caserío, pues el suelo seguirá siendo Patrimonio Real hasta su desamortización y venta entre 1865 y 1869<sup>51</sup>. Las competencias municipales de los Ayuntamientos Constitucionales, eran exclusivas o privativas: las exclusivas se reducían al círculo de intereses relativo a la convivencia sobre el territorio, competencias sobre cuestiones que llamaríamos de medio ambiente (limpieza viaria, desecación de lagunas y pantanos, canalizaciones, aguas residuales) y sobre sanidad, beneficencia, abastecimientos,...; por otra parte, las competencias

privativas, sujetas a la tutela de la Diputación<sup>52</sup> como jefe político y superior jerárquico, eran: el registro civil, las obras públicas locales, vigilancia de montes, administración e inversión de fondos públicos, etc.

### 2.2.1. Los planes de policía urbana de Pueblo Nuevo del Mar y la Diputación

Desde su constitución en 1837, el ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Mar se empleó con entusiasmo a ejercer sus competencias sobre policía urbana (de las pocas que tenían los ayuntamientos constitucionales de 1812), en particular en lo referente a alineaciones de fachadas y nivelación de rellanos de las calles. Como se ha descrito en el epígrafe dedicado a la calle de la Reina del apartado anterior, ya en 1840 este esfuerzo había sido reconocido por el Baile Local. El asunto de los rellanos es interesante. Al parecer, durante los años de autoconstrucción del casco antiguo de forma auto-organizada, el concepto de acera no existía; en los años de la expansión organizada del primer tercio del siglo XIX, el concepto no había sido correctamente asimilado por los enfiteutas que al construirse sus casas o barracas fabricaban cada uno su rellano “*arbitrariamente y sin orden*”, rellano que cuidaban como si fuera la extensión de su vivienda<sup>53</sup>. El caso es que estos rellanos tenían cada uno el nivel que venía bien a la vivienda asociada y estaban ‘adornados’ con “*piteras u otra maleza*”, lo que imposibilitaba el tránsito longitudinal implícito en el concepto de acera.

Con respecto a la alineación de calles, ya se ha explicado la dificultad de replantear en la playa, lo que unido a la picaresca y a la negligencia del fiscalizador de la Bailía para la disciplina urbanística, habían supuesto que el orden de la edificación autoconstruida en la retícula

49. El artículo 310 de la Constitución Política de la Monarquía Española, de 19 de marzo de 1812, señaló que “*se pondrá Ayuntamiento en los pueblos que no lo tengan, y en que convenga le haya, no pudiendo dejar de haberlo en los que por sí o con su comarca lleguen a mil almas, y también se les señalará termino correspondiente*” Si la Constitución de 1812 no se puede aplicar antes, fue por el absolutismo con que reinó Fernando VII hasta su muerte en 1833.

50. SEBASTIÁ, Enric y PIQUERAS, José A: **PERVIVENCIAS FEUDALES Y REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA**; Ed Alfons el Magnánim. Valencia, 1987.

51. La documentación acerca de la desamortización del Patrimonio Real entre 1865 y 1874, que incluye la de El Cabanyal efectuada hasta 1869 (legislación; expedientes sobre la Comisión encargada de su ejecución; relaciones de fincas vendidas, redenciones y ventas de censos; expedientes sobre inventario de los bienes, exención de contribuciones y expedición de títulos de fincas enajenadas...etc) se encuentra en el legajo 537 de la Sección Administrativa del AGP.

52. Las Diputaciones provinciales fueron creadas por la misma Constitución Política de la Monarquía Española, de 19 de marzo de 1812, que creó los Ayuntamientos Constitucionales y tuvieron similares problemas que éstos durante el reinado de Fernando VII; el modo de constituir y formar Diputaciones fue regulado por Real Decreto de 21 de septiembre de 1835.

organizada, no guardara las líneas planificadas. Este problema se irá solucionando contando con el tiempo, poco a poco para evitar perjuicios a la población, mediante sucesivas iteraciones de un mecanismo de realineación utilizado por los arquitectos de la Bailía, que toma como referencia las construcciones de *material sólido* próximas. Al hablar del plan de Gascó y La Corte, ya se describió en un ejemplo de 1801 donde se aplicaba este mecanismo. En 1860, aún continuaban las iteraciones del mecanismo de realineación [Fig. 16].

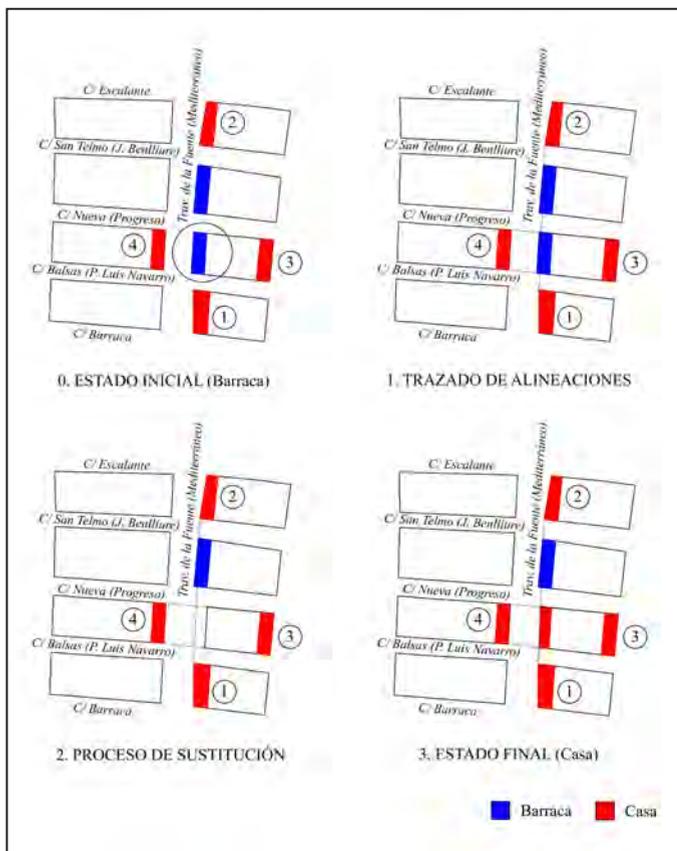


Fig. 16 Esquema del mecanismo de realineación por iteraciones en el entorno de la actual calle Mediterráneo. Fuente: elaboración propia.

Por ejemplo, el propietario de una barraca quiere hacer casa en su lugar, por lo que solicita licencia [Fig. 17] y el señalamiento de las líneas a la que debe ajustarse; el arquitecto municipal Carlos Spain y Pérez, se persona en el sitio y dictamina: “*que continuando la línea de la fachada de D. Nicolás José Sellés (1), hasta el punto en donde hiere a la barraca del peticionario D. Froilan Torrija, por la Calle de las Balsas (Padre Luis Navarro), desde dicho punto hasta la esquina de la Alquería titulada según parece, de Giner (2), que recae a la Calle de S. Telmo (José Benlliure), que comprende 67,20m, es la línea a que debe sujetarse la nueva construcción de Torrija por esta calle (Mediterráneo), y por las calles laterales llamadas de las Balsas (Padre Luis Navarro) y Nueva (Progreso), por la primera la alineación es desde la esquina de la casa de Ramon Martí (3) recién construida hasta la esquina de la Casa de Doña Cristina Villó (4) en la otra acera de la calle Travesía de la Fuente (Mediterráneo), y por la otra que es la denominada Nueva (Progreso), desde la esquina de la casa de dicho Ramon Martí hasta la esquina de la indicada casa de Cristina Villó, recayente a la calle del Carmen (Progreso), por manera que esta esquina y la otra indicada arriba, que recae a la calle de S. Fernando (Padre Luis Navarro) dan frentes extremas de las líneas que ha de guardar la casa de Torrija en sus fachadas laterales, y para mayor claridad he dejado puestas las correspondientes estacas que se han clavado en el suelo en los ángulos o esquinas de la construcción que dicho Torrija se propone hacer. Estas líneas al paso que proporcionan la correspondiente amplitud y desahogo concilian igualmente el interés público con el privado, que es el objeto apetecido en caso de esta naturaleza, respetándose además las líneas sobre que se han construido de poco tiempo a esta parte las citadas alquerías de los señores Sellés y Giner*”<sup>54</sup>.

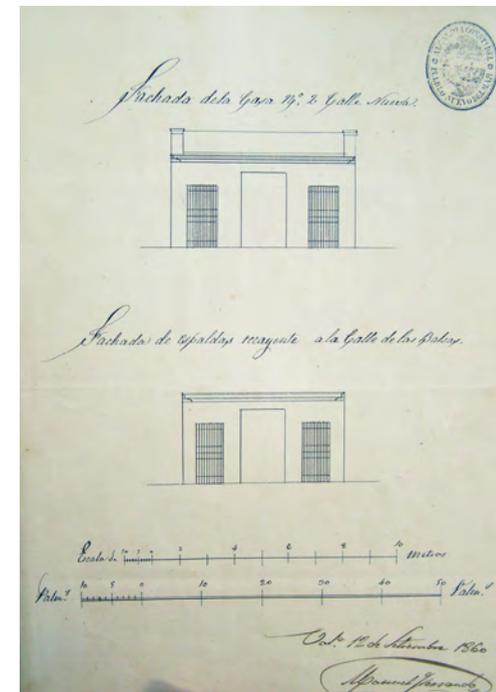


Fig. 17 Solicitud de licencia para construir una casa (nº. 2) en el lugar de una barraca, que da fachada principal a la Calle Nueva (actual Calle Progreso) y posterior a la Calle de las Balsas (actual Calle Padre Luis Navarro), firmado por Manuel Fernando, el 12 de septiembre de 1860. Fuente: Archivo Histórico Municipal, Sección Pueblos Anexionados.

53. Quizás parta de ahí la costumbre de limpiar el trozo de acera frente a la casa, tan arraigada en El Cabanyal y en los pueblos.

54. AHM. Pueblos Anexionados 10, caja 60.



Fig. 18 Fotografía publicada en 1911 donde se puede ver la fachada a la calle Nueva/Progreso de la casa nº2 y la barraca que había entre esa calle y San Telmo/José Benlliure. Fuente: “*Environs of Valencia: a road in Cabañal*”, en CALVERT, Albert Frederick: VALENCIA AND MURCIA: A GLANCE AT AFRICAN SPAIN; Ed John Lane. New York, 1911.



Fig. 19 Fotografía actual del mismo espacio al mostrado en la figura anterior, donde se aprecia el proceso de sustitución de la edificación.

En una fotografía publicada en 1911<sup>55</sup> se puede ver la fachada a la calle Nueva/Progreso de la casa en cuestión y la barraca que había entre esa calle y San Telmo/José Benlliure [Fig. 18]; comparándola con una fotografía más reciente [Fig. 19], ni la casa ni la barraca existen; ésta fue sustituida por casa, siguiendo el proceso iterativo, pero aquélla ha sido objeto de otro proceso que se inicia aproximadamente por estas fechas, que contempla operaciones de realineación más ambiciosas que abarcan calles completas.

55. “*Environs of Valencia: a road in Cabañal*”, en CALVERT, Albert Frederick: VALENCIA AND MURCIA: A GLANCE AT AFRICAN SPAIN; Ed John Lane. New York, 1911.

56. Expediente Dombou en Pueblos Anexionados, serie 10 caja 60 (AHM).

### ***Rectificación de calles y nivelación de aceras***

Alrededor de 1860, la Diputación comienza a ejercer presión para que las edificaciones sean proyectadas por arquitecto o maestro de obras y sometidas a previa licencia municipal; hasta entonces en Pueblo Nuevo del Mar, “*no ha habido nunca ningún arquitecto ni maestro de obras, se ha tolerado siempre la edificación sin que mediase previa licencia del ayuntamiento, el cual únicamente se ha cuidado de que las fachadas guardasen la línea establecida*”<sup>56</sup>, según el mecanismo iterativo descrito. A partir de este momento se registra una intensa

actividad de proyectos de realineaciones, firmados por los respectivos arquitectos municipales del Ayuntamiento Constitucional de Pueblo Nuevo del Mar, con el visto bueno de Antonino Sancho como Arquitecto Provincial de Valencia. Algunos de estos proyectos están en el Archivo de la Diputación, pero la colección más grande se conserva en el Fondo Rieta del Archivo Histórico Municipal; concretamente en la caja 7, se conservan 12 realineaciones y nivelaciones de calles redactadas entre 1860 y 1887. En general no se persigue la rectitud, sino asegurar una anchura constante a las calles y travesías, formalizadas por los lienzos de fachada rectificadas [Fig. 20].

Las realineaciones de calles a partir de la década de los 60 del siglo XIX, suponen un cambio conceptual: las referencias dejarán de ser las casas de *material sólido* que servían de hitos al arquitecto para el replanteo 'in situ' al que se ajustará el plano, sino un plano dibujado en su despacho al que deberá ajustarse la realidad existente.

La consumación de esta nueva manera de hacer las realineaciones, unido al incremento de la velocidad en la actividad inmobiliaria y al régimen de alturas que desde el primer tercio del siglo XX estará relacionado con el ancho de las calles realineadas, hubiera puesto en peligro la morfología característica de El Cabanyal. Pero la persistencia de la propiedad privada en el parcelario menudo y variado, fruto de las subdivisiones del loteo original y de la transformación paulatina de las barracas en casas<sup>57</sup>, supondrá la pervivencia de las alineaciones resultantes de aquel proceso iterativo que permiten que hoy en día, calles como la avenida del Mediterráneo pueda seguir siendo percibida como una calle de El Cabanyal, y no como la discontinuidad en la percepción retiforme que supondría la insistencia en su realineación siguiendo el modelo reticular y el régimen de alturas relacionado con la anchura de la calle, propio de lo planificado en gabinete.

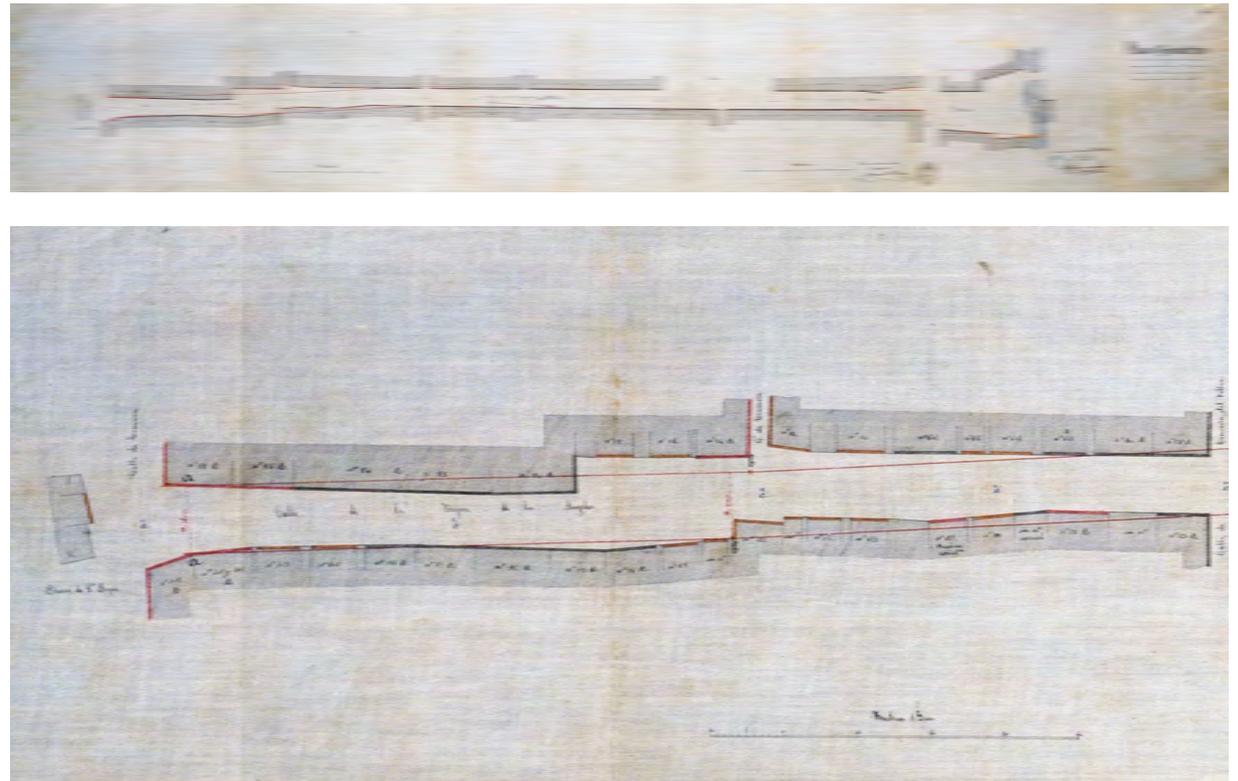


Fig. 20 *Plano Geométrico de la Calle de la Virgen de los Ángeles...*, de Joaquín María Calvo, 1867. Fuente: Archivo General y Fotográfico de la Diputación de Valencia (ADPV Diputació de València. Libro 295 MP22 n°9.1; Diapositiva n° 8268.. Fuente: Fondo Rieta del Archivo Histórico Municipal.

### 2.2.2. Entre la reclamación de término municipal y la anexión

Pero el Ayuntamiento no sólo se dedicó a nivelar aceras y alinear calles. En el apartado anterior se ha hablado de un proyecto que preveía una nueva hilera de manzanas autorizada en 1854 por el “*Comandante de la Marina de este Tercio Naval*”, que ocupaba los terrenos ganados al mar por las obras del puerto; el proyecto no se ejecutó porque la Bailía consideraba que el Estado estaba usurpando el derecho a conceder establecimientos al Real Patrimonio propietario de dichos terrenos por derecho de conquista desde tiempos de Jaume I.

57. La relación entre el proceso de subdivisión parcelaria y el de transformación de las barracas en casas, produce la variedad de un parcelario en principio homogéneo. Esta relación se describirá pormenorizadamente en el apartado 3.1.2.

Desde 1852 las obras del puerto se aceleraron, según proyecto del valenciano Juan Subercase<sup>58</sup>, cuyos conocimientos y los adelantos de la época (el ferrocarril a vapor, por ejemplo) le permitieron afrontar con mayor rigor el problema del puerto del Grao. El mismo Subercase modificó su proyecto “*grandemente en 1856, siendo modificado de nuevo por el ingeniero D. Francisco García Sanpedro, en 1865. La dirección al sudeste, que en estos proyectos se dio al muelle de Levante, cerraba demasiado el puerto, dificultando su entrada con vientos del primer cuadrante. Por este motivo se perdieron algunos buques, que fueron á embarrancar en la playa del Lazareto, y el inteligente marino D. Juan de la Concepción Llovera (hoy religioso cartujo), propuso la prolongación de aquel muelle en dirección Este. Pronuncióse la opinión pública en ese sentido, y la satisfizo la Junta revolucionaria de 1868, declarando provinciales las obras del puerto y acordando la construcción del muelle, que su autor llamó de la Providencia*”<sup>59</sup>. Las obras de abrigo del proyecto de Subercase con el aditamento propuesto por Llovera finalizaron en 1869; no se volvieron a hacer nuevas obras de abrigo hasta 1903, limitándose la faena al dragado del fondo de la dársena.

Si en 1854 ya era “*considerable la retirada de las aguas del mar*”, los más de 1000 metros añadidos por Subercase y los más de 200 del muelle de Llovera, continuarán el proceso de ampliación de terrenos ganados al mar. Ya se ha explicado el intento fallido de la Bailía de habilitar en esos terrenos dos nuevas hileras de manzanas hacia 1860. También se ha explicado que entre 1865 y 1869 la Bailía se vio obligada a la venta o redención de sus censos enfitéuticos. Quedaba por resolver quien iba a ser titular de los terrenos que habían sido del Real Patrimonio. En junio de 1873, el Ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Mar, ante el Ministerio de Gobernación de la 1ª República, reclamó término municipal de acuerdo con el art 2º de la Ley

de Agosto de 1870 sobre los municipios; el citado artículo sostiene que debe señalarse a cada municipio un territorio proporcionado a su población, y dado que Pueblo Nuevo del Mar carece de él (sólo el suelo ocupado por sus casas), se reclamaba la asignación de los terrenos entre las calles Libertad, San Rafael y Alameda (actual Reina) y la zona marítima. Como argumento, señalan que estos terrenos son del municipio, dado que “*el extinguido Patrimonio que fue de la Corona, como el Estado que se ha incautado de él, han egercido, sin justo título, dominio sobre el mencionado terreno, privando al pueblo de la propiedad que de derecho le pertenece*”, bien por reconocimiento del derecho o bien mediante su señalización como término municipal<sup>60</sup>.

### **Proyectos municipales de nuevas ampliaciones (no ejecutados)**

Alentado por la disposición legal y porque con la finalización del muelle de Llovera en 1869, dejaba de ser imprescindible el Ferrocarril de las Canteras del Puig para las obras del puerto, el Ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Mar presentó planes para urbanizar esos terrenos. El Ayuntamiento se resistía a perder la vinculación con la actividad económica ubicada en su playa-industria, que había condicionado el sentido de crecimiento de su expansión retiforme. La mencionada caja 7 del Fondo Rieta, guarda noticias y numerosa documentación gráfica de estos planes:

- Anteproyecto de una nueva calle que se desea construir en el Pueblo Nuevo del Mar, firmado en 1871 por el arquitecto municipal Joaquín M<sup>a</sup> Calvo, expuesto al público para reclamaciones según el BOP de 9 de mayo de 1871. El proyecto preveía manzanas entre el puerto y la acequia de los Ángeles, sobre los terrenos que había dejado disponibles el deslinde de la zona marítimo terrestre efectuado en 1871 [Fig. 21].

58. Juan Subercase, valenciano, fue alumno de las primeras promociones de la Escuela de Caminos.y Canales.

59. LLORENTE, Teodoro: **VALENCIA**; Ed Daniel Cortezo y C<sup>a</sup>. Barcelona 1889; nota en pág 462

60. AHM, Pueblos Anexionados 10, caja 53.

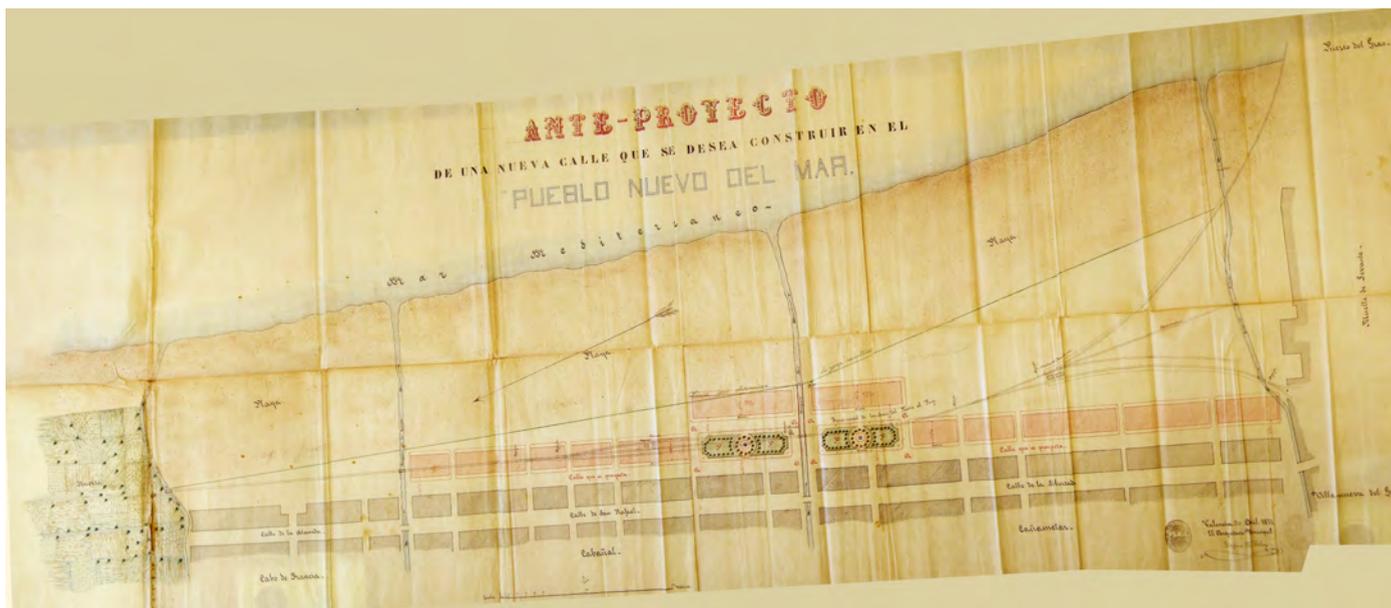


Fig. 21 Anteproyecto de una nueva calle que se desea construir en el Pueblo Nuevo del Mar, firmado en 1871 por el arquitecto municipal Joaquín Mª Calvo. Fuente: Fondo Rieta del Archivo Histórico Municipal.

- Posteriormente, en el BOP de 8 octubre de 1881 [Fig. 22] se publica un anuncio de exposición al público de un nuevo anteproyecto “de tres nuevas calles en este pueblo, detrás de los edificios que forman el límite del mismo por la parte de la playa”. El nuevo anteproyecto del que no se ha encontrado documentación gráfica, demuestra el tesón con que la corporación municipal insistía en ampliar su término municipal para la expansión de su caserío en estos terrenos incautados por el Estado al Real Patrimonio
- El “Expediente sobre solicitud de terrenos en la playa de dicho pueblo para su saneamiento y destinarlos a paseos como de dominio nacional y público” de 1892, trata de subsanar la incompatibilidad del de 1881 con las exigencias del artículo 1º de la Ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880; parece un intento desesperado de incorporar al municipio los terrenos entre el caserío de Pueblo Nuevo del Mar y las vías del ferrocarril eléctrico

a Bétera (que será operativo desde julio de mismo 1892) El expediente incorpora el “Proyecto de pabellón y ajardinamiento de la playa de Pueblo Nuevo del Mar”, firmado por Juan Bautista Gosálvez<sup>61</sup> [Fig. 23]; en él figura el Estado como beneficiario de la venta de los solares resultantes de las únicas cuatro manzanas que se construirán a levante de la actual Dr Lluch a partir de los años 20 del siglo XX. En el plano queda reflejado todo lo que en esa época había llegado a construirse: las casas de Lanuza y la estación del Grao a poniente de las vías del ferrocarril de Bétera, y a levante, las casetas de baño y el balneario de Las Arenas, cinco astilleros de ribera cerca del Rihuet y, sobre un terreno que Alfonso XII había cedido a los pescadores en 1877<sup>62</sup>, la casa dels Bous que éstos habían construido en la prolongación de la travesía de Pescadores y alineada con las calles del caserío de la población.

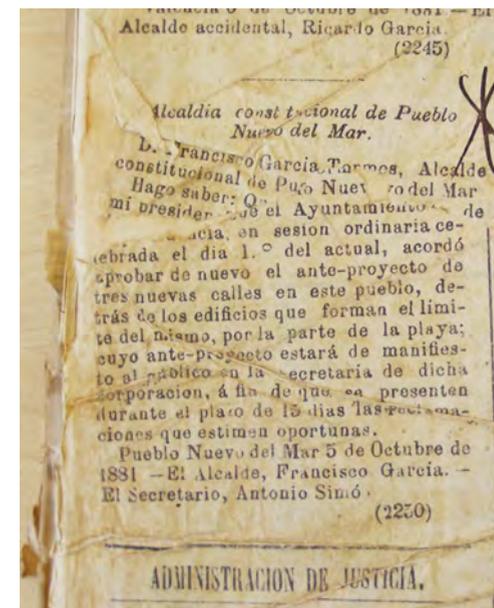


Fig. 22 Anuncio de exposición al público de un nuevo anteproyecto “de tres nuevas calles en este pueblo, detrás de los edificios que forman el límite del mismo por la parte de la playa” en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia, 1881. Fuente: Fondo Rieta del Archivo Histórico Municipal.

61. En la memoria del Expediente sobre solicitud de terrenos en la playa de dicho pueblo para su saneamiento y destinarlos a paseos como de dominio nacional y público, el Ayuntamiento reconoce el “dominio nacional y uso público” en la zona marítimo terrestre y por ello no se prevé en ella uso residencial; en cambio se dibujan los paseos, parques y jardines previstos para sanear el terreno y “poner la población en tales condiciones de ornato, aseo e higiene, que pueda rivalizar como población marítima y veraniega con las primeras y mejores de la península” y asegurar “el bienestar y la prosperidad” general de sus habitantes, dedicados “exclusivamente a la pesca y a sus industrias veraniegas”.

62. “Ninguna autoridad se oponga a que los pescadores de Pueblo Nuevo del Mar, pertenecientes a la Marina Auxiliante, edifiquen una casa para los toros en la playa”.

63. Memoria del *Expediente sobre solicitud de terrenos en la playa de dicho pueblo para su saneamiento y destinarlos a paseos como de dominio nacional y público*.

64. Estos terrenos insalubres, serán conocidos durante mucho tiempo como la Plageta, pues solían estar inundados.

65. Estas instalaciones ferroviarias promovidas por la nueva clase dominante, la burguesía, permanecerán hasta su completo desmantelamiento en 1990, pero como se verá en el Capítulo 4, el corte longitudinal entre El Cabanyal y su playa, permanece en la actualidad como consecuencia de un planeamiento que durante todo el siglo XX no ha sabido ver la oportunidad brindada por su desmantelamiento para potenciar la relación del barrio de El Cabanyal con su playa-industria.

66. En AHM: Pueblos Anexionados 10, cajas 126 y 127 (Sociedades Políticas y minutas de edificios), se encuentran los estatutos de algunas de ellas: Casino Industrial (fecha estatutos 20-10-1868), Sociedad Yagüista (16-01-1868), Junta Católico-Monárquica del PNM (04-1870), Casino Republicano (15-02-1870), Sociedad de Pescadores de Pueblo Nuevo del Mar (1873), Marina auxiliante (23-11-1874), Sociedad de Panaderos (14-03-1878), Casino del Comercio (17-01-1881), Círculo recreativo La Marina (27-01-1882), Sociedad de Socorros Mutuos: La Auxiliadora (27-01-1882), Casino La Unión (25-04-1882), Sociedad de Socorros Mutuos de varios oficios: La Instructiva,...



Fig. 23 *Proyecto de pabellón y ajardinamiento de la playa de Pueblo Nuevo del Mar*, firmado por Juan Bautista Gosálvez, 1892. Fuente: Fondo Rieta del Archivo Histórico Municipal.

La reclamación de término municipal no fue atendida por el Ministerio de Fomento. Los esfuerzos de Pueblo Nuevo del Mar, por “*poner la población en tales condiciones de ornato, aseo e higiene, que pueda rivalizar como población marítima y veraniega con las primeras y mejores de la península*” y asegurar “*el bienestar y la prosperidad*” general de sus pobladores, dedicados “*exclusivamente a la pesca y a sus industrias veraniegas*”<sup>63</sup>, se verán frustrados. La desvinculación del término municipal con su playa-industria, se verá confirmada a principios de 1895 con la adjudicación de la concesión de estos terrenos<sup>64</sup> a la sociedad *Ferrocarril Central de Aragón* para cubrir el trayecto entre Calatayud y el Grau de Valencia<sup>65</sup>.

#### ***El proyecto de saneamiento de Juan Bautista Gosálvez***

El mencionado Fondo Rieta, esconde otra sorpresa en las cajas 25 y 28; en ésta última se encuentra el “*Proyecto de las obras de mejora del alcantarillado, aceras y adoquinado de Pueblo Nuevo del Mar*”, firmado por

J B Gosálvez en 1891 [Fig. 24], y en la primera, el expediente administrativo.

En 1864, una Real Orden extingue los gremios, entre ellos el de pescadores y mareantes de El Cabanyal que venía encargándose de organizar los mecanismos de solidaridad que se reflejaban en la ayuda y apoyo mutuo interno, y en la defensa de los agremiados frente a las decisiones del poder (Bailía, Estado, Diputación y Ayuntamiento).

Los pobladores de las tres partidas deberán pensar rápidamente en otro modelo alternativo de organización, por lo que se fundó la sociedad llamada *Marina*. La *Marina* fue pionera de otras sociedades<sup>66</sup>, que aunque tuvieran una fuerte carga ideológica, en el revuelto siglo XIX, prefirieron ser calificadas como apolíticas. Estas sociedades se encargaron de las tareas que antes organizaban los gremios. Junto a los casinos y los círculos, también se encargaban de crear opinión y enseñar a los antiguos enfiteutas cómo moverse en el nuevo marco legislativo burgués: de crear memoria



Fig. 24 Proyecto de las obras de mejora del alcantarillado, aceras y adoquinado de Pueblo Nuevo del Mar, firmado por J. B. Gosálvez en 1891. Fuente: Fondo Rieta del Archivo Histórico Municipal.

social. Fruto de este trabajo, es la iniciativa vecinal que se describe en el mencionado expediente administrativo del “Proyecto de las obras de mejora...”: en 1890 se reúnen unas 1300 firmas en 13 pliegos, solicitando “las mejoras higiénicas que requieren su suelo y subsuelo”. Y también la respuesta de Juan Bautista Gosálvez, al recibir el encargo del proyecto por 10000 pesetas: lo hará por 2000 y como muestra de solidaridad, regalará los otros 8000 para obras urgentes a realizar.

Con su proyecto Gosálvez trata de resolver un problema que ya había sido detectado por el Baile General en carta dirigida al Baile Local en 1835: “Tratará V de apersonarse con los Alcaldes de dichas Poblaciones para que procuren que en las calles no se quede el agua pluvial, que en el estado de putrefacción debe ser nocivo a la salud de aquellos habitantes que podrían abandonar el domicilio por tal causa y perder S M los censos y demás derechos si llegan a derruirse los Edificios socavados por las aguas”<sup>67</sup>.

Tras su presentación se somete al trámite de exposición sin ninguna alegación, pero el trámite de informes técnicos de los responsables de las distintas administraciones implicadas, se alarga y es a veces contradictorio. La urgencia de la situación, fue descrita por Blasco Ibáñez en un artículo titulado “La revolución en Valencia” el 6 de noviembre de 1901 en el diario El Pueblo: “Urge que nos preocupemos prácticamente de los poblados marítimos, que nada han ganado hasta ahora con su anexión a Valencia. Las ranas cantan en sus calles; el agua de la lluvia se corrompe ante las casas dos o tres meses después de haber caído de las nubes; las inmundicias no tienen más vertedero que la vía pública y veinte mil seres humanos, veinte mil valencianos, llevan una vida de suciedad, con menos higiene pública que un aduar africano. Hay que dar pavimento a esas calles, proporcionar salida a los desperdicios del vecindario...”.

Gosálvez firmó en 1902 un informe reclamando el consenso que no consiguió desatascar el expediente. El expediente será retomado en 1904 por el arquitecto municipal de Valencia Carlos Carbonell<sup>68</sup> en el “Proyecto de alcantarillado y pavimentado de Pueblo Nuevo del Mar”<sup>69</sup>. Este proyecto tampoco debió ser ejecutado, pues hasta 1921 no se documentan obras de urbanización y saneamiento de la playa de Levante<sup>70</sup>.

67. ARV. Bailía, letra B, leg 11, exp 114.

68. Carlos Carbonell Panella, llegará a ser Arquitecto Mayor del Ayuntamiento de Valencia en 1920. Tras su jubilación, será sustituido por Javier Goerlich Lleó en 1931ser

69. AHM. Fondo Rieta, caja 25.

70. GIMENEZ BALDRÉS, Enrique J.: **PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA**; Servicio de publicaciones U.P.V. Valencia, 1995.

## ANÁLISIS DEL MOMENTO DE LA ANEXIÓN

El momento de la anexión por la ciudad de Valencia, es el segundo seleccionado para identificar los patrones que relacionan los aspectos morfológicos de la estructura urbana de El Cabanyal con los geográficos y sociológicos.

Según la documentación recopilada, los patrones en el momento de la anexión son:

- 1. Parcelación menuda y variada<sup>71</sup>: este patrón asegura el carácter popular de la propiedad y potencia mecanismos de autoconstrucción y/o autopromoción que implican al propietario en el resultado.
- 2. Relación directa de cada vivienda con la calle: este patrón resuelve la tradición unifamiliar de las barracas.
- 3. Orientación y espacio libre en parcela: este patrón aprovecha las condiciones climatológicas del emplazamiento<sup>72</sup>.
- 4. Expansión retiforme: este patrón adapta con eficacia el crecimiento a la geomorfología variable del territorio
- 5. La playa/industria: este patrón resuelve la ubicación de la actividad primaria de los pobladores.

71. Ya se ha descrito la variedad de tamaños de parcelas en el casco antiguo, procedente de la parcelación existente en 1796. El loteo homogéneo de las ampliaciones del siglo XIX, experimentará un proceso de subdivisión hereditaria que se consolidará durante el proceso de transformación de las barracas en casas, que acabará produciendo una parcelación tan variada o más que la del casco antiguo. Los pormenores de este proceso se describirán en el apartado 3.1.2.

72. Bien conocidas para sus pobladores por exigencia de su principal actividad económica: la pesca.

Los patrones 1, 2 y 5 resuelven aspectos socio-económicos; los patrones 3 y 4 resuelven aspectos geográficos. Por otra parte, los patrones 1 y 2 resuelven aspectos más relacionados con el espacio parcelado privado de uso residencial; los patrones 4 y 5 resuelven aspectos más relacionados con el espacio no parcelado de uso público; el patrón 3 implica tanto al espacio parcelado como al no parcelado.

Es evidente el continuum cultural entre estos patrones y los identificados para la estructura urbana auto-organizada del momento anterior.

Pero también es evidente que estos patrones podrían identificarse también en el *Plan topográfico...* ilustrado. Sin embargo, la distinta atención a la realidad física y social hubiera dado un resultado distinto al que se ha llegado tras la intervención de la Bailía: la ejecución del *Plan topográfico...* hubiera tratado de acercarse al ideal ilustrado, la ejecución de los planes de la Bailía reflejan la intervención de esa realidad.

Respecto a los patrones 1 y 2, en relación con el espacio privado parcelado, mientras los arquitectos ilustrados prevén que la morfología ideal que imaginan sea construida por los pobladores, los arquitectos de la Bailía dejarán que sean los pobladores los que configuren la morfología: la parcelación menuda y uniforme deviene menuda y variada.

El patrón 3, tanto en su relación con el espacio parcelado como con el no parcelado, no varía.

Respecto a los patrones 4 y 5, en relación con el espacio público no parcelado, mientras los arquitectos ilustrados dibujan su plan en gabinete después de hacer tábula rasa, los arquitectos de la Bailía se apoyan en la realidad existente, a la que supeditan los planos de gabinete: la retícula deviene retiforme.

Además, la clara voluntad de estratificación social implícita en el *Plan topográfico...* desaparece por completo en los planes de la Bailía.

Los resultados del *Plan topográfico...* y los de los planes de la Bailía son análogos, es decir, son semejantes pero son cosas distintas: el uno se basa en la idealidad, los otros en la realidad, mucho más compleja, rica, variada e inclusiva<sup>73</sup> [Fig. 25].

El Cabanyal había extendido su dinámica de crecimiento retiforme hasta la mencionada interrupción provocada por instalaciones ferroviarias de servicio al puerto en 1860, mientras Valencia tendrá que esperar cinco años para derribar sus murallas y empezar a construir su Ensanche<sup>74</sup>. El planteamiento concéntrico del Ensanche de 1884, dibujado por los arquitectos Arnau, Calvo y Ferreres, dejaba fuera de su ámbito al núcleo marítimo que quedaba alejado de la ciudad. Para remediar ese

aislamiento se propone en 1883 la idea de un paseo parcelado que sirva como elemento estructurador de un crecimiento por enlace entre la ciudad y El Cabanyal. Las diversas formulaciones de esta idea, cuyas consecuencias se van a dejar sentir en la estructura urbana del barrio, se estudiará con detenimiento en el punto 3.2 y en el capítulo 4. En la [Fig. 26] se dibuja el proyecto de 1885.

La traza rectilínea de la calzada central de 100 metros de anchura de este proyecto, profundamente modificado, no llegará al barrio hasta cien años después. Mientras tanto, El Cabanyal seguirá usando los antiguos los caminos que llegaban al núcleo histórico después de atravesar la huerta del partido de Santo Tomás, desamortizada desde 1836. Estos caminos tendrán que superar las vías del Ferrocarril de Castellón desde 1862, aumentando la sensación de aislamiento. Lejanía y aislamiento, explican la necesaria autosuficiencia, afirmarán en los pobladores el sentimiento de pertenencia a su barrio y reforzará su identidad y su memoria social.

73. Las ventajas ambientales de este proceder, serán valoradas en 1932 por el Colegio de Arquitectos: *“...un medio de atenuar la monotonía producida en las calles de trazado rectilíneo y gran longitud, es permitir y fomentar la diversa altura de sus edificaciones, teniendo aquí en Valencia un ejemplo notable de ello en la calle de la Libertad del Cabañal (la calle de la Reina actual), que siendo recta y excesivamente larga, resulta atenuado el efecto de pesadez, por lo vario de su edificación que le imprime carácter propio, al conservar todavía buen número de casas de una sola planta con alguna alquería y aun barracas, alternando con nuevas construcciones de más elevación y con típicas fachadas policromadas por fuertes tonos de revestimientos cerámicos”* [Informe de la Junta de Gobierno del Colegio de Arquitectos de la Zona de Valencia, de 15 de abril de 1932, sobre el proyecto de la avenida del Oeste].

74. El Cabanyal no contará con el apoyo de los potentes instrumentos jurídicos y económicos de las sucesivas Leyes de Ensanche promulgadas entre 1861 y 1867, utilizados por Valencia para su expansión.

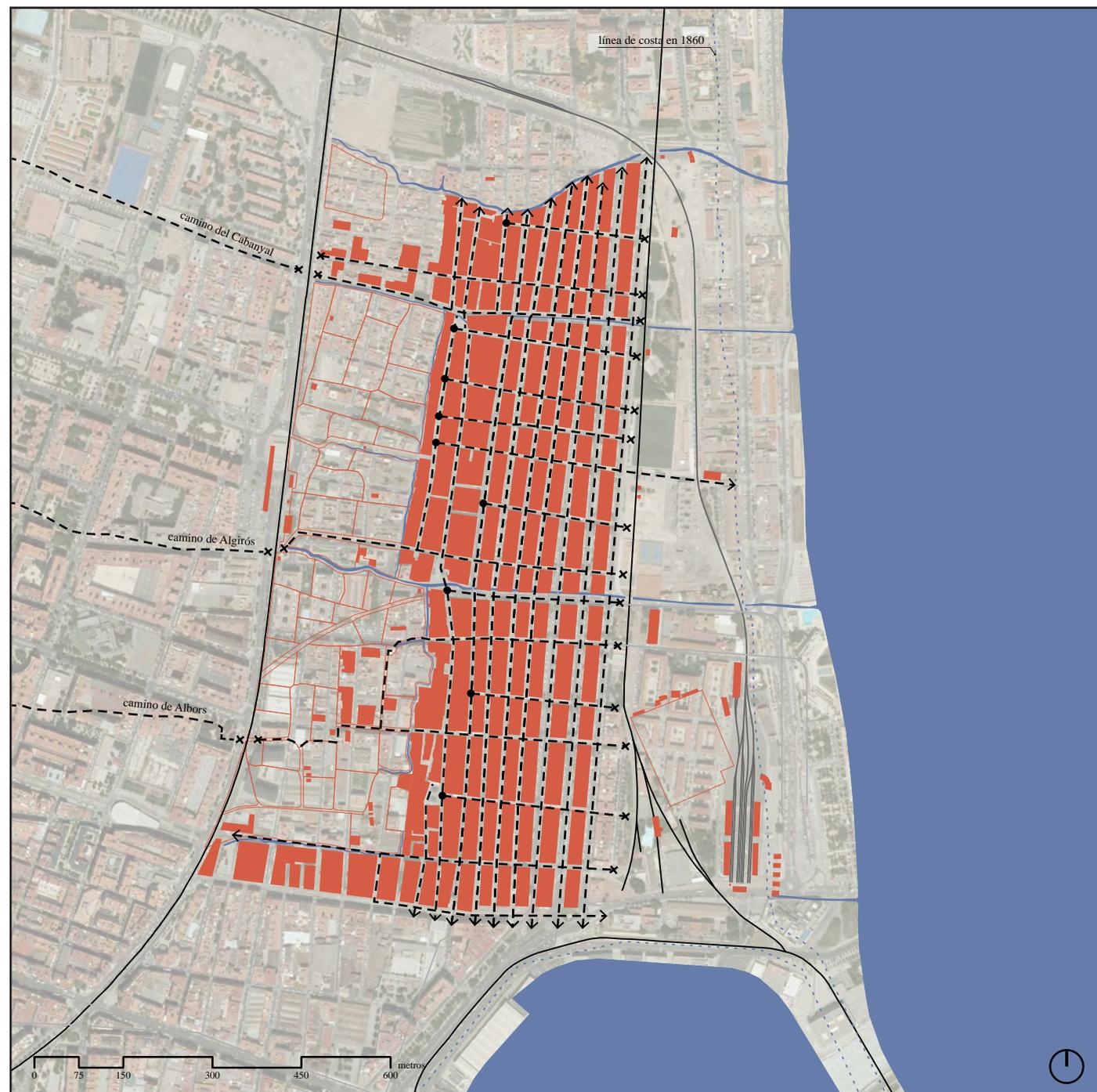


Fig. 25 1897. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

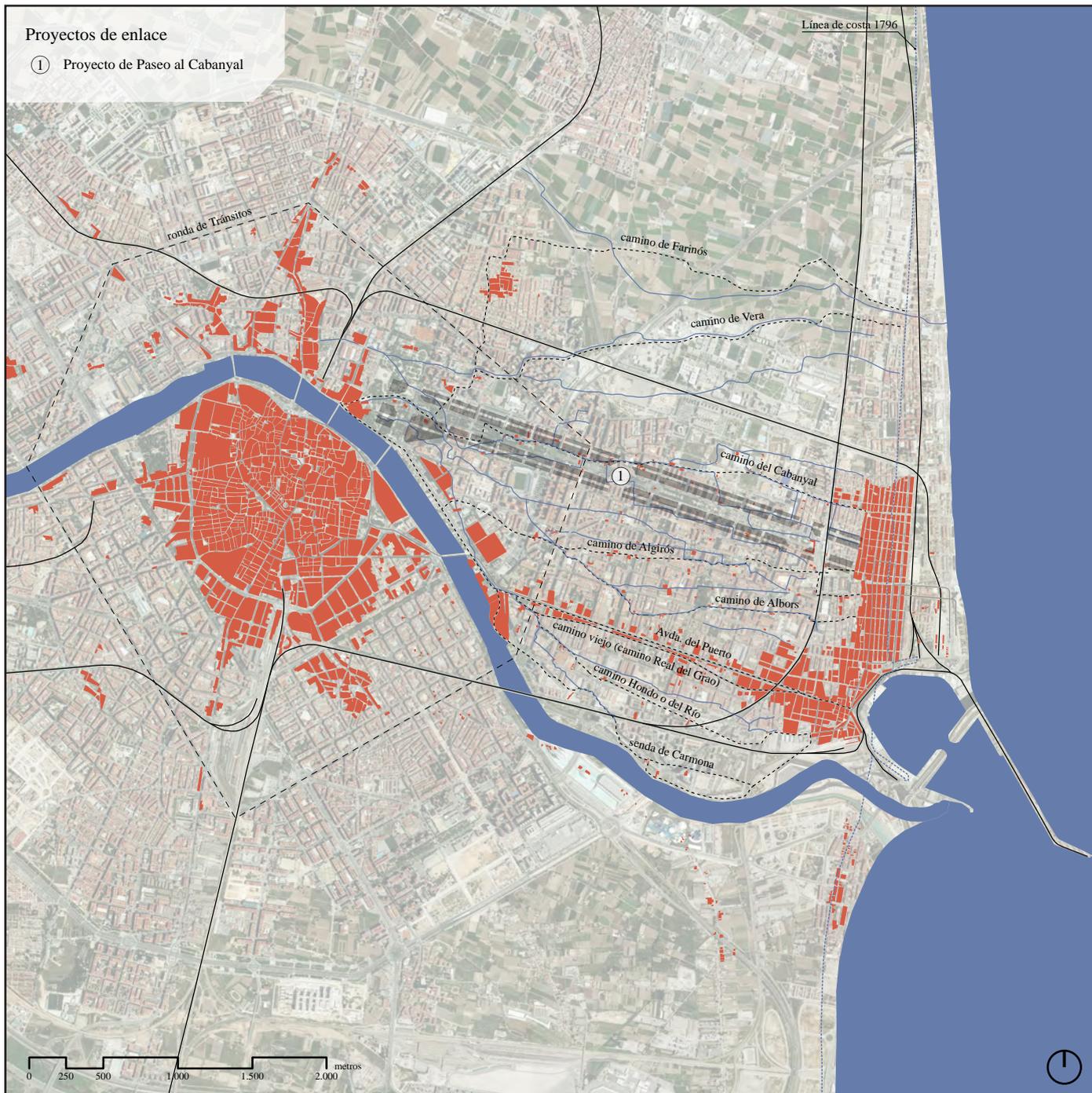


Fig. 26 1897. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.



Fig. 27 Plano de los solares correspondientes a las barracas incendiadas en el Cabañal el día 30 de Mayo de 1875, de Joaquín Belda. Fuente: Archivo General y Fotográfico de la Diputación de Valencia (ADPV Diputació de València. Libro 414 MPR2 n°18; Diapositiva n° 8332.

75. AHM: Pueblos Anexionados 10, caja 97-2.

76. Ley de 12 de mayo de 1865.

77. Ley de 18 de diciembre de 1869.

78. Este proceso se describirá pormenorizadamente en el apartado 3.1.2.

79. "La población del distrito que hemos llamado el Pòrt de França presenta el mismo carácter en todas las estaciones, no así la del Cabañal y Cañamelar, pues perteneciendo casi las nueve décimas partes

En el año de la anexión, vivían 2824 familias en el barrio<sup>75</sup> –frente a las 490 que vivían en las partidas del Canyamelar, Cabanyal y Cap de França en 1796- lo que suponía unas 14000 personas (cerca del 7% de los 204768 habitantes de la ciudad de Valencia). La supresión de la Bailía y la desamortización y venta del Real Patrimonio<sup>76</sup> y la posterior venta del Patrimonio de la Corona<sup>77</sup>, supuso que todos ellos pasaran de ser súbditos tutelados al servicio del Rey, a ser ciudadanos

que en su mayoría, pasaron a engrosar las filas de la clase proletaria y también, de ser enfiteutas a propietarios o inquilinos según las nuevas condiciones de los contratos del nuevo orden burgués. La diversificación de actividades de la población con la importancia adquirida por sus industrias veraniegas, complementarias e incluso en competencia con la industria pesquera, unido a las actividades terciarias de servicios al puerto y el comercio de proximidad que genera una población de ese número de habitantes, permitió un progreso suficiente como para afrontar la mejora de las condiciones de vida de sus viviendas.

La evolución de la memoria social que implicó el cambio del régimen de tenencia, había impulsado en las ampliaciones organizadas por la Bailía, un proceso que venía dándose en el casco antiguo desde que en 1796 se obligara construir *casas de obra sólida* para evitar nuevos incendios catastróficos: la transformación de las barracas en casas<sup>78</sup>, en este caso para adecuar las viviendas al confort requerido por el progreso provisto por el nuevo régimen burgués.

Este proceso siguió ritmos diferentes en los distintos barrios de Pueblo Nuevo del Mar. Como consecuencia del éxito de la industria del ocio, los marineros más humildes del gremio de pescadores y mareantes del Cabanyal venían siendo desplazados hacia el Cap de França<sup>79</sup>, donde continuaron habitando sus tradicionales barracas. Pero en 1875, la distancia entre barracas que hasta entonces había impedido incendios catastróficos, resultó insuficiente, y en 1875 [Fig. 27] la mayoría de las barracas ubicadas en las ampliaciones organizadas por la Bailía en el Cap de França, fueron destruidas. A raíz de este incendio las barracas fueron definitivamente prohibidas en toda la población<sup>80</sup>.

Esta prohibición, acelerará la mencionada transformación que modificará sustancialmente el paisaje de barracas y un puñado de casas característico a finales del siglo

XVIII y que había pervivido hasta bien avanzado el siglo XIX [Fig. 28]. En el momento de la anexión, había en Pueblo Nuevo del Mar 2903 edificios, de los que 2567 son casas (1538 de un piso, 987 de dos y 42 de más de dos plantas) y los 336 restantes, eran barracas<sup>81</sup>.

Comparado con el estado reflejado en el *Plan Geografico...* de 1796, en cien años las antiguas tres partidas del Canyamelar, Cabanyal y Cap de França que compondrán el nuevo barrio valenciano de El Cabanyal habían multiplicado por seis su población y sus edificios que además, habían pasado de ser un 10% de casas y un 90% de barracas, a la proporción inversa: un 90% de casas y un 10% de barracas [Tabla 1].

partida	casas		barracas		familias	
	1796	1897	1796	1897	1796	1897
canyamelar	27	1196	230	58	201	1220
cabanyal	24	952	195	155	205	1032
cap de França	5	419	87	123	84	572

Tabla 1 Evolución del nº de casas, barracas y familias entre 1796 y 1897. Fuente: elaboración propia.

Pueblo Nuevo del Mar era en el momento de su anexión, una estructura urbana viva que pretendía seguir completando la expansión de su casco antiguo, según las reglas propias implícitas en el hacer arquitectónico de sus pobladores que habían regulado su dinámica de crecimiento global desde mediados del siglo XVII, de la misma forma que Valencia estaba haciéndolo amparada en la Leyes de Ensanche. El fracaso de los proyectos de expansión y mejora de las condiciones sanitarias del Ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Mar, contribuyó a ablandar resistencias y a reorientar voluntades para que en 1897, a pesar de la fuerte oposición de los pobladores, la corporación municipal votara la anexión a la ciudad de Valencia del municipio de Pueblo Nuevo del Mar, que desde entonces se conoce como El Cabanyal, barrio del distrito de los poblados marítimos de Valencia.



Fig. 28 Calles de Pueblo Nuevo del Mar en 1858 (fotografía de Martínez Sánchez y Anonio Cosmes). Fuente: Biblioteca Nacional. Sala Goya. 17/13-219.

*de las casa de recreo ó alquerías y barracas que constituyen su población á vecinos de la capital, éstos ó las cierran concluida la temporada de los baños, ó las dejan encargadas á familias pescadoras que las habitan y cuidan durante el resto del año* [ZACARES, J M: “Valencia histórica y monumental: El Cabañal”, en el nº103 del tomo 4º de **EL FENIX**; domingo 19 de Setiembre de 1847].

80. Una ordenanza municipal impedía la edificación de nuevas barracas y limitaba a tres el número de reparaciones de las existentes, gravando progresivamente cada una de las licencias. TEIXIDOR DE OTTO, MJ, et al en el capítulo: “Poblats Marítims (Cabanyal, Grau i Malvarrosa) de **CATÀLEG DE MONUMENTS I CONJUNTS DE LA COMUNITAT VALENCIANA**; Conselleria de Cultura de la GV, vol II. València, 1983.

81. AHM: Pueblos Anexionados 10, caja 97-2.



### **3. EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA DE EL CABANYAL: BARRIO DE VALENCIA**

---

<b>3. Evolución de la estructura urbana de El Cabanyal: barrio de Valencia</b>	089
<b>3.1. El Cabanyal barrio de Valencia: la vigencia de las reglas propias</b>	093
3.1.1. Las periferias urbanas: la extensión de la expansión retiforme de las ampliaciones	093
La periferia urbana a poniente	093
La periferia urbana a levante	095
3.1.2. De la barraca a la casa: la implicación del usuario-propietario	101
ANÁLISIS DEL MOMENTO DEL FINAL DE LA GUERRA CIVIL	106
<b>3.2. El Cabanyal barrio de Valencia: el conflicto con la ciudad</b>	116
3.2.1. De barrio a barrera: la suspensión de las reglas propias	122
El Proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana: constatación de la suspensión de las reglas autónomas (1939-46)	123
El Proyecto de prolongación de la avenida de Valencia al Mar: la aportación de un arquitecto estrella (1959-60)	125
3.2.2. La incorporación al planeamiento metropolitano (1946-77)	126
Consecuencias de la zonificación	128
Consecuencias de las ordenanzas municipales	132
Consecuencias de los trazados	135
3.2.3. La reivindicación del barrio: la permanencia de las reglas propias	141
¿Reticencias profesionales?	141
Las reclamaciones ciudadanas	142
ANÁLISIS DEL MOMENTO DEL FINAL DE LA DICTADURA FRANQUISTA	149



Fotografía de las casas N° 232, 234 y 236 del Carrer del Progrés. Fuente: Olga Lanzas.

### 3. EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA URBANA DE EL CABANYAL: BARRIO DE VALENCIA

De una manera genérica, las modalidades empleadas para el desarrollo de las ciudades, se pueden clasificar como crecimiento por expansión o por enlace<sup>1</sup>. Si las ciudades necesitaran territorio para su desarrollo, utilizarán el territorio de los municipios subalternos previamente anexionados al municipio dominante. En el siglo XIX, los Planes de Ensanche regulados por leyes y dotados de potentes instrumentos jurídicos y económicos<sup>2</sup>, fueron adoptados por las ciudades para su crecimiento por expansión. Por otra parte, el crecimiento por enlace, regulado por leyes de expropiación que carecen de la contundencia de las Leyes de Ensanche, se articulará alrededor de paseos parcelados hasta las poblaciones cercanas.

En la última mitad del siglo XIX, el municipio de Valencia había anexionado los municipios que había considerado necesarios para su expansión. Con la anexión de dichos municipios, el término municipal de la ciudad había recuperado parte de su antigua Particular Contribución<sup>3</sup> y su relación con el mar, interrumpida durante los años de existencia de los municipios constituidos en el siglo XIX a raíz de las disposiciones emanadas de las Cortes Constituyentes de 1812.

El 20 de febrero de 1865, Cirilo Amorós, gobernador civil de Valencia, propinó el mazazo [Fig. 1] que inauguró las obras para el derribo de las murallas que desde 1356 habían protegido a la ciudad y ahora impedían su expansión territorial<sup>4</sup>.

El recinto intramuros se había ido colmatando sin “*pausa ni traba alguna que (...) impidiere edificar cada cual a su capricho*”<sup>5</sup> hasta el último tercio del siglo XVIII cuando reinando Carlos III, el régimen feudal

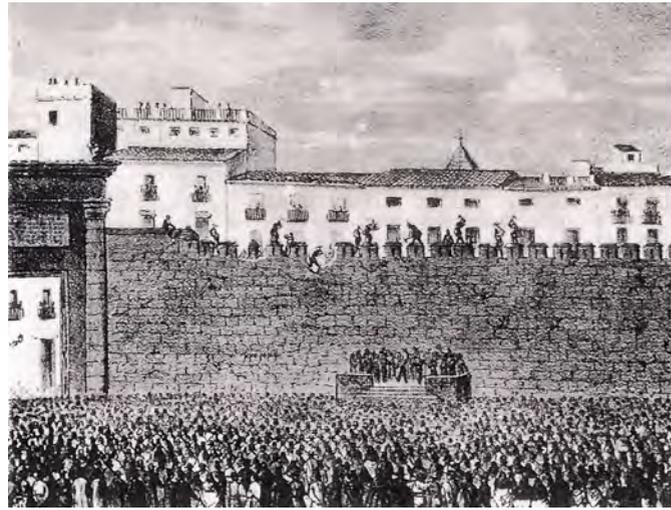


Fig. 1 Grabado de la inauguración de las obras para el derribo de las murallas de la ciudad de Valencia en 1865. Fuente: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Inici\\_de\\_%27enderrocament\\_de\\_les\\_muralles\\_de\\_Val%C3%A8ncia\\_el\\_20\\_de\\_febrer\\_de\\_1865.\\_junta\\_a\\_la\\_Porta\\_del\\_Real.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Inici_de_%27enderrocament_de_les_muralles_de_Val%C3%A8ncia_el_20_de_febrer_de_1865._junta_a_la_Porta_del_Real.jpg) (Autor: A. Bergón).

había emprendido una intensa labor de ensanchamiento y realineaciones de calles para facilitar la movilidad y mejorar la salubridad de las ciudades. Estos ensanchamientos habían agravado el problema de falta de suelo y obligado a utilizar casi “*todos los espacios de huertos, jardines y terrenos vacantes*”<sup>6</sup>, por lo que solo quedaba el recurso a “*las extraordinarias alturas*”<sup>7</sup> para resolver la urgente necesidad de alojamiento para la creciente población. Pero para elevar las alturas y no perjudicar la movilidad y la salubridad, había que ensanchar y rectificar las calles, con lo que se perdería suelo que obligaría a más alturas. Por ello, “*forzoso es convencerse de que Valencia, reducida a un pequeño espacio, no cabe ya en sí misma, y que la conveniencia y la necesidad exigen que se desparrame por esa hermosa llanura que la circunda, salpicada ya de un sinnúmero de edificios sueltos y de otros muchos que agrupados forman grandes arrabales, que reclaman enlazarse entre sí y con la población*”<sup>8</sup>.

1. GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: **PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA**; Servicio de publicaciones U.P.V. Valencia, 1995.

2. Entre 1861 y 1867, las sucesivas Leyes de Ensanche, supusieron para las ciudades españolas un nivel de normativa máximo y una clara intención de desarrollo.

3. En el capítulo 1, se definía la Particular Contribución de Valencia, como el territorio de una legua de radio con centro en cada una de las puertas de la ciudad, que conformaba el término de la ciudad, de manera que todos los lugares incluidos estaban sometidos al mismo estatuto administrativo, jurídico y fiscal.

4. Un testigo de principios del siglo XVII, Gaspar Escolano, ya percibió las murallas como una cárcel que pone límites al crecimiento de la ciudad. Este sentimiento parece compartido, pues “*se ha puesto en platica muchas vezes de tornarla a ensanchar [y describe cómo] Esto se podría executar con mucha facilidad, tirando un lienço de muro desde la Torre que llamamos de Santa Catherina hazia el Rio, la qual haciendo recodo a sus avenidas podría encerrar toda la calle del arraval de San Sebastian, y doblando por detras de la puente de las Meajas, dexar dentro el monasterio de nuestra Señora del Socorro: y corriendo hasta el de San Vicente, alargarse a Ruçafa, y dando la buelta por detras del Remedio, juntarse con el Baluarte de la puerta del Mar; con que se vernia a formar una de las mayores ciudades de Europa; y con poca dificultad, por quanto casi todo lo que havia de quedar encerrado dentro del ambito desta cerca, está ya hecho calles descarriadas, y poblado a barrios, y con tantas casas y jardines, que parece que ya no falta sino nivelar la cerca*”. [ESCOLANO, G.: **DÉCADAS DE LA HISTORIA DE LA INSIGNE Y CORONADA CIUDAD Y REYNO DE VALENCIA**; imp. Pedro Patricio Mey. Valencia, 1610-1611; párrafo 6 del capítulo X del libro IV, columnas 761 y 762]. Todos los lugares de la descripción se grafían en el plano del padre Tosca (y también en el grabado de Fortea), excepto el puente de las Meajas que probablemente, enlazara el arrabal de San Sebastián con el poblado de Campanar. Escolano plantea la expansión de la ciudad hasta absorber los arrabales de la margen derecha del río, rodeándola desde el suroeste al sudeste con una

El primer proyecto de expansión<sup>9</sup> ideado en 1855 [Fig. 2], se limitó a extender el recinto amurallado mediante dos grandes triángulos apoyados en “el malecón del río, a saber, uno en el extremo de la parte alta, y otro en el de la más baja”<sup>10</sup>; no se cuestionaba el modelo de ciudad cerrada –con la agregación de los dos

triángulos, quedaría “*más regularizada la figura de la ciudad*”<sup>11</sup>– ni los límites de los municipios que habían ido constituyéndose desde 1823<sup>12</sup>, restando territorio a la Particular Contribución sobre la que había tenido jurisdicción la ciudad desde tiempos de la conquista cristiana.

nueva muralla; habrá que esperar hasta 1858 para ver dibujado algo parecido con el muro que dibujan Monleón, Sancho y Calvo en el primer proyecto de Ensanche [Fig. 2].

5. SANCHO, Antonino: **MEJORAS MATERIALES DE VALENCIA**; Imprenta de D. José Mateu Marín. Valencia, 1855; p 23.

6. Idem, p 160.

7. Idem, p 160.

8. Idem, p 160 y 161.

9. ‘Proyecto General de Ensanche de la ciudad de Valencia’, presentado por Antonino Sancho – arquitecto mayor de la ciudad hasta su nombramiento como arquitecto de la provincia en 1860- Sebastián Monleón y Timoteo Calvo, en 1858.

10. SANCHO, Antonino: **MEJORAS MATERIALES DE VALENCIA**; Imprenta de D. José Mateu Marín. Valencia, 1855, p 172 y 173.

11. Idem, p 175.

12. Este modelo territorial, basado en Ayuntamientos y diputaciones, se reafirma en el trienio liberal (1820-1823), en particular en el decreto LIX, de 27 de enero de 1822, sobre división provisional del territorio español, y en el decreto XLV, de 3 de febrero de 1823, que aprueba la Instrucción para el gobierno económico-político de las Provincias; sancionado como Ley el 2 de marzo de 1823 (que deroga la de 1813, en la que se basa).

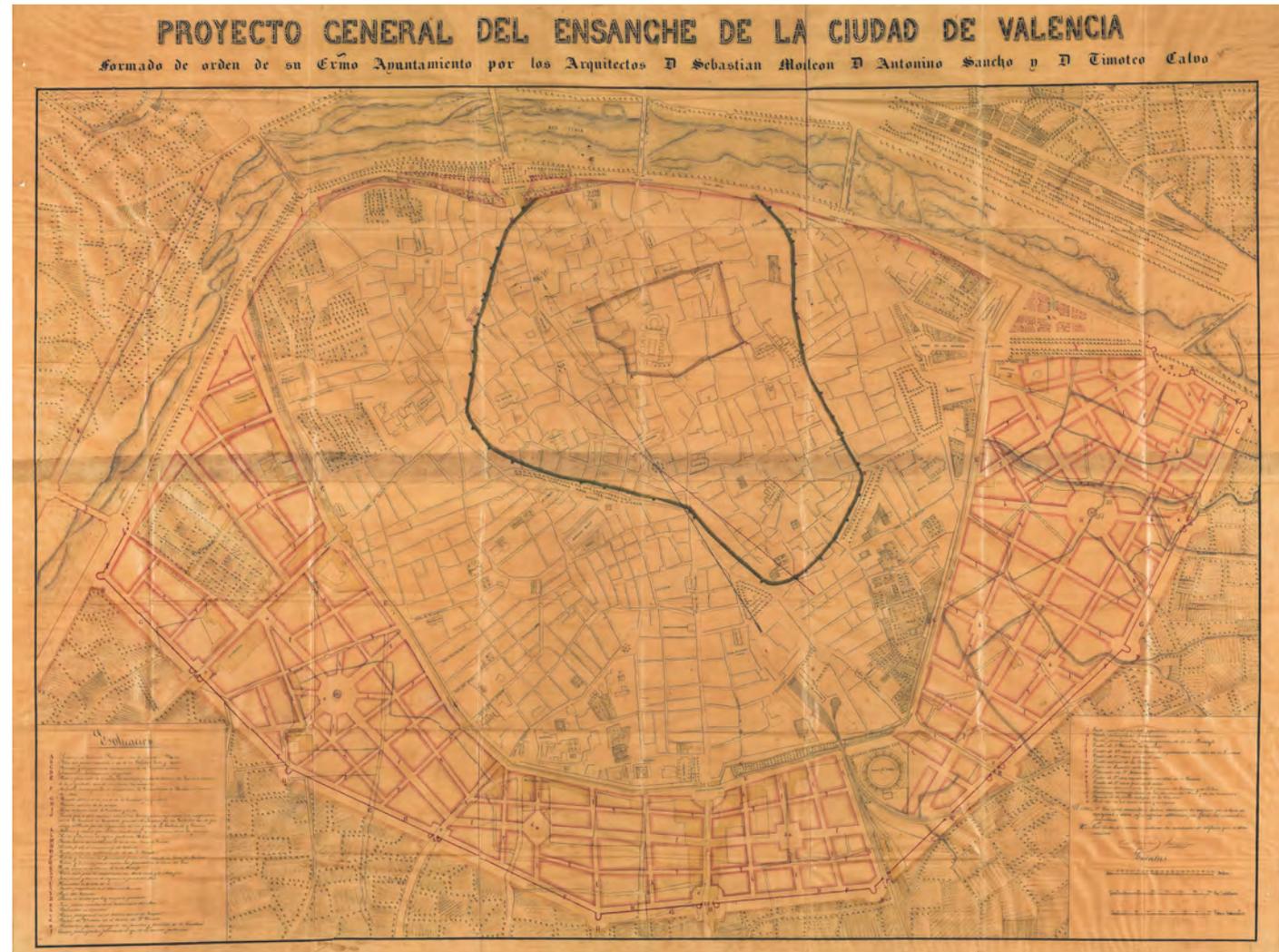


Fig. 2 PROYECTO GENERAL DEL ENSANCHE DE LA CIUDAD DE VALENCIA, de Sebastián Moleon, Antonino Sancho y Timoteo Calvo, 1858. Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) [Ed 2010].

En el triángulo oeste, se proyectan barrios que continúan las líneas de crecimiento de la ciudad intramuros. El triángulo este se organiza en torno a una calle central que acaba en el puente del Mar y una diagonal que podría llegar a enlazar este puente con la plaza de San Francisco, llamada a ser el centro administrativo de la ciudad intramuros; de esta forma “*al concluirse el puerto, Valencia ya aproximada todo lo posible á él*”<sup>13</sup>, ostentaría un extenso y magnífico barrio con construcciones acomodadas á las diversas clases y fortunas”<sup>14</sup>.

En ambos triángulos, determinadas calles enlazarían con calles del núcleo histórico amurallado ensanchadas y rectificadas, y también con calles de nuevo trazado aprovechando los terrenos que los sucesivos decretos y leyes liberales de desamortización<sup>15</sup> habían puesto en manos de las clases dominantes del nuevo régimen.

El ‘Proyecto General de Ensanche de la ciudad de Valencia’ es un último intento de controlar las transformaciones urbanas necesarias en la ciudad según los criterios ligados a la academia de Bellas Artes de San Carlos, a la que pertenecían algunos de sus redactores.

El ritmo con que se había construido la ciudad hasta entonces se verá acelerado, por lo que los criterios con los que se habían construido hasta entonces las mejores ciudades, dejarán de ser útiles para resolver las consecuencias de la revolución industrial que llegará a España de la mano del fin del antiguo régimen feudal y su sustitución por el nuevo régimen burgués<sup>16</sup>.

Las previsiones de los arquitectos académicos –1000 habitantes nuevos al año<sup>17</sup>- se quedarán cortas y sus herramientas no podrán competir con el cientifismo aportado por los ingenieros<sup>18</sup> cuyos argumentos acabarán convenciendo a la burguesía y sus dirigentes. Las nuevas herramientas, serán utilizadas por la clase dominante para satisfacer las demandas de una población que

había empleado cinco siglos en multiplicar por tres su población y que en los siguientes ciento cincuenta años la multiplicará por ocho; pero también para ordenar el negocio de la ocupación del territorio mediante el consenso entre sus diferentes intereses, excluyendo las preexistencias y sus pobladores de la toma de decisiones.

El urbanismo que como ideología de servicio debiera generar modelos que lleven implícita una reflexión sobre la construcción colectiva de la ciudad, va a ser sustituido por los planteamientos cientifistas de la urbanística que genera reglamentos y normas globales para regular el negocio inmobiliario. Los técnicos que sin participar en el planteamiento del negocio, se van a encargar de dar forma al mecanismo de apropiación de las rentas inmobiliarias por las clases dominantes del nuevo régimen burgués, serán reclutados entre los arquitectos, profesión tradicionalmente al servicio de las clases dominantes para dar brillo a sus grandes operaciones<sup>19</sup>. Estos técnicos, serán elevados a la categoría de ‘urbanistas’ y actuarán con “*una fe meliflua en el poder redentor de la ‘buena forma’ ya sea arquitectónica o urbana, capaz por sí sola de regenerar los tejidos sociales enfermos, ungiéndolos con el bálsamo de la belleza*”<sup>20</sup>.

El mazazo del gobernador civil supuso un punto de inflexión: todo el territorio alrededor de la ciudad será susceptible de ser urbanizado mediante estos planteamientos cientifistas y pragmáticos. Para organizar el crecimiento del núcleo histórico según estos nuevos planteamientos, la ciudad necesitaba tener jurisdicción sobre el territorio, por lo que entre 1870 y 1900<sup>21</sup> se anexionaron los municipios limítrofes. Sobre ese territorio reducido a representaciones planas de escalas de grandes denominadores para obtener una ‘visión global’, los urbanistas depositarán una mirada vertical. Desde este punto de vista, las infraestructuras rurales de la periferia y la morfología característica de los conjuntos históricos de los pueblos agrícolas de la huerta

13. El puerto, el mar, es una referencia constante en la historia de Valencia; para los redactores de este primer plan de Ensanche, era inimaginable el crecimiento de la ciudad en la ribera izquierda del río Turia, pero se esforzaron en que se acercara lo más posible al mar.

14. SANCHO, Antonino: **MEJORAS MATERIALES DE VALENCIA**; Imprenta de D. José Mateu Marín. Valencia, 1855, p 175.

15. Real Decreto de 19 de febrero de 1836 de venta de bienes del clero, Ley de 1 de mayo de 1855 de desamortización general, Ley de 12 de mayo de 1865 de desamortización del Patrimonio Real.

16. Como consecuencia de la Ley de 26/08/1837 de abolición de los señoríos y el régimen feudal.

17. La revolución industrial que gestionada por el nuevo régimen burgués, supondrán mejoras en la economía y las condiciones de vida que multiplicarán casi por ocho en los próximos 150 años una demografía que había tardado cinco siglos en multiplicarse por tres. De 1857 a 1920, se crecerá al ritmo de 2300 nuevos habitantes al año; entre 1920 y 1945, se duplicará la población al ritmo de más de 10000 nuevos habitantes al año; tras un periodo de estancamiento en torno a los 500000 habitantes, volverá a crecer entre 1960 y 1980 al ritmo de 12300 nuevos habitantes al año, para alcanzar los 750000 habitantes; a partir de entonces el número de habitantes se estabiliza con pequeñas alteraciones entre los 800000 y los 750000.

18. Ildefonso Cerdà había escrito “Teoría de la construcción de las ciudades” en 1859 y 1861 y no tardaría en escribir “Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona”, donde sienta y explica las bases sobre su idea de entender y regular el Ensanche de las ciudades, desde la autonomía teórica del proyecto: su proyecto de Ensanche de Barcelona aprobado en 1860, confía plenamente en su propia lógica, frente a otras formulaciones que supeditan el proyecto al ensamblaje y articulación de las preexistencias con una técnica más barroca, beauxartiana.

19. [RAMÓN, Fernando: **IDEOLOGÍA URBANÍSTICA**; Alberto Corazón ed. Madrid, 1970].

periurbana<sup>22</sup> resultan invisibles, y sus reglas propias de evolución quedarán condicionadas por los grandes trazos de las infraestructuras urbanas para ser redimidos de su condición ‘no urbana’ por la geometría reguladora de la metrópoli.

La hipermetropía asociada a la mirada vertical de los documentos urbanísticos redactados según esa ‘visión global’, pone en riesgo de extinción a estos conjuntos históricos que desde una mirada horizontal apropiada a una ‘visión particular’, se podrían incorporar a la metrópoli<sup>23</sup> como estructuras urbanas diferenciadas que doten de riqueza y diversidad al término municipal de Valencia. Este punto de vista de la metrópoli desde lo particular, relacionado con la cultura y por lo tanto con la vida en un determinado lugar, es el que se va a utilizar para describir la evolución de El Cabanyal como barrio de Valencia en los puntos siguientes.

El punto 3.1, constata la vigencia de las reglas propias de evolución de la estructura urbana de El Cabanyal que junto al Grau, configuraron el núcleo marítimo de la ciudad que aportó en el momento de la anexión, el 10% de la población del término municipal y competía en extensión con el núcleo histórico que apenas había comenzado su expansión tras el derribo de sus murallas medievales; la lejanía entre ambos núcleos, minimizó las consecuencias a las que tuvieron que enfrentarse otros núcleos debido al crecimiento por expansión<sup>24</sup> de Valencia.

El punto 3.2, describe el conflicto entre la estructura urbana de El Cabanyal y la de la ciudad, evidenciado por el relato que bajo el eslogan ‘Valencia vive de espaldas al mar’, encuentra su adalid en la traza del Paseo de Valencia al Mar proyectada a finales del siglo XIX que en su origen, era un paseo parcelado arbolado característico de un crecimiento por enlace, regulado por leyes de expropiación.

20. [VERDAGUER, Carlos: “Por un urbanismo de los ciudadanos” en **ECOLOGÍA Y CIUDAD: RAÍCES DE NUESTROS MALES Y MODOS DE TRATARLOS**, VV.AA.; El Viejo Topo. Madrid, 2003].

21. Patraix (1870); Beniferri y Benicalap (1872); Ruzafa (1875); Benimaclet, Rascanya, Els Orriols y Benimàmet (1882); Borbotó y Carpesa (1888); Maluella, Rafalell y Teuladella (1891); Villanueva del Grao y Pueblo Nuevo del Mar (1897); Massarojos (1898) y Benifarraig (1900). GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: **PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA**; Servicio de publicaciones U.P.V.. Valencia, 1995; pág 161 y 162.

22. “...pueblos subalternos, pobres y de corto vecindario” SANCHO, Antonino: **MEJORAS MATERIALES DE VALENCIA**; Imprenta de D. José Mateu Marín. Valencia, 1855; p 41

23. “...una visión positiva del territorio de la periferia urbana, (para) entenderla como un espacio con cultura, una estructura social y urbana que debe entenderse como una permanencia con la que deberá contarse para incorporarla a las condiciones funcionales de la metrópoli mediante determinadas transformaciones futuras” GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: **PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA**; Servicio de publicaciones U.P.V.. Valencia, 1995; pág 763 y 764.

24. Los Planes de Ensanche regulados por leyes y dotados de potentes instrumentos jurídicos y económicos.

### 3.1. El Cabanyal barrio de Valencia: la vigencia de las reglas propias

Como se ha descrito en los capítulos anteriores, en el momento de la anexión, Pueblo Nuevo del Mar era una estructura urbana autónoma que desde mediados del siglo XVII venía perfeccionando una dinámica de crecimiento basada en reglas propias mediante la cual había acometido la expansión retiforme de su casco antiguo hasta su interrupción por las instalaciones ferroviarias al servicio de las obras del puerto en Villanueva del Grau en 1860, cuando aún Valencia continuaba ceñida por sus murallas medievales.

Habitando y poblando su territorio creciente, el hacer arquitectónico característico de las 490 familias que vivían en la Población de la Playa en 1796, había supuesto su progreso hasta las 2834 que lo hacían en Pueblo Nuevo del Mar en 1897. Acompasado con este progreso, habían ido construyendo la característica de la estructura urbana de El Cabanyal que junto al Grau, son desde entonces “*barríos hoy de la ciudad del Cid, que han convertido á Valencia en lo que no era, en puerto de mar...*”<sup>25</sup>.

Ambos barrios nacieron separados de la ciudad por los restos de la huerta del partido de Santo Tomás, lejos del alcance de los sucesivos proyectos de Ensanche con que la ciudad formaliza su crecimiento por expansión; además nacieron rodeados de infraestructuras ferroviarias trazadas para favorecer los intereses de la ciudad y dar servicio al puerto, que no impedían que los domingos y festivos veraniegos acogieran a “*treinta o cuarenta mil almas [una] multitud en fiesta, ebria de placer, embriagada en el baño de sol, aire y agua...*” que se desplazaba en excursión desde la ciudad “*transportada en trenes<sup>26</sup>, tranvías de vapor y fuerza animal, riperts, coches y tartanas*” que utilizaban los caminos nuevo y antiguo del Grau<sup>27</sup>.

Como se describe a continuación, el aislamiento del núcleo marítimo respecto a la ciudad permitirá que hasta el final de la Guerra Civil, El Cabanyal mantenga su autonomía respecto a la ciudad y continúe desarrollando su estructura urbana según sus reglas propias, adaptadas a los imperativos de este periodo.

#### 3.1.1. Las periferias urbanas: la extensión de la expansión retiforme de las ampliaciones

Las travesías de la expansión retiforme, interrumpidas por las instalaciones ferroviarias de servicio al puerto, se detenían en el casco antiguo de El Cabanyal, límite del término municipal de Pueblo Nuevo del Mar. El mecanismo habitual de habilitar nuevas hileras de manzanas respetando las travesías, será modificado para salvar estos dos bordes internos, de manera que la prolongación de las travesías servirá de urdimbre a la trama de manzanas alargadas paralelas al mar que caracterizarán las periferias urbanas de El Cabanyal, tanto a levante sobre los nuevos terrenos ganados al mar por las obras del puerto, como a poniente sobre las huertas supervivientes del antiguo partido de santo Tomás, hasta su nuevo límite como barrio de Valencia en el trazado de las vías de ferrocarril de Castellón.

#### *La periferia urbana a poniente*

En una primera etapa, ante la ausencia de terrenos para la expansión habitual hacia el este, la presión demográfica invertirá el sentido del crecimiento retiforme. Las travesías se prolongarán a poniente del casco antiguo, aprovechando los depreciados terrenos agrícolas desgajados de su matriz por el trazado del ferrocarril a Castellón en 1862. Las manzanas que delimitan las calles paralelas al mar, verán condicionada su planta por la antigua parcelación agrícola y el carácter privado de su propiedad<sup>28</sup>.

25. MOROTE, Luis: “Un domingo en el Grao y Cabañal”, artículo publicado en el diario EL LIBERAL de Madrid, 04-08-1897, meses después de la anexión.

26. El ramal entre Valencia y el Grau del ferrocarril a Xàtiva inaugurado en 1852, al sur del río Turia y el ramal al Grau del ferrocarril de vía estrecha de Valencia a Bétera por Moncada inaugurado en 1892, al norte.

27. MOROTE, Luis: “Un domingo en el Grao y Cabañal”, artículo publicado en el diario EL LIBERAL de Madrid, 04-08-1897 en donde además de lo entrecomillado en este párrafo, se recoge una interesante descripción “*los diferentes caminos que llevan hoy al Grao y al Cabañal*”.

28. Por primera vez la expansión retiforme se enfrenta a un territorio privado; como se va a describir, saldrá airoso del reto.

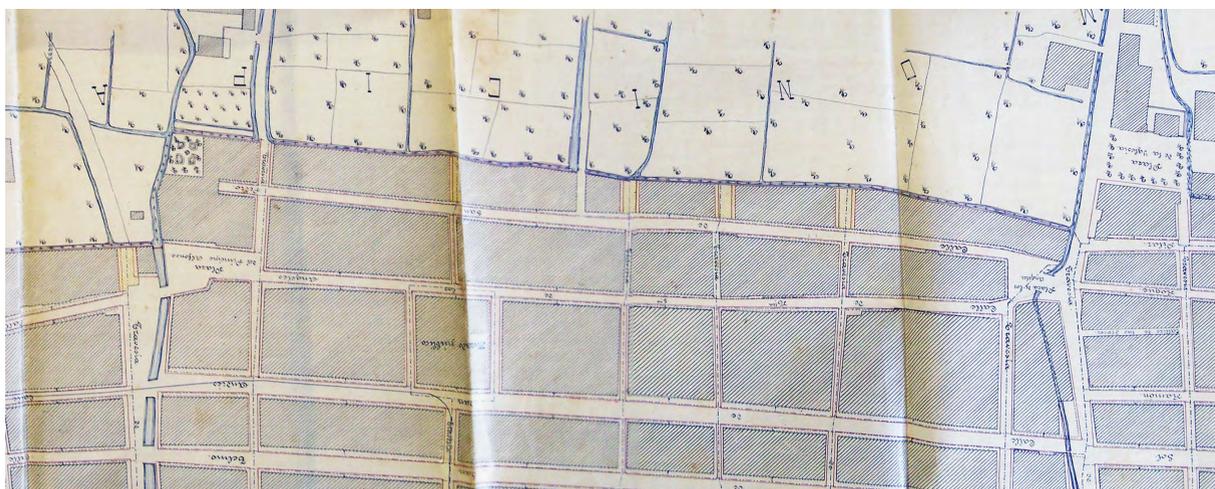


Fig. 3 Plano de *Proyecto de las obras de mejora del alcantarillado, aceras y adoquinado de Pueblo Nuevo del Mar*, firmado por J. B. Gosálvez en 1891 (y ampliación del área de la partida de El Cabanyal). Fuente: Fondo Rieta Caja 28 - Archivo Histórico Municipal.

Las soluciones planteadas para resolver la periferia a poniente, varían. En el Canyamelar y el Cap de França, la nueva edificación se adosa a la trasera de las parcelas recayentes a las calles Rosario y Nicolau de Monsoriu respectivamente, mientras que en el Cabanyal, se interpone una nueva calle a poniente de San Pedro: Luis Despuig.

La trama viaria de la periferia en el Cap de França, dibuja una retícula ortogonal al norte del camino de El Cabanyal (el ‘barrio’ Llamosí<sup>29</sup>) sin jerarquía entre calles y travesías, que define quince manzanas sensiblemente cuadradas; dos de las travesías se dibujan en prolongación de las preexistentes Marina y Vicente Guillot.

29. Según El Mercantil Valenciano de 21 mayo 1885, en la sesión del Ayuntamiento de Valencia del día 20 fue aprobado un “*proyecto de urbanización de terrenos de D. Juan B. Llamosí, junto a la ermita de Nuestra Señora de los Angeles del Pueblo Nuevo del Mar*”

En la zona del Canyamelar, la periferia se dibuja a partir de la prolongación hasta las vías de las travesías de Justo Vilar, Arcipreste Vicente Gallart, Mariano Cuber y Francisco Cubells (que a su vez, tenían su origen en antiguas sendas de huerta); junto a cuatro nuevas calles sensiblemente paralelas al mar, componen una retícula de grandes manzanas.

En la zona de El Cabanyal, el asunto se complica. El caserío recayente a la calle San Pedro se concebía como límite entre la huerta y los terrenos que hasta mediados del siglo XIX formaron parte del Real Patrimonio. Los sucesivos planes de Gascó y La Corte, Escrig y Serrano respetan este límite de donde parten las travesías en su persecución de la playa huidiza, por lo que la periferia a poniente en El Cabanyal necesita la mencionada calle de Luis Despuig para su funcionamiento: sus travesías –las actuales Felip de Gauna, Sánchez Coello y Mijares– parten de esta calle hasta alcanzar las vías del ferrocarril, pero se trazan en prolongación de las que parten de San Pedro hacia la playa –respectivamente, las actuales Carles Ros, Cura Planelles y Amparo Guillén/Sol; su conexión ya estaba prevista en el “*Proyecto de las obras de mejora del alcantarillado, aceras y adoquinado de Pueblo Nuevo del Mar*” descrito en el apartado 2.2.2. [Fig. 3].

La retícula se completa con otras tres calles sensiblemente paralelas al mar, que enlazan las calles de la periferia en el Cap de França con las de la periferia en el Canyamelar.

La periferia a poniente quedó a la espera de posibles operaciones futuras que faciliten el enlace de sus travesías con las de las ampliaciones del siglo XIX, a través del borde interno de su casco antiguo.

## La periferia urbana a levante

Simultáneamente a la construcción de la periferia urbana a poniente, las obras del puerto según los proyectos de mejora y ensanche del ingeniero Manuel Maese, de 1896<sup>30</sup> y 1903 [Fig. 4] y la construcción del nuevo dique de Llovera, desplazarán de nuevo la línea de costa, con lo que el deslinde de la zona marítimo terrestre de 1872 –siguiendo aproximadamente el trazado de las vías del ferrocarril de las canteras del Puig- quedará obsoleto y será sustituido por el que se realizará a instancias del Ayuntamiento de Valencia, aprobado en 1906 –siguiendo aproximadamente el trazado de del ferrocarril eléctrico a Bétera.

Los terrenos entre ambos deslindes –que prácticamente coinciden con los reclamados por el extinto ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Mar para su negada expansión- que no estuvieran ocupados por las instalaciones del ferrocarril Central de Aragón, podrán enajenarse para construir “barrios obreros o instalarse aquellas industrias que necesiten establecerse en la proximidades del puerto”<sup>31</sup>. Por su parte, los nuevos terrenos de dominio público en la zona marítima, se destinarán a concesiones administrativas para las instalaciones necesarias tanto para la industria pesquera, como para la industria veraniega.

En este dominio público, Víctor Gosálvez<sup>32</sup> ordenó en 1926 [Fig. 5] la confusa ubicación de estas instalaciones al norte de la acequia de Gas. Las travesías del Cabanyal y del Cap de França, se prolongarán a levante de las instalaciones ferroviarias de servicio al puerto como urdimbre para las dos hileras de manzanas sobre los nuevos terrenos ganados al mar. Estas manzanas delimitarán una nueva calle de 30 m de anchura – Eugenia Viñes- apoyada en la alineación de la fachada de levante de la Lonja de pescado de la Marina Auxiliante –construida por su padre Juan Bautista en



Fig. 4 Plano de PUERTO DE VALENCIA. Anteproyecto de defensa, ensanche y mejora de servicios (1903-1911), del ingeniero Manuel Maese, de 1896. Fuente: Archivo Autoridad Portuaria de Valencia; publicado en HISTORIA DEL PUERTO DE VALENCIA (2007).

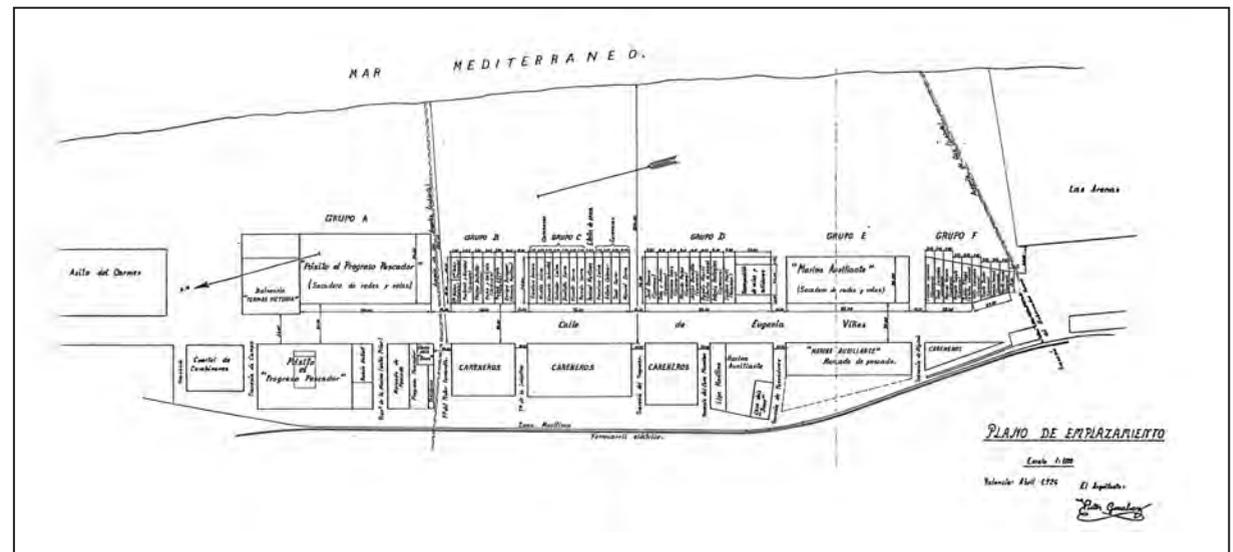


Fig. 5 PLANO DE EMPLAZAMIENTO, de Víctor Gosálvez, 1926. Fuente: MARTORELL, Pep: EL MÓN MARINER DEL CABANYAL; Ed Engloba. Valencia, 2001 (pág 26 y 27).

30. SORNIER, A: “El puerto de Valencia I, II y III” en los números 23, 24 y 25 de **REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS**. 1896.

31. “Memoria del deslinde de la zona marítimo-terrestre en el término municipal de Valencia” [Archivo Delegación de Costas en Valencia].

32. Vecino de El Cabanyal e hijo de Juan Bautista Gosálvez, en 1939 era Decano-Presidente del Colegio de Arquitectos de Valencia. Se hablará de él en otras ocasiones.

1909 sensiblemente paralela a la línea de costa. La nueva calle no será paralela a la calle de la Reina, como lo es la alineación de la Casa dels Bous.

El crack bursátil de 1929, agravó la situación y se permitieron concesiones administrativas de carácter residencial en el dominio público de la zona marítima<sup>33</sup>, sustanciadas en 1935 con la construcción en la hilera de manzanas más cercana al mar de Eugenia Viñes<sup>34</sup>, de los grupos de viviendas Paviñes –proyectada por Víctor Gosálvez para la cofradía el Progreso Pescador- y Pavimar –proyectada por J Peris Pardo para la cofradía de la Marina Auxiliante- probablemente al amparo de la Ley Salmón de 1935, tras la supresión de la Ley de Casas Baratas de 1921 a principios de la década de los 30. En 1920 ya se habían construido en la zona marítima las casas de la actual calle Astilleros<sup>35</sup>, probablemente al amparo de la primera Ley de Casas Baratas de 1911 [Fig. 6 y Fig. 7].

33. En el Archivo de la Delegación de Costas de Valencia, existe un documento sobre el deslinde de la playa de levante desde la acequia de Vera a Rihuet, que “se debió ratificar en 27 de noviembre de 1935”. Cuando el Ayuntamiento en 1990 permutó con el Estado los terrenos entre el deslinde de 1906 y el actual, por otros propiedad municipal en el Saler, no habrá ninguna referencia a este deslinde.

34. BLAT PIZARRO, Juan: **VIVIENDA OBRERA Y CRECIMIENTO URBANO (VALENCIA 1856-1936)**; Ed COPUT – COACV. Valencia, 2002

35. Dedicadas en principio a astilleros de ribera. BLAT PIZARRO, Juan: **VIVIENDA OBRERA Y CRECIMIENTO URBANO (VALENCIA 1856-1936)**; Ed COPUT – COACV. Valencia, 2002

36. En el año de la anexión, además del puerto y sus industrias subsidiarias, otra industria florecía a la vera del Camino al Grau, como se describe en este texto: “A un lado y á otro hotelitos, chalets, villas, jardines, huertas, barracas, almacenes de guanos naturales y artificiales, almacenes de maderas, fundiciones de hierro y de plomo, talleres de maquinaria da todas clases... ¿Qué es esa especie de Hipódromo junto á la magnífica alquería de D. Balbino Andrea? Es la pista para el juego del Polo, puesto hoy de moda en Valencia, donde lucen sus habilidades, su fuerza y destreza hípicas los chicos de la sociedad más distinguida, da la high life. Pronto divisamos la cruz del camino del Grao y luego más hotelitos y más villas y más jardines y más almacenes de guano capaces por su abundancia de fertilizar extensísimas huertas”. MOROTE, Luis: “Un domingo en el Grao y Cabañal”, artículo publicado en el diario EL LIBERAL de Madrid, 04-08-1897.

La periferia a levante quedó a la espera de posibles operaciones futuras que faciliten el enlace de sus travesías con las de las ampliaciones del siglo XIX.

Estas operaciones afectarían a los terrenos enajenables entre los dos deslindes, donde el grave problema de vivienda ocasionado por la creciente demanda de la inmigración desde el campo –atraída por la oferta de trabajo en el puerto y en las industrias cercanas<sup>36</sup>- y los desahucios ocasionados por los derribos para las numerosas obras de reformas urbanas en el núcleo histórico de la ciudad, provocará que la superficie entre las vías del Central de Aragón y el de Bétera, fuera rápidamente invadida por un nuevo episodio auto-organizado y auto-construido que recibió el nombre de El Clot que ya en 1915, alojaba a desahuciados e inmigrantes.



Fig. 6 Fotografía de la Playa de El Cabanyal en 1925. Fuente: publicada en [www.zonamaritima.blogspot.com](http://www.zonamaritima.blogspot.com).



Fig. 7 Fotografía aérea de El Cabanyal en 1920. Fuente: Archivo Municipal. Publicada en [www.envalencia.org](http://www.envalencia.org).

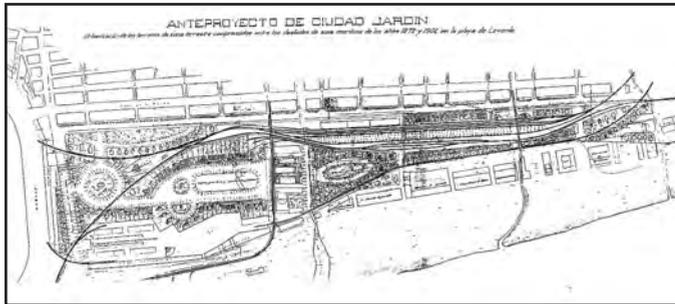


Fig. 8 *Anteproyecto de Ciudad Jardín* del Arquitecto Mayor Carlos Carbonell en 1915. Fuente: PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA (1995).

La presión demográfica se adelantó al planeamiento que cuando se produjo, se redujo a un *Anteproyecto de Ciudad Jardín* [Fig. 8] redactado al amparo de la primera Ley de Casas Baratas por el Arquitecto Mayor Carlos Carbonell Pañella en 1915, que consistía en rellenar los huecos entre vías con unos doscientos chalets aislados o pareados, sin dotaciones, para lo que se demolía El Clot: los desahuciados hubieran vuelto a serlo y los inmigrantes hubieran tenido que emigrar de nuevo. El mismo Carbonell revisó el proyecto en 1921 proyectando más chalets en la zona marítima [Fig. 8 y Fig. 9].

Las instalaciones ferroviarias entre las actuales calle de Dr. Lluçh a poniente y Astilleros/Eugenia Viñes a levante, dificultaban grandemente cualquier planeamiento de las franjas enajenables susceptible de conectar las travesías interrumpidas entre las ampliaciones y la periferia a levante. Esta interrupción va a ser trascendental para el futuro de El Cabanyal, porque lo alejará de su playa, donde el declive de la tradicional industria pesquera será sustituido por el auge de la nueva industria del turismo y el ocio veraniego que quedará desvinculada del caserío.



Fig. 9 Revisión del *Anteproyecto de Ciudad Jardín* por el propio Carlos Carbonell en 1921. Fuente: Archivo Histórico Municipal (planos naya).

Tanto el casco antiguo, como las instalaciones ferroviarias que habían interrumpido el sentido de crecimiento, quedarán subsumidos como bordes internos de la expansión retiforme, producto del hacer arquitectónico que caracteriza la evolución de la estructura urbana de El Cabanyal [Fig. 10].

Las posibilidades de crecimiento de la morfología retiforme de esta estructura urbana, serán utilizadas incluso por el planeamiento urbanístico de la ciudad. En 1924, la construcción del Paseo apenas había avanzado [Fig. 11]. Ante su ausencia, el mencionado Carlos Carbonell, prolongará las travesías del Canyamelar para organizar la parte meridional a la traza del Paseo del Ensanche del Este en el *Plano de alineaciones de la zona de influencia urbana situada en la Vega de la Ciudad entre el Paseo al Mar y río Turia*<sup>37</sup>. Algunas de esas alineaciones permanecen en la actualidad [Fig. 12].

37. CARBONELL, C. arq. Mayor (1924-1): *Plano de alineaciones en la zona de influencia urbana situada en la vega de la ciudad entre el Paseo del Mar y el río Turia*. AHMV. Planos Naya. Tramada 4, plano 75. Incluido en LLOPIS, A. y PERDIGÓN, L. (2015): **CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944)**. Ed. Universitat Politècnica de València, 4ª edición. Valencia (fotografía y tratamiento digital: Juan García Rosell y José Luis Sales)

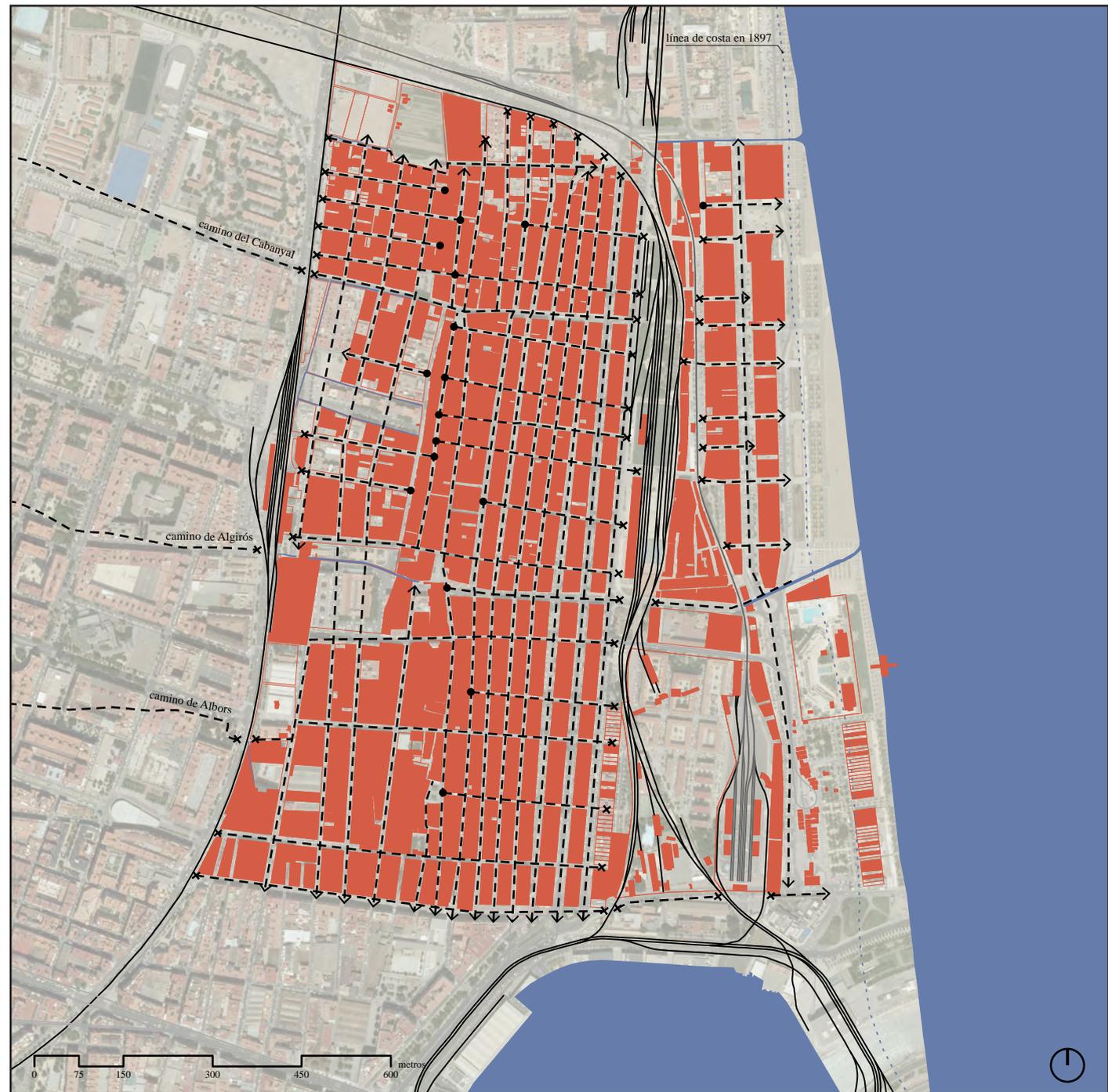


Fig. 10 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

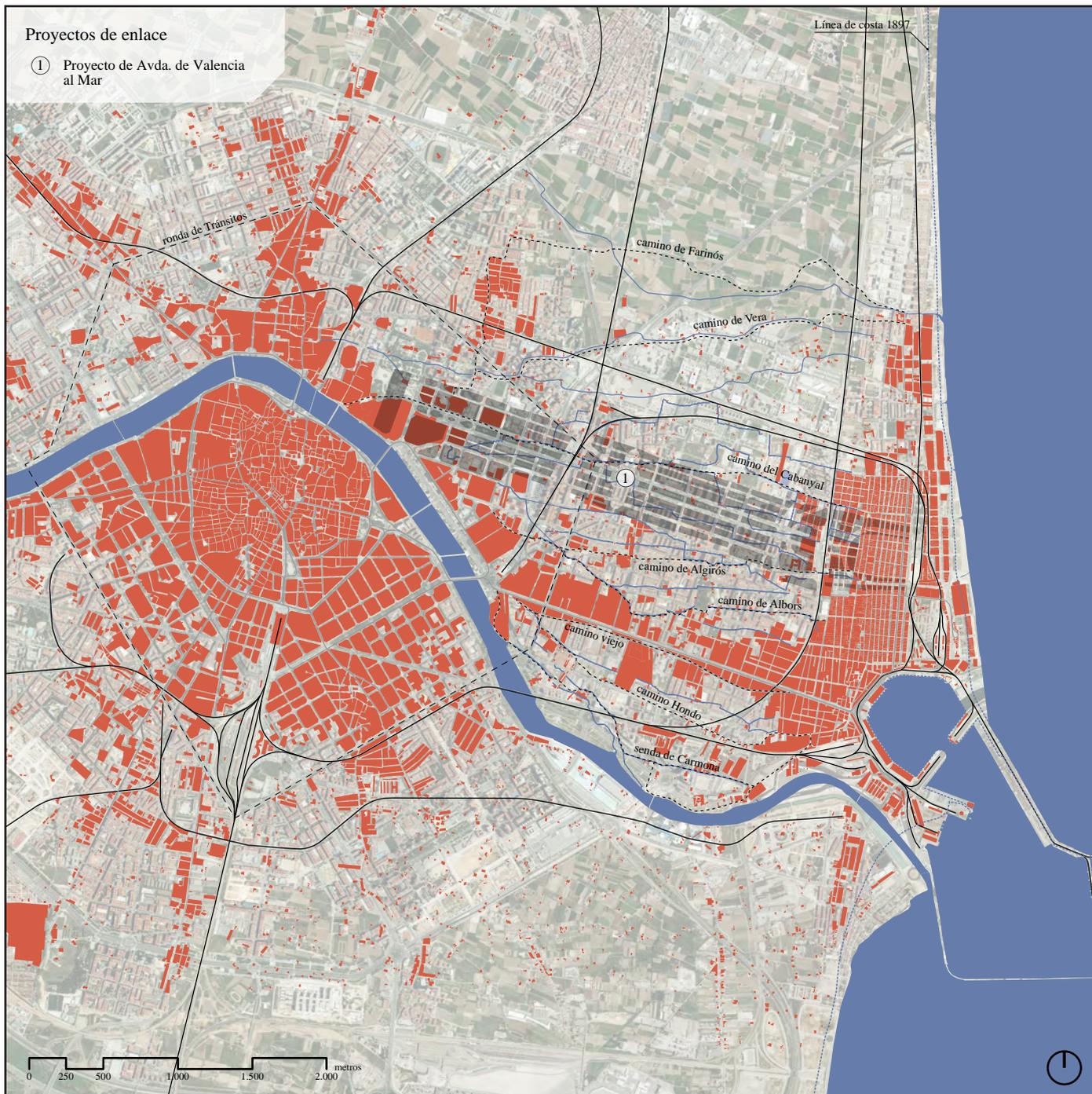


Fig. 11 1939. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.



Fig. 12 Prolongación de las travesías del Canyamelar para organizar la parte meridional a la traza del Paseo del Ensanche del Este. Fuente: elaboración propia sobre ortofoto actual y sobre el *Plano de alineaciones de la zona de influencia urbana situada en la Vega de la Ciudad entre el Paseo al Mar y río Turia*, de Carlos Carbonell Pañella, 1924. Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) [Ed 2015].

### 3.1.2. De la barraca a la casa: la implicación del usuario-propietario

El crecimiento de El Cabanyal alcanzó sus límites como barrio de Valencia, coincidiendo con la instauración de la dictadura franquista en el año 1939. Desde el siglo XVIII, la dinámica de este crecimiento ha seguido un comportamiento autónomo y global, compatible con el de cualquier otra ciudad, que configura un paisaje urbano propio.

En este paisaje urbano hay anidada una constante derivada de la estructura de propiedad desde el periodo auto-organizado y autoconstruido anterior al siglo XIX, que sirvió de base a la de las sucesivas ampliaciones decimonónicas: una unidad de propiedad vinculada a la características de la barraca que se verá sometida a sucesivas subdivisiones en el proceso de transformación en casa que caracteriza todos los estratos temporales del barrio.

Como se ha descrito en el apartado 2.1.2, los loteos auspiciados por la Bailía en sus planes de expansión eran uniformes y respondían en sus dimensiones a la naturaleza de la barraca. Las barracas construidas en estos lotes, pronto fueron objeto de subdivisiones<sup>38</sup> hereditarias, primero por la mitad –dividiendo en dos por una línea paralela a las fachadas, resultando dos parcelas ocupadas por barracas recayentes a calles adyacentes- y luego en cuartas partes –dividiendo en dos por la línea de la cumbrera la media barraca de una de las calles.

Esta diversificación del uniforme parcelario inicial, se completará durante el proceso de transformación, con unas consecuencias evidentes en el paisaje urbano y otras menos, que explicó el arquitecto Víctor Gosálvez<sup>39</sup> en las páginas 30 a 32 de un manuscrito de fecha 1915, titulado “*Estudio constructivo de la Barraca de la Vega Valenciana*”<sup>40</sup>. Como el acceso a las barracas se produce por los hastiales, se presentan con la cumbrera

perpendicular a la calle, por lo que vierten aguas por los laterales. Como por normativa debe verterlas en su parcela, cada barraca retira su pared lateral tres palmos valencianos de la línea divisoria de su propiedad. Y lo mismo la vecina, quedando entre dos barracas contiguas un callejón de seis palmos que además, sirve para la recomposición de la cubierta de broza y paja de trigo<sup>41</sup>. Este espacio medianero recibe el nombre de *escalà*.

Cuando una barraca se derriba y se construye casa en su lugar, no se puede construir en toda la parcela, pues los tres palmos de la *escalà* deben quedar libres para que el vecino pueda recomponer la techumbre de su barraca: se trata de una servidumbre mutua y subsiste mientras subsista uno de los dominantes. Pero al edificar la segunda casa, puede hacerse en todo su terreno, pues ya ha desaparecido la servidumbre de su vecino que si quiere, vende sus tres palmos al otro para tener pared medianera; en caso contrario quedará entre las dos casas un hueco de tres palmos.

Esta prolija explicación, viene al caso porque las subdivisiones hereditarias de la parcela original que Gosálvez fija en 34 palmos –de los que 28 están ocupados por la barraca- y la existencia de la *escalà* de 6 palmos [Fig. 13] son responsables de que en el proceso de metamorfosis de barraca a casa, se fueran generando parcelas cuyas anchuras oscilan desde los casi 320 cm del cuarto de barraca, hasta los más de nueve metros contando con las dos *escalàs* laterales completas [Fig. 14].

En esta parcelación variada y menuda, reflejo del carácter popular de la propiedad, se irán edificando casas satisfactorias para diversas composiciones familiares y diversas economías, cuya variada factura responde generalmente a dinámicas de autopromoción. Las casas reflejaban el gusto por la ornamentación exuberante de los pobladores. Para ello, se aprovecharán los materiales más accesibles, entre los que destaca la cerámica,

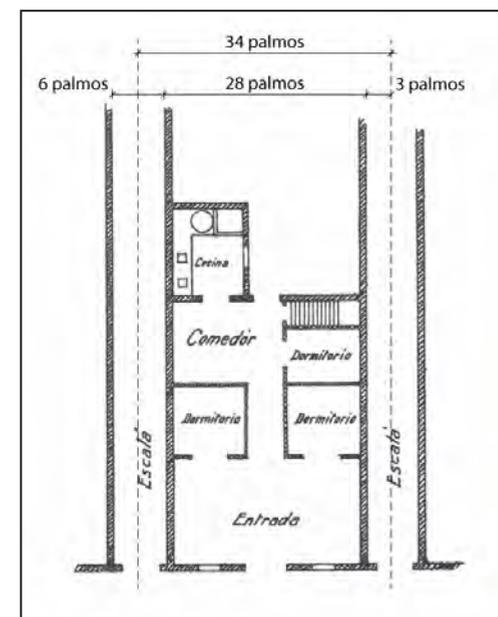


Fig. 13 Acotación de las medidas de la barraca de población sobre la planta dibujada en la página 31 del libro *La Barraca Valenciana*, de Víctor Gosálvez, 1915. Fuente: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia – COACV, reedición de 1998.

38. Con notable incremento de la hacienda real que cobraba el 10% del valor de cada transacción, mediante el luismo o fadiga.

39. Vecino de El Cabanyal e hijo de Juan Bautista Gosálvez.

40. Reproducido en: GOSÁLVEZ, Víctor: *LA BARRACA VALENCIANA*; ICARO-CTAV. Valencia, 1998.

41. Y como prevención de la propagación de incendios.

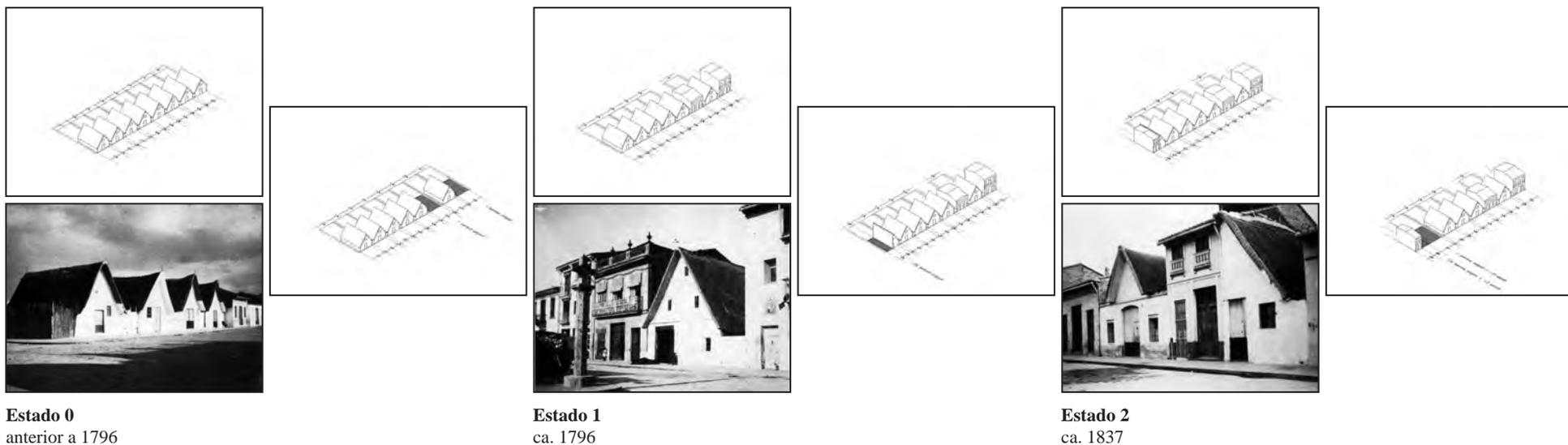


Fig. 14 Hipótesis de evolución de la barraca a la casa entre 1796 y 1939. Fuente: elaboración propia.

trabajados de manera artesanal y creativa, despreocupada respecto a criterios normativos o culturalistas, muchas veces por sus usuarios-propietarios. Mediada la segunda década del siglo XX, se empezarán a interpretar de manera popular, las modas y tendencias imperantes en Valencia, sobre todo las de aquellos edificios de carácter público construidos desde principios de siglo según las diversas tendencias de la moda modernista<sup>42</sup>. Por otra parte, la costumbre que desde los tiempos de las

barracas vinculaba el espacio privado con el público sin interposición de elementos comunes, se reflejará en el carácter unifamiliar de muchas casas. Sin embargo, la presión demográfica conllevará la pérdida de este carácter en alguna de ellas, pues las casas tendrán que alojar varias viviendas. La relación directa con la calle se mantendrá en muchas de las casas de dos plantas mediante una escalera lateral por la que se accede a la planta superior desde el espacio público [Fig. 15].

42. "...la unidad entre el que hace la obra y el usuario, siendo en general el mismo uno y otro (...) contribuye a darle unas características de singularidad a cada una de las viviendas (...) cada una está marcada por los gustos personales de su propietario" SIMÓ, Trinidad: **LA ARQUITECTURA DE LA RENOVACIÓN URBANA EN VALENCIA**; Ed Albatros. Valencia, 1973 (pág 197 y 198).

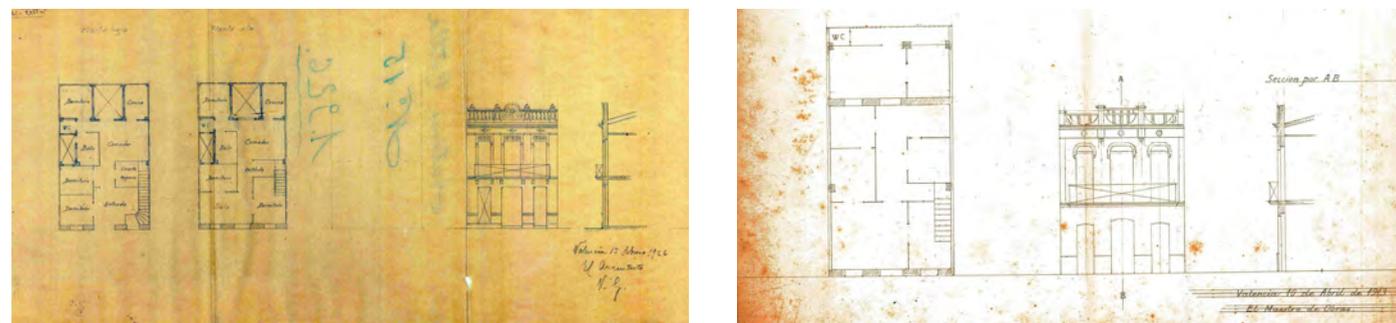
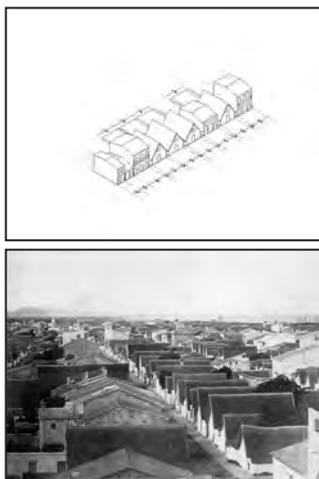
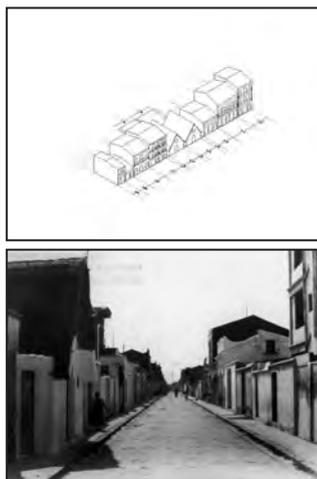
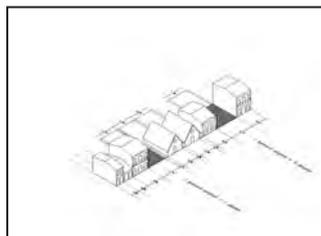


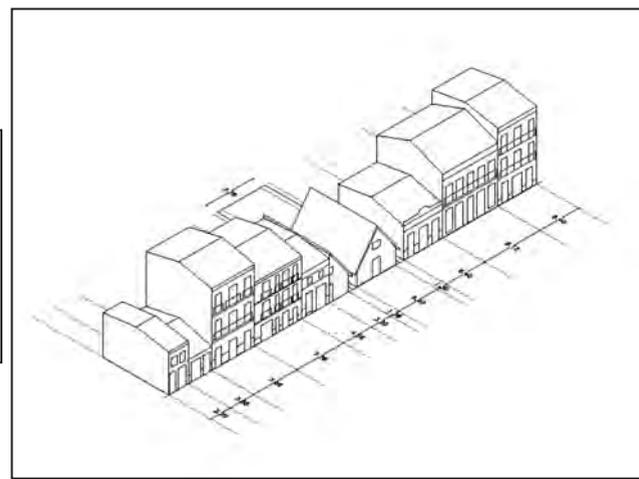
Fig. 15 Planta, alzado y sección de proyectos de la casa nº 221 de la Calle del P. Luis Navarro, de 1926; y de reforma de la casa nº 157 de la Calle Capdepón, de 1913. Fuente: Archivo de Víctor Gosálvez y Ángel Romaní (gentileza de Sandro Pons Romaní).



**Estado 3**  
ca. 1860



**Estado 4**  
ca. 1897



**Estado 5**  
ca. 1939

En las parcelas de anchuras superiores a los siete metros, se consolidará el modelo ‘casa de tres puertas’<sup>43</sup>; consiste el modelo en una casa con dos viviendas en planta alta con acceso desde una escalera de un tramo situada entre las dos puertas de acceso a sendas viviendas en planta baja con acceso directo desde la calle [Fig. 16].

También aparece un modelo de casas de tres plantas con una vivienda por planta, en el que a las dos viviendas superiores se accede por una escalera común [Fig. 17]. Las casas de más de tres plantas apenas sobrepasan el 1,5% del total.

La ‘casa de tres puertas’ y la de tres plantas con una vivienda por planta, son la expresión de la voluntad de los pobladores para resolver el conflicto entre la costumbre de acceder a cada vivienda directamente desde el espacio público de la calle y la realidad demográfica, mediante una solución intermedia que admite que como máximo, dos viviendas en cada edificio estuvieran servidas por escalera común.

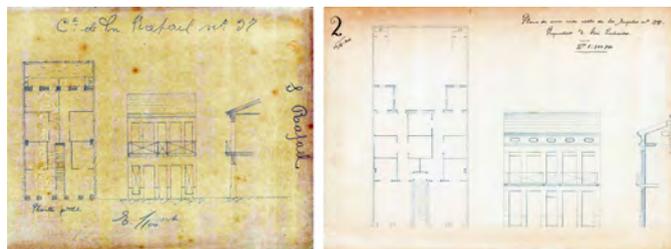


Fig. 16 Planta, alzado y sección de proyectos de la casa n° 97 de la Calle de San Rafael y n° 98 de la Calle de los Ángeles. Fuente: Archivo de Víctor Gosálvez y Ángel Romaní (gentileza de Sandro Pons Romaní).

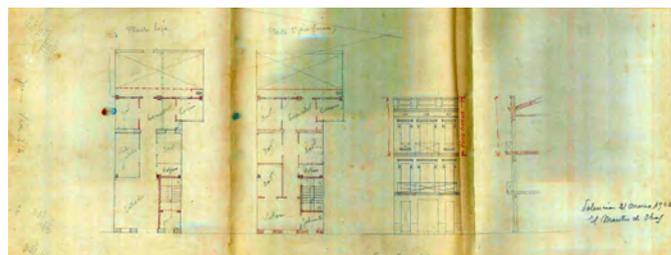


Fig. 17 Plantas, alzado y sección del proyecto de reforma de la casa n° 81 de la Calle de San Pedro, 1922. Fuente: Archivo de Víctor Gosálvez y Ángel Romaní (gentileza de Sandro Pons Romaní).

43. Así se llama este modelo en el barrio de Ottensen del distrito de Altona de la ciudad-estado de Hamburgo en Alemania, hermanado con El Cabanyal mediante la estrecha relación entre sus activistas.



Fig. 18 La parcelación menuda y las alturas variables dibujan el perfil característico del barrio. Fuente: elaboración propia.

La tradición unifamiliar se transformará en la costumbre de reducir al mínimo los elementos comunes que vinculan cada vivienda con la calle. Esta costumbre junto a la parcelación menuda de anchos diversos, regulará las alturas variables de las casas [Fig. 18 y Fig. 19].

Estas casas buscan su protagonismo individual en las fachadas construidas de acuerdo al gusto de cada propietario [Fig. 20], que trata de reflejar su categoría en el espacio público de la calle, soporte de las relaciones sociales de sus pobladores.

Las alturas variadas y las fachadas personalizadas, generaban en 1939 la silueta dentada del personalísimo paisaje de la estructura urbana de El Cabanyal.



Fig. 19 Ejemplo de la diversidad de alturas y parcelación, de edificaciones con relación directa con la calle. Fotomontaje de la fachada a levante de la calle de la Reina, del nº 128 a 154. Fuente: fotomontaje realizado por Vicente Gallart Torán.



Fig. 20 Diversidad de fachadas construidas de acuerdo al gusto de cada propietario. Fuente: elaboración propia.

## ANÁLISIS DEL MOMENTO DEL FINAL DE LA GUERRA CIVIL

El final de la Guerra Civil, es el tercer momento seleccionado para identificar los patrones que relacionan los aspectos morfológicos de la estructura urbana de El Cabanyal con los geográficos y sociológicos.

Según la documentación recopilada, los patrones en el momento de la instauración de la dictadura franquista son:

- 1. Parcelación menuda y variada:  
este patrón derivado de los loteos de la época de las barracas, asegura el carácter popular de la propiedad y potencia mecanismos de autoconstrucción y/o autopromoción que implican al propietario en el resultado.
- 2. Relación intensa de cada vivienda con la calle:  
este patrón es la expresión de la voluntad de los pobladores para resolver el conflicto entre la tradición unifamiliar y la socialidad característica desde la época de las barracas, y la realidad demográfica, admitiendo que algunas viviendas en cada edificio estén servidas por escalera común.
- 3. Orientación y espacio libre en parcela:  
este patrón aprovecha las condiciones climatológicas del emplazamiento.
- 4. Expansión retiforme: este patrón adapta con eficacia el crecimiento del casco antiguo a la geomorfología variable del territorio
- 5. La playa/industria:  
este patrón resuelve la ubicación de las actividades primarias de los pobladores.

Todos estos patrones relacionan morfología con la experiencia colectiva de sus pobladores. Los patrones 1, 2 y 5 resuelven aspectos socioeconómicos; los patrones 3 y 4 resuelven aspectos geográficos. Por otra parte, los patrones 1 y 2 resuelven aspectos más relacionados con el espacio parcelado privado de uso residencial; los patrones 4 y 5 resuelven aspectos más relacionados con el espacio no parcelado de uso público; el patrón 3 implica tanto al espacio parcelado como al no parcelado.

La documentación gráfica disponible en este momento, permite comprobar el grado de cumplimiento de estos patrones:

#### Patrón 1

La investigación documental fija el tamaño máximo de las parcelas del loteo original de la Bailía para las manzanas de las ampliaciones, en 225 m<sup>2</sup>. Apenas se producen agregaciones y las subdivisiones hereditarias, transforman ese parcelario uniforme en otro más variado. Este patrón se cumple en el 91% de las parcelas existentes en el barrio [Fig. 21].

#### Patrón 2

Como se ha descrito en el apartado 3.1.2, las edificaciones de tres o menos plantas son compatibles con una relación intensa con la calle. Este patrón se cumple en el 93% de las parcelas existentes en el barrio [Fig. 22].

La regla que relaciona los patrones 1 y 2, es válida en el 94% de las edificaciones existentes en las parcelas que cumplen el patrón 1 [Fig. 23].

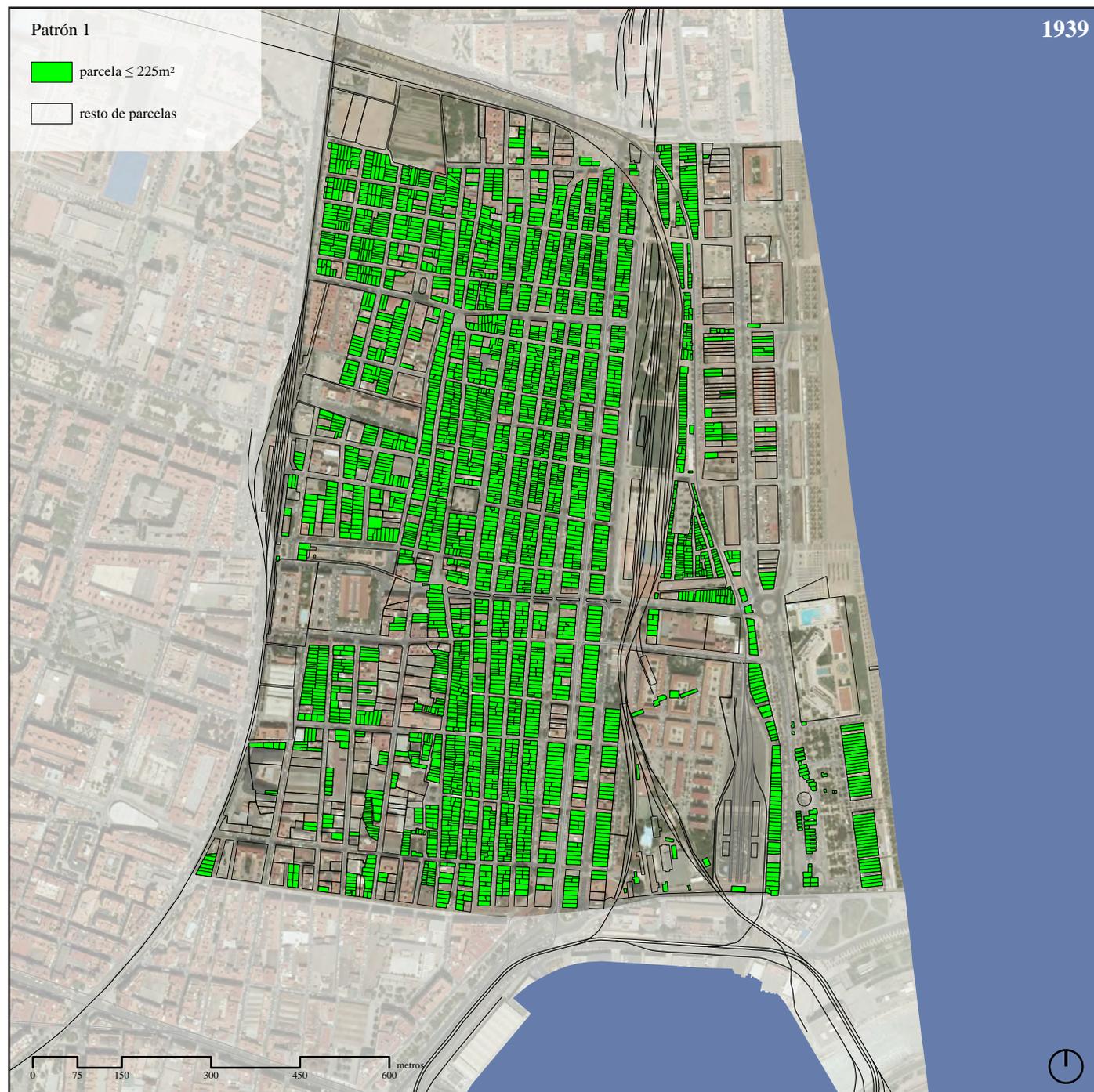
#### Patrón 3, en relación con el espacio parcelado

La orientación este-oeste de las edificaciones se cumple en las ampliaciones del siglo XIX y en la periferia a levante. En la periferia a poniente, el carácter privado de la propiedad del suelo previa a la extensión retiforme, dará lugar a manzanas profundas que obligarán a orientar en dirección norte-sur las edificaciones recayentes a las travesías.

Por otra parte, la presión demográfica que había transformado el patrón 2 respecto al de 1897, va a disminuir el espacio libre en parcela necesario para adecuar el soleamiento y la ventilación de las viviendas a la climatología.

Se estima suficiente un espacio libre en parcela  $\geq 15\%$ . Este patrón se cumple en el 69% de las parcelas existentes en el barrio [Fig. 24].

La regla que relaciona los patrones 1, 2 y 3, es válida en el 72% de las edificaciones existentes en las parcelas que cumplen los patrones 1 y 2 [Fig. 25].



1939. Patrón 1

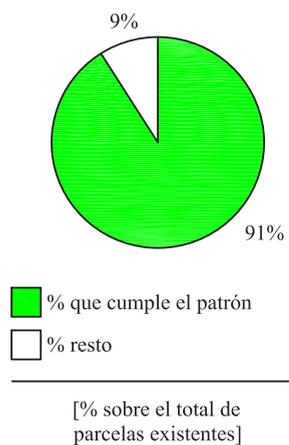
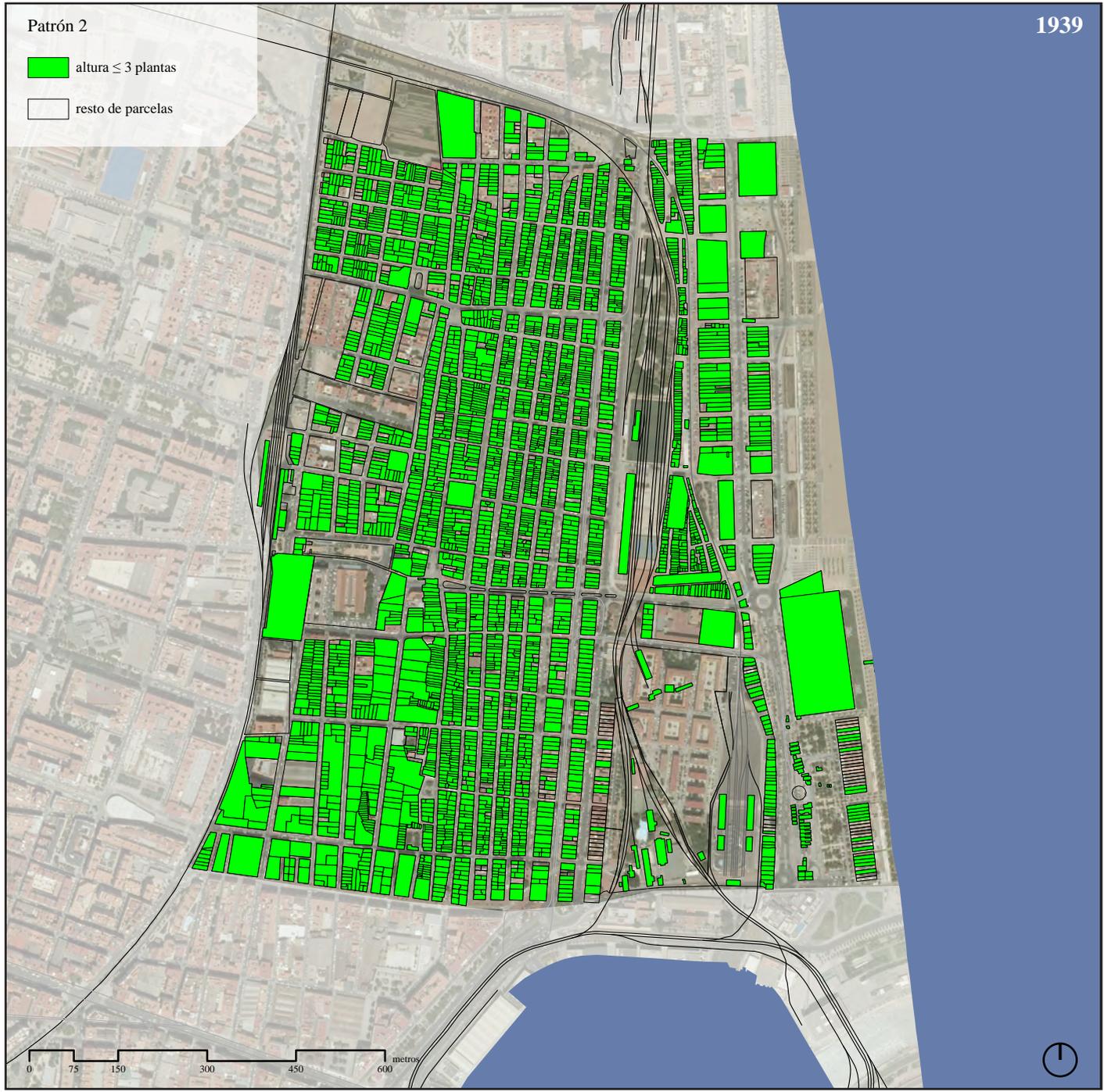


Fig. 21 Patrón 1 en 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



1939. Patrón 2

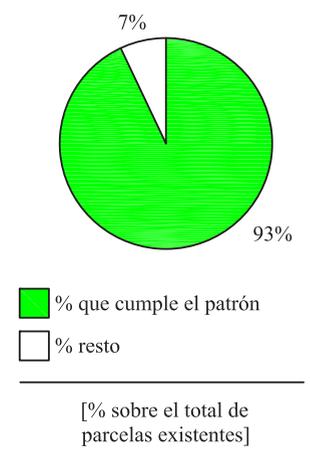
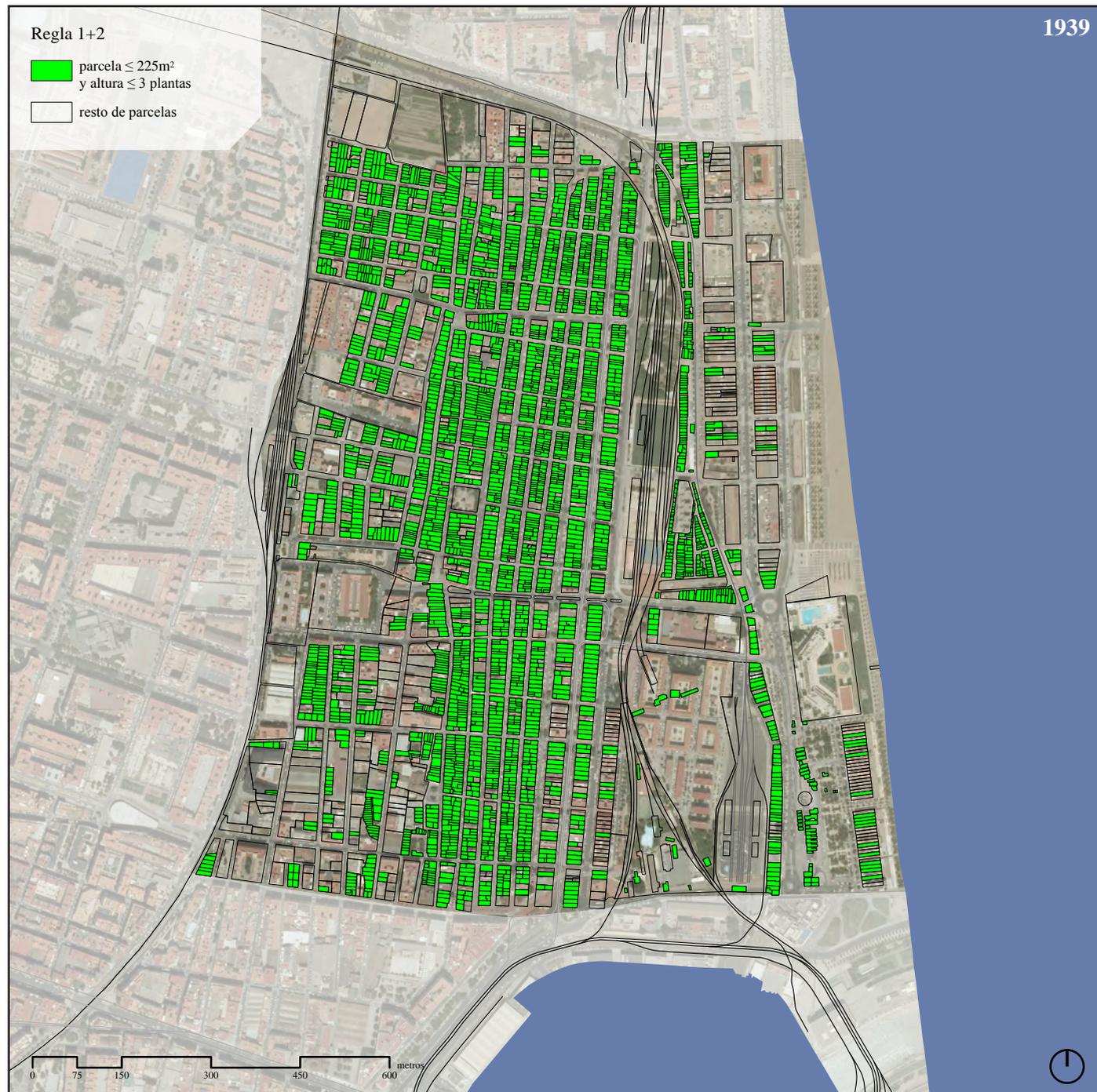
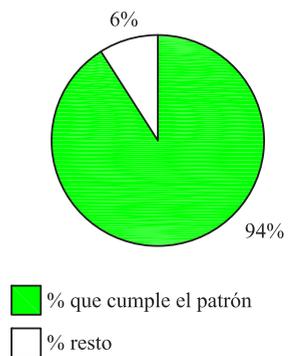


Fig. 22 Patrón 2 en 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

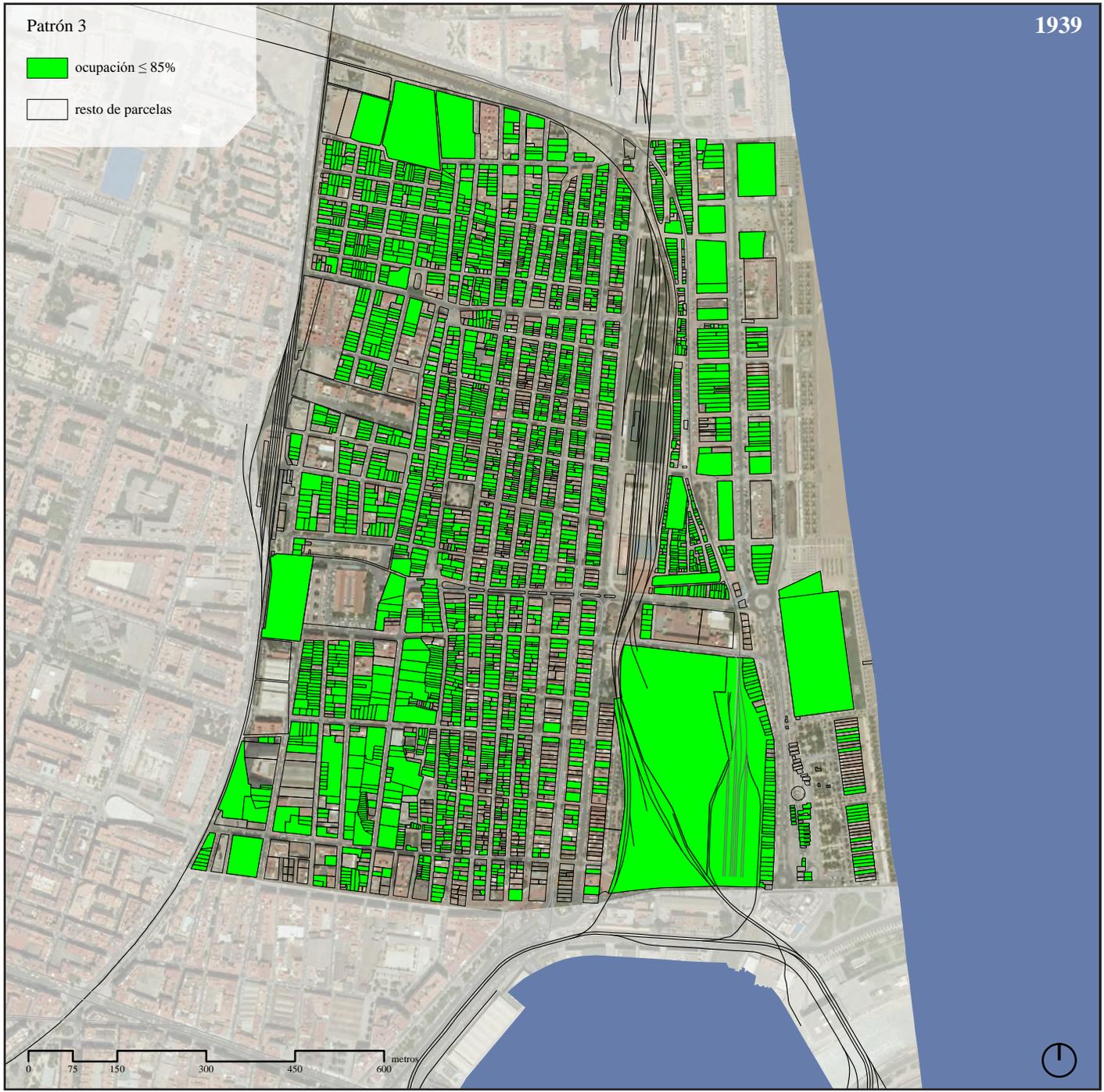


1939. Regla 1+2



[% sobre el total que cumple el patrón 1]

Fig. 23 Regla 1+2 en 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



1939. Patrón 3

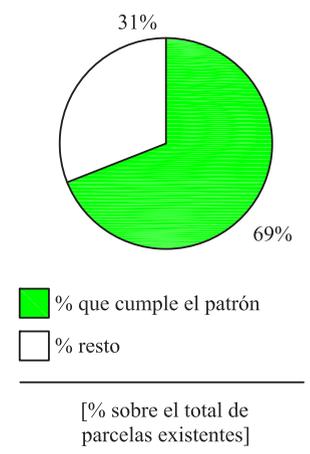
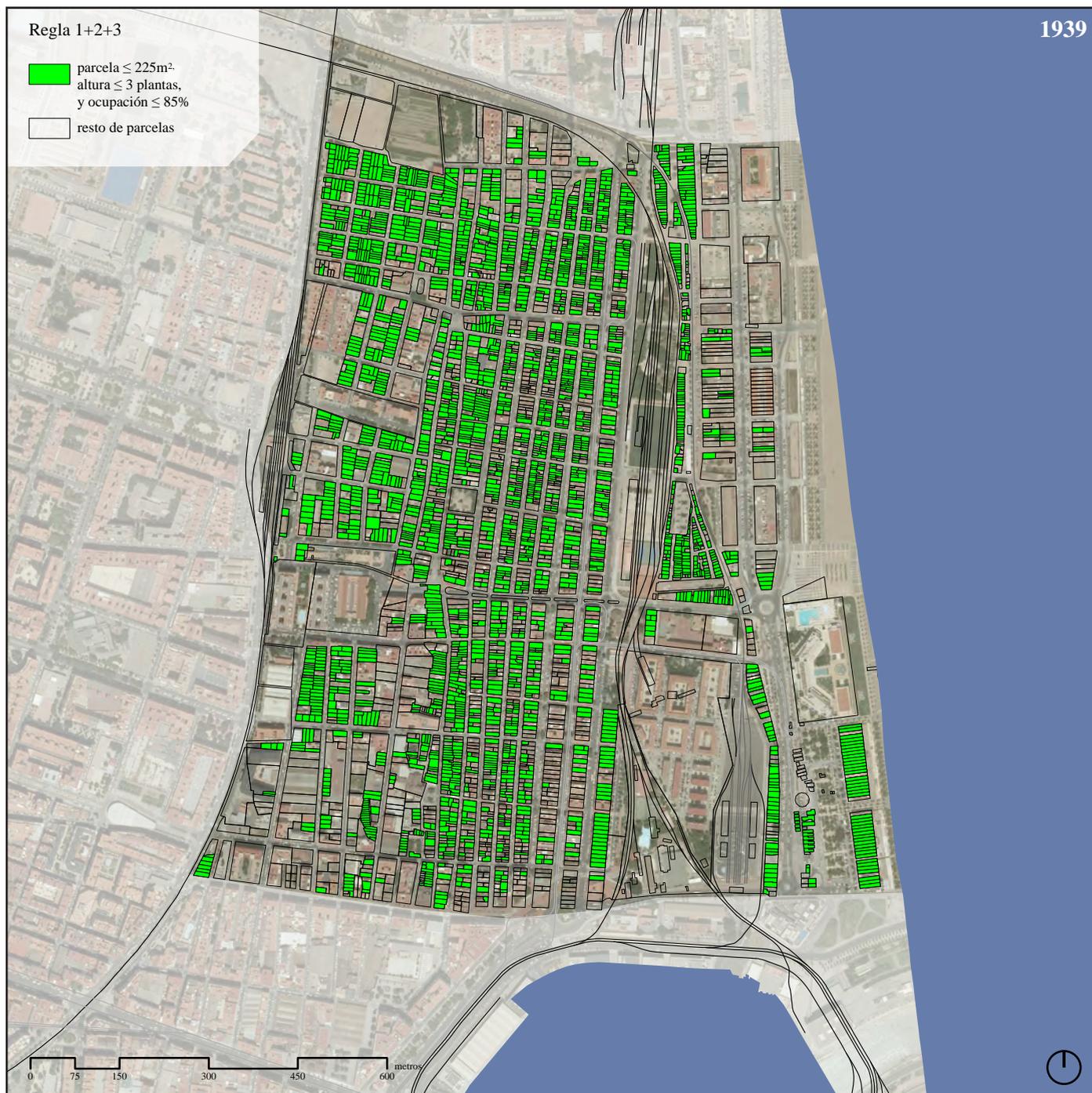


Fig. 24 Patrón 3 en 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



1939. Regla1+2+3



[% sobre el total que cumple la regla 1+2]

Fig. 25 Regla 1+2+3 en 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

### Patrón 3, en relación con el espacio no parcelado

La orientación norte-sur de las calles y este-oeste de las travesías, se cumple en la totalidad de la morfología del espacio no parcelado de la dinámica del crecimiento retiforme.

### Patrones 4 y 5, en relación con el espacio público no parcelado

Exceptuando los bordes internos del casco antiguo y de las instalaciones ferroviarias de servicio al puerto, el crecimiento retiforme se extenderá desde la playa, sede de las industrias pesquera y veraniega, hasta los límites administrativos de El Cabanyal como barrio de Valencia.

En 1939, los patrones 3, 4 y 5, del espacio no parcelado público se cumplen en toda la dinámica autónoma del crecimiento retiforme del barrio valenciano de El Cabanyal, salvo las interrupciones de los bordes internos [Fig. 10].

Durante este periodo, el barrio permanecerá físicamente aislado respecto de la ciudad que le anexionó, incapaz de hacer progresar su proyecto de enlace estructurado en torno al Paseo al Mar. Los caminos que atraviesan los restos de la huerta del antiguo partido de Santo Tomás, interrumpidos desde el siglo XIX por las vías del ferrocarril de Castellón, tendrán que enfrentarse a una nueva interrupción desde principios del siglo XX por las vías del ferrocarril Central de Aragón que desde su estación situada en la Alameda de Valencia, atravesaban el territorio de norte a sur [Fig. 11].

Lejanía y aislamiento, explican la necesaria autosuficiencia y afirmarán en los pobladores el sentimiento de pertenencia a su barrio y una cierta desafección hacia la ciudad anexionadora.

Autosuficiencia y pertenencia, y la relativa homogeneidad de sus pobladores, construyen una memoria social cohesionada. Con su habitar y poblar, con el residir que caracteriza su hacer arquitectónico extenderán El Cabanyal mediante reglas autónomas, hasta sus límites administrativos como barrio de Valencia.

Como se va a describir en el punto 3.2, la dictadura franquista va a incorporar un nuevo relato para la ciudad de Valencia que va a afectar a su barrio marítimo de El Cabanyal. Antes de que se hagan sentir los efectos de las reglas heterónomas implícitas en este nuevo relato, conviene fijar la combinación de los patrones que caracterizan la relación entre los factores sociales y geográficos propios de El Cabanyal y produjeron las reglas autónomas que regularon el hacer arquitectónico, sometiendo a la morfología a la transformación constante que exige el proceso de evolución continuo de la memoria social que se produce en su seno y viceversa.

Se definen las siguientes reglas autónomas que estaban regulando el hacer arquitectónico en 1939, como combinación de los patrones 1 a 5 [Fig. 28]:

- 1+2: la relación intensa de cada vivienda con la calle y la parcelación menuda y variada, derivada de los lotes de la época de las barracas, permiten el control de las alturas variadas de la edificación, personalizada por cada propietario [ver Fig. 18, 19 y 20].
- 4+5: el desplazamiento de la playa-industria, determina el sentido de la expansión retiforme; las travesías que facilitan el acceso a la actividad económica son la urdimbre sobre la que se va tejiendo la trama de las manzanas que definen las calles paralelas al mar.

Estas reglas, combinadas con el patrón climatológico, resuelven tanto la morfología del espacio parcelado, como la del espacio no parcelado:

- 1+2+3: el espacio parcelado de uso residencial, adopta un modelo denso de edificación diversa y de baja y variada altura que genera la silueta característica de las calles; su orientación y la existencia de un espacio libre en cada parcela, favorecen el correcto soleamiento y ventilación de las viviendas.
- 3+4+5: el espacio no parcelado de uso público, adopta un modelo reticular orientado, donde las manzanas estrechas y alargadas, definen las calles paralelas al mar bien que facilitan el acceso a las viviendas, y travesías que facilitan la ventilación y el acceso a la actividad económica.

El resultando de la simbiosis entre ambas morfologías es estructura urbana adaptada al emplazamiento, coherente con el progreso de sus pobladores y eficaz soporte de sus relaciones sociales.

Estas reglas autónomas, estaban configurando una estructura urbana en constante evolución, adecuada a sus pobladores y adecuada a los condicionantes geográficos que le hace especialmente saludable –algo que no es frecuente en los conjuntos históricos. Las viviendas se benefician de la orientación este-oeste de los edificios que las albergan que aprovecha el régimen de brisas marino para su ventilación y el soleamiento, pues todas las fachadas tienen su rato de sol<sup>44</sup>. Y todas las aceras su rato de sombra en sus calles, eficaz soporte de las relaciones sociales de los pobladores, donde se genera el conflicto entre los relatos individuales de los pobladores, pero también donde se generan los mecanismos de cooperación, entendimiento y convivencia que lo resuelve. En su espacio público, evoluciona la memoria social que a su vez convierte a la morfología en simbólica, donde se reconocen sus diversos pobladores.

La evolución de la memoria social, se relaciona con el progreso socio-económico de sus pobladores. A este progreso contribuirá el esfuerzo de los maestros de El Cabanyal que como Vicente Ballester Fandos<sup>45</sup> –el “mestre Visantino” como algunos aún lo recuerdan- fue consiguiendo que poco a poco los padres se dieran cuenta de la necesidad de alfabetizar y formar a sus hijos en los principios de cultura general que proporcionaba la escuela primaria. Este maestro tuvo 13 hijos que llegaron a ser adultos, de los que 11 se dedicaron a la enseñanza; uno de ellos, José Ballester Gozalvo, fue Director General de Enseñanza durante la Segunda República y Ministro de Exteriores del gobierno republicano en el exilio<sup>46</sup>.

Esta vocación republicana fue el germen utilizado por Vicente Blasco Ibáñez a principios del siglo XX, en los inicios en España del movimiento obrero, para impulsar las sociedades cooperativas y de ayuda mutua que como El Progreso Pescador, competirán con las patronales que como La Marina Auxiliante, habían sustituido a los gremios desde su extinción en 1864.

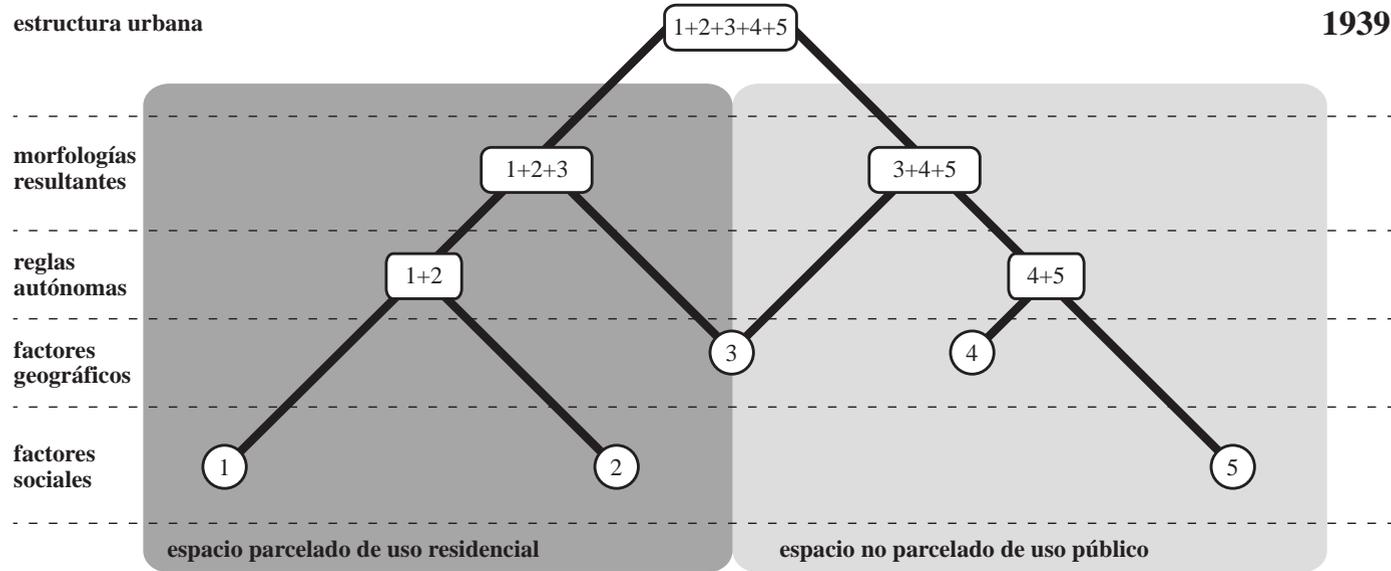
44. Las condiciones bioclimáticas respecto al soleamiento y la ventilación del caserío tradicional que permanece en la actualidad entre las calles de San Pedro y la Reina, las travesías de Pescadores e Islas Columbretes, han sido estudiadas en PASTOR VILLA, R. M.: **EL CABANYAL: LECTURA DE LAS ESTRUCTURAS DE LA EDIFICACIÓN. ENSAYO TIPOLÓGICO RESIDENCIAL 1900-1936**; Tesis doctoral. Universitat Politècnica de València, 2012. En esta investigación la autora aborda además un ‘estudio tipológico’ derivado de las investigaciones de Víctor Gosálvez recogidas en su texto **LA BARRACA VALENCIANA**.

45. En 1910, cuando la escuela ya había cumplido 26 años, los antiguos alumnos celebraron un homenaje que consistió en el descubrimiento de una placa conmemorativa que aún se conserva en la fachada del primer colegio en la calle José Benlliure nº 234, con el texto: “*En esta casa fundo su escuela D. Vicente Ballester Fandos. Sus antiguos alumnos agradecidos al inolvidable maestro le dedican este recuerdo. Cabañal, 21 de agosto de 1910*”.

46. También fue impulsor y primer presidente del club de fútbol Llevant (actual Levante UD), cuya rivalidad con el Valencia CF alimenta una de las señas de identidad del barrio respecto a su ciudad.

Maestros y nuevas sociedades obreras, se suman a las entidades existentes en el siglo XIX descritas en el apartado 2.2.2, cuya actividad venía colaborando al progreso de la población y su memoria social, que estaba haciendo posible la evolución de la estructura urbana de El Cabanyal.

En 1939, El Cabanyal es un resultado que es más que un barrio. Su dinámica de crecimiento autónoma desde su origen en el Cap de França en el siglo XVII, hasta la construcción de sus periferias urbanas en el siglo XX ya como barrio de Valencia, pasando por la construcción de su casco antiguo en el siglo XVIII y la



① **Parcelación menuda y variada:**  
carácter popular de la propiedad

② **Relación intensa de cada vivienda con su calle:**  
tradición unifamiliar y socialidad

③ **Orientación y espacio libre en parcela:**  
adecuación a la climatología

④ **Expansión retiforme:**  
adecuación a la geomorfología

⑤ **La playa-industria:**  
ubicación de la actividad económica

1+2+3+4+5 Estructura urbana gerundia:  
adaptada al emplazamiento, coherente con el progreso de sus pobladores y eficaz soporte de su socialidad

3+4+5 Morfología del espacio no parcelado:  
modelo reticular orientado, bien soleado y ventilado

1+2+3 Morfología del espacio parcelado residencial:  
modelo denso de edificación diversa de baja y variada altura, bien ventilado y soleado

4+5 El desplazamiento de la playa-industria, induce el sentido de la expansión retiforme

1+2 Diversidad edilicia y control de alturas variadas

Fig. 26 Reglas autónomas de la estructura urbana en 1939. Fuente: elaboración propia.

47. Como lo intentó Carbonell en 1924 [ver Fig. 12, página 100].



Fig. 27 Plano de 1899 de José Manuel Cortina Pérez (sin título), y ampliación del área grafiada como Paseo de Valencia al Cabayal. Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) [Ed 2010].

de sus ampliaciones del siglo XX, es compatible con la de una ciudad y la identidad cambiante de su morfología se relaciona con la evolución de su memoria social. El Cabanyal es una ciudad dentro de otra y como tal, su relación debería haberse entendido simbiótica, donde los dos simbiotes podrían haber sacado provecho de su cooperación<sup>47</sup>.

En cambio, si uno de los dos trata de aprovecharse del otro, bien sea por parasitismo o fagocitosis, el conflicto está servido.

48. “Informe que la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia emite sobre el proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de Extensión Urbana”. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, legajo AN 139-01

49. Además de testimonios de vecinos, así se recoge en [SANTACREU SOLER, José Miguel: “La huida imposible” en el nº 81 de la revista **EBRE 38**; Universitat de Barcelona. Barcelona, 2011] donde se describe que el 28 de marzo de 1939, el Lezardieux fue el último barco en zarpar del puerto de Valencia con unos 500 refugiados republicanos a bordo.

### 3.2. El Cabanyal barrio de Valencia: el conflicto con la ciudad

En los primeros meses de la dictadura comenzaron a aparecer noticias de prensa anunciando que “uno de los más vivos deseos del Ayuntamiento es la realización de una Avenida de Valencia al Mar de 100 metros de anchura”<sup>47</sup>. No parece ajeno a esta cuestión el hecho de que durante la II República, Valencia fuera capital entre noviembre de 1936 y octubre de 1937 en que se trasladó a Barcelona, y que El Cabanyal se conociera como ‘la pequeña Rusia’<sup>48</sup>. Es posible que el revanchismo del régimen franquista hacia Valencia por su fidelidad republicana, se reprodujera a nivel local con El Cabanyal y que se utilizara este sobrenombre para la estigmatización del barrio y la avenida para el escarmiento de su población (y de alguna manera, como redención de la nueva élite gobernante).

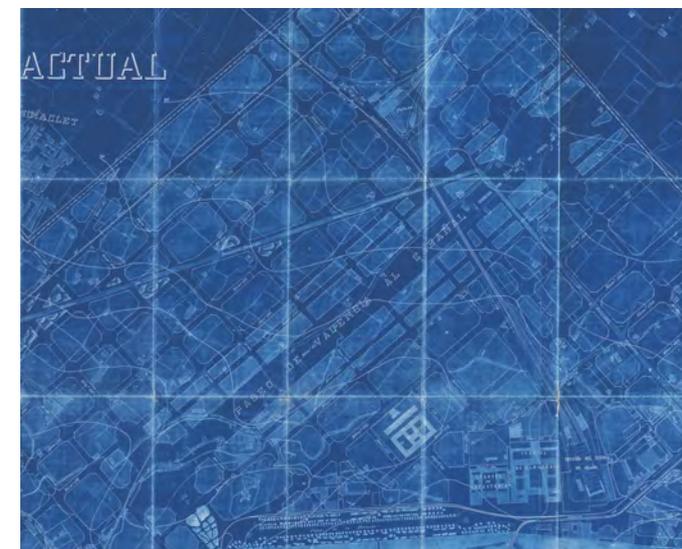
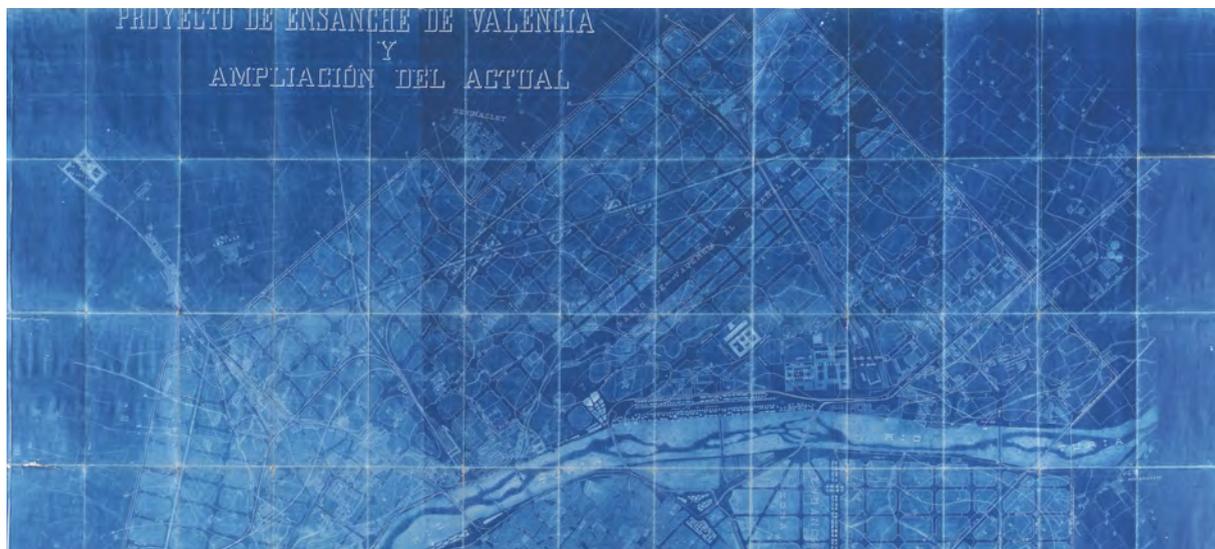


Fig. 28 PROYECTO DE ENSANCHE DE VALENCIA Y AMPLIACIÓN DEL ACTUAL, de Francisco Mora Berenguer de 1907, y ampliación del área grafiada como *Paseo de Valencia al Cabayal*. Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) [Ed 2010].

Para hacer realidad este deseo, se va a utilizar la traza del proyecto del *Camino-Paseo de Valencia al Mar*, que desde su primera redacción en 1893 como paseo arbolado, hasta la última en 1931 como ciudad jardín, tenía como objetivo enlazar el núcleo histórico con el núcleo marítimo. De hecho, en la cartografía municipal hasta la segunda década del siglo XX, se grafiaba como *Paseo de Valencia al Cabañal* [Fig. 27 y Fig. 28].

En el plano de la campaña topográfica de 1882 [Fig. 29], entre la ciudad y el núcleo marítimo se dibujan numerosos caminos y acequias que daban servicio a las alquerías y huertas que habían pertenecido a la parroquia de Santo Tomás hasta su desamortización. Algunos de estos caminos, se extendían entre uno y otro núcleo: el camino de El Cabanyal, el de Algirós y la senda de Albors, servían a Pueblo Nuevo del Mar; y el camino Viejo y el Hondo al Grau, ambos al sur del nuevo camino Real que desde principios del siglo XVIII, daba servicio

al puerto y donde había una mayor concentración de edificios, principalmente, posadas y almacenes. Estas estructuras rurales, sensiblemente perpendiculares al mar características de una llanura aluvial, han vinculado las estructuras urbanas de ambos núcleos durante siglos, haciéndolos próximos a pesar de sus evidentes diferencias morfológicas.

En el apartado 1.2.2., ya se describió la antigua costumbre de la excursión a la playa utilizando el *camino del mar*<sup>50</sup> –actual calle Islas Canarias. A finales del siglo XVIII había interés por buscar una nueva vía de acceso a las playas al norte del puerto, alternativo al *camino del mar*, que permitiera el acceso a la playa por un nuevo camino. En 1796, los redactores del *Plan topográfico...* graficaron este nuevo camino como *camino recto para la Ciudad de Valencia* que enlazaría el gran ‘crescent’ del sistema de plazas de la nueva población con las inmediaciones del puente del Real.

50. ESCOLANO, G.: **DÉCADAS DE LA HISTORIA DE LA INSIGNE Y CORONADA CIUDAD Y REYNO DE VALENCIA**; imp. Pedro Patricio Mey. Valencia, 1610-1611; párrafo 8 del capítulo XX del libro IV, columnas 851 y 852.



Fig. 29 PLANO DE VALENCIA y sus alrededores, de Francisco Ponce de León, 1883. Fuente: Servicio Geográfico del Ejército. Publicado en CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) (ed 2010).

51. Se trata del proyecto que Josep Vicent Boira califica como la primera idea de acercar Valencia al mar [BOIRA MAIQUES, Josep Vicent: “Els orígens del Passeig de València al Mar: el projecte de Manuel Sorní de 1865, en el nº 67 y 68 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 2000, págs. 191 a 207]. El proyecto se encuentra en el Archivo Histórico Municipal en la sección Pueblos Anexionados, caja 10-67 (olim 1 bis); las notas de este párrafo están tomadas de la Memoria manuscrita de este proyecto.

Con un trazado muy similar [Fig. 30] el arquitecto Manuel Sorní Grau presentó en 1865 el *Proyecto de Tram-Way entre Valencia y el Pueblo Nuevo del Mar*<sup>51</sup> [Fig. 31] pues el *Camino Real al Grao*<sup>52</sup> –actual avenida del Puerto- resultaba insuficiente para albergar el tráfico de mercancías del puerto y el trasiego veraniego entre la ciudad y su playa más urbana. Prescindiendo de la prolija explicación sobre la elección de un Tram-Way de tracción animal para resolver los problemas de

transporte, en la exposición de motivos de la memoria del proyecto, Sorní comienza a alimentar el mito de la ciudad de espaldas al mar, pues considera innecesario “*demostrar las considerables ventajas que obtendría esta hermosa Ciudad si se hallase edificada al lado del mar*” y pasa a la acción: “*Ante la imposibilidad de traer el mar a Valencia, vamos a llevar Valencia al mar*” acercando ambos extremos. Justifica la elección de la nueva vía por la congestión del camino del Grao y la costumbre del vecindario a desplazarse a la playa. Esta suposición se apoya en “*La multitud de alquerías, casas, barracas y otros edificios construidos en el transcurso de estos últimos años*”, en una más que probable referencia al crecimiento experimentado por el núcleo marítimo durante el siglo XIX mientras Valencia continuaba encorsetada por las murallas medievales.

El proyecto, firmado en Madrid el 23 de enero de 1865, trata de influir sobre la orientación que debería tener el futuro Ensanche de la ciudad tras el necesario derribo de las murallas que comenzaría pocos días después, el 18 de febrero. El trazado se justifica tanto para facilitar el acceso a las actividades de ocio en las playas, como para simplificar el recorrido de mercancías entre la Aduana en el puerto y la Plaza de Santo Domingo en la ciudad: una sola calle de 42 metros de anchura, con transversales de 15 y un plaza de desahogo con jardines y mercados, presidida por una iglesia [Fig. 32] se extendería desde “*la salida del puente del Real, delante de la Alameda*” hasta “*la Aduana en el muelle de Levante en el Nuevo Pueblo del Mar*” y serviría como “*emplazamiento de una moderna población*”, “*una gran barriada de casas*” con el objetivo de “*conciliar la comodidad del público con la baratura de los alquileres*”. Sorní apuesta por un ‘ensanche lineal’ para Valencia que concentre los recursos en el enlace de la ciudad con su núcleo marítimo, servido por una vía que acumule el tráfico de veraneantes y el del Puerto.



Fig. 30 Superposición del plano del Proyecto de Tram-Way entre Valencia y el Pueblo Nuevo del Mar, de Manuel Sorní Grau, 1865, con el Plan topográfico... A la derecha, ampliación de la superposición en el área del Grao. Fuente: elaboración propia.



Fig. 31 Plano del Proyecto de Tram-Way entre Valencia y el Pueblo Nuevo del Mar, de Manuel Sorní Grau, 1865. Fuente: Archivo Histórico Municipal de Valencia (pueblos anexionados 10-67).

A finales del siglo XIX el Ensanche proyectado por Calvo, Ferreres y Arnau en 1884 avanzaba a buen ritmo y la población aumentaba a un ritmo aún más vertiginoso. Los antiguos municipios de Villanueva del Grao y de Pueblo Nuevo del Mar quedarían fuera del alcance de éste y de los sucesivos proyectos de Ensanche.

El Ayuntamiento de Valencia se esforzaba en construir las dotaciones y equipamientos para satisfacer las necesidades de esta creciente población, entre las que figuraba el imprescindible espacio de esparcimiento y recreo que por aquel entonces, adquiría en las grandes ciudades la forma de paseo arbolado, similar al Paseo de la Alameda que si bien había sido suficiente hasta el momento para cumplir su cometido, “no lo es hoy

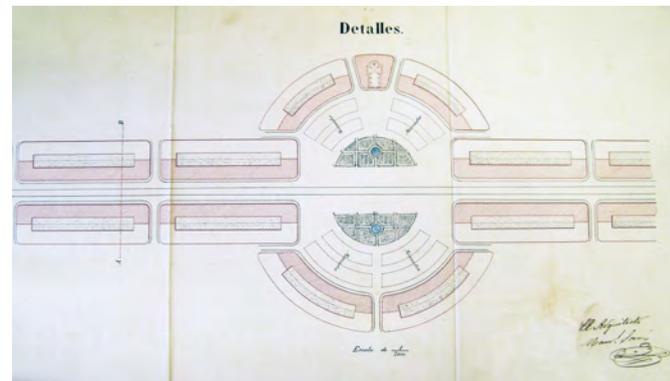


Fig. 32 Detalle del Proyecto de Tram-Way entre Valencia y el Pueblo Nuevo del Mar, de Manuel Sorní Grau, 1865. Fuente: Archivo Histórico Municipal de Valencia (pueblos anexionados 10-67).

52. “L’ajuntament hagué de prendre en consideración un projecte de camí nou amb un traçat rectilini des de l’Albereda fins a la mar. Els planols d’aquest camí són del 1787, realitzats pels arquitectes Vicent Gascó y Antoni Gilabert, però els treballs no començaren fins l’any 1798 i fou inaugurat pel rei Carles IV el 1802” [Carreres Zacarés, S: “Cruces terminales de la ciudad de Valencia” en ARCHIVOS DE ARTE VALENCIANO, XIII, 1927 (pág 83-108), aunque en SANCHIS, Antonio: **HISTORIA DEL GRAU**; ed Carena. València, 2005 (pág 142) se dice que la fecha de inauguración fue el 13 de agosto de 1801]. Para más información respecto a este proyecto, consultar: PINGARRÓN-ESAÍN SECO, Fernando: “El expediente municipal para la apertura del nuevo camino del Grao de Valencia” en el nº 7-8 de la revista **ARS LONGA: CUADERNOS DE ARTE**; Dmto de Historia del Arte de la Universitat de València. Valencia, 1997.

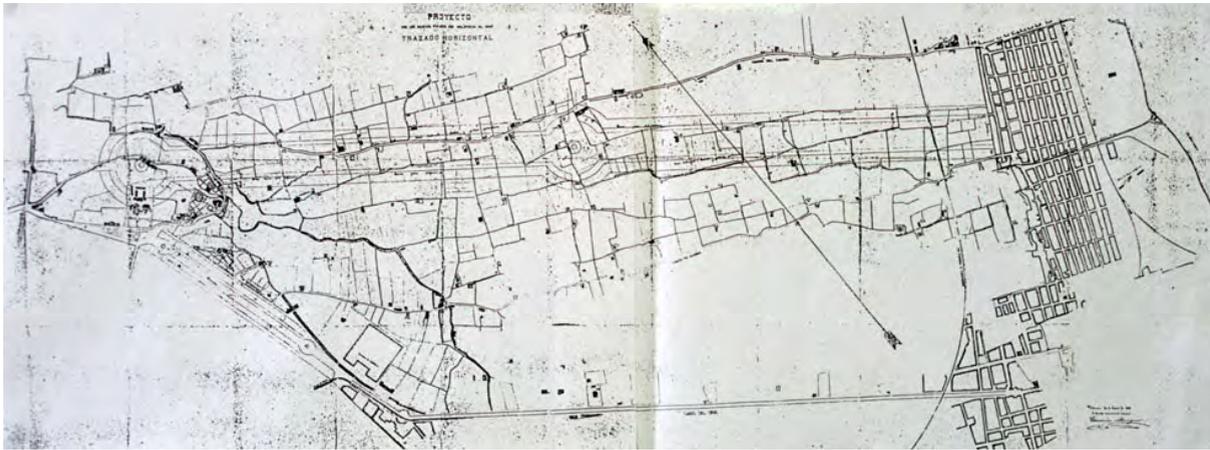


Fig. 33 Proyecto de *Camino-Paseo de Valencia al Mar*, de Casimiro Meseguer, 1883. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

53. Memoria manuscrita del proyecto del Camino Paseo de Valencia al Mar, según transcripción conservada en del Archivo de Arquitectura, Urbanismo y Cartografía de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia (fundado y dirigido por el profesor del Departamento de Urbanismo de la UPV Luis Perdigón, hasta su cierre en 2015).

54. Idem.

55. Idem.

56. GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: **PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA**; Servicio de publicaciones U.P.V., Valencia, 1995..

57. Respecto a las distintas configuraciones de la parcelación y secciones del Camino Paseo de Valencia al Mar, consultar [GIMENEZ BALDRÉS, Enrique J.: **PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DELA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA**; Servicio de publicaciones U.P.V., Valencia, 1995]

*considerando que bajo cualquiera de sus distintos aspectos y aun ordinariamente, se acumulan por las tardes tal número de carruages en el andén central que se ven obligados á circular en un orden determinado, sin lo que serian frecuentes los choques é interrupciones en su marcha debido á su reducida superficie, insuficiente ya para la expedita y cómoda marcha de aquellos*<sup>53</sup>.

Al mismo tiempo, era evidente la insuficiencia, ya detectada por Sorní, del *Camino del Grao* para albergar en la temporada de baños el tráfico de mercancías propio del Puerto y el de personas con destino a la playa, merecedor de un nuevo acceso diferenciado. Para satisfacer ambas demandas (paseo y camino) el Ayuntamiento incluyó “en el plan de sus caminos la apertura de un camino paseo que partiendo de las inmediaciones del puente del Real termine en el *Cabañal*”<sup>54</sup> tras cuyo caserío se encuentra “la playa de Levante en que se establecen los baños”<sup>55</sup>.

El proyecto de esta nueva vía recibirá el nombre de *Camino-Paseo de Valencia al Mar*, lo redactará Casimiro

Meseguer –director de la comisión de Caminos y Paseos del Ayuntamiento de Valencia- y será aprobado por el Gobernador Civil de la Provincia el 27 de enero de 1883 [Fig. 33].

Meseguer imaginó para su proyecto un paseo arbolado de cien metros de anchura, una dotación útil para los usos y costumbres de la época, como enlace entre el El Cabanyal y la ciudad histórica<sup>56</sup>. El proyecto fue objeto de sucesivas revisiones que hasta 1939, alteraron su carácter dotacional, pero no su carácter de enlace<sup>57</sup>.

Una de estas revisiones responde al trabajo de una Comisión creada por el Ayuntamiento en algún momento alrededor de 1926<sup>58</sup>, para convertir el Camino-Paseo de Valencia al Mar en una ciudad-jardín “*formada por viviendas económicas y casas baratas*”<sup>59</sup>.

El emplazamiento del proyecto en “una zona de escaso movimiento constructivo, separada de la ciudad por el río Turia” no había resultado atractivo para la burguesía a la que iban destinadas los “*chalets, y casas particulares*” que debían edificarse en las bandas laterales del paseo, de manera que “*que en 38 años de existencia ni una sola edificación se ha realizado en sus alineaciones*”. Con la ciudad-jardín, se pretendía satisfacer tres problemas a la vez: “*dar realidad al Paseo de Valencia al Mar; cumplir lo preceptuado por la ley respecto a la obligacion de los Municipios de crear zonas de casas baratas*”<sup>60</sup>; y resolver de una manera eficaz el pavoroso problema de la vivienda de bajo alquiler, cada día mas agudizado por efecto de los numerosos derribos de las reformas interiores de la ciudad”.

La ciudad-jardín pretendida por el Ayuntamiento, había ido “*desarrollando lentamente su construccion parcial porque los medios económicos no lo han permitido mas*

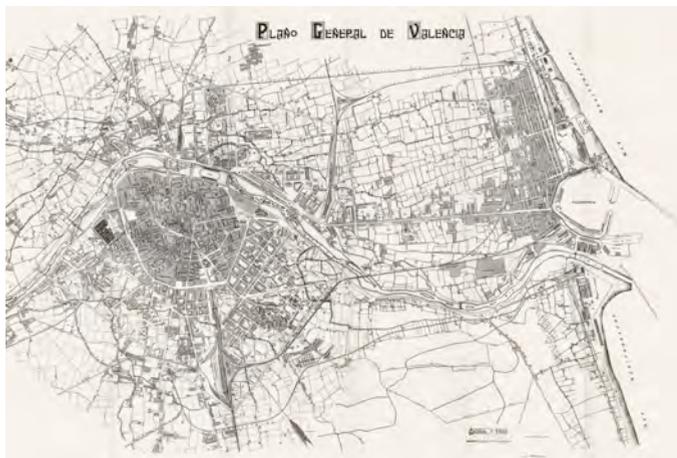


Fig. 34 PLANO GENERAL DE VALENCIA, anónimo, 1925; y ampliación del área según el encuadre del *Camino-Paseo de Valencia al Mar*.  
Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) (ed 2010).

rápido, encontrándose en la actualidad dos manzanas terminadas<sup>61</sup> y aptas para ser edificadas por alguna Sociedad Cooperativa, y un buen trozo de via publica ya urbanizado en parte con el alcantarillado y bordillos construidos” [Fig. 34].

En 1931 el arquitecto municipal José Pedrós, estima que a ese ritmo “la realización total del proyecto duraría infinidad de años” cuando por razones sociales y estéticas su ejecución debería ser urgente. Por ello, redacta su *Anteproyecto de Ciudad-Jardín en el Paseo al Mar* [Fig. 35 y Fig. 36] en el que para acelerar el proceso, propone “solicitar del Estado el oportuno permiso para crear en la calzada central de 100 mts una zona edificable destinada a la venta de terrenos a particulares para la construcción de chalets de gran porte, la cual zona fijamos como muy suficiente en 40 mts”, con el doble objetivo de obtener plusvalías por “la venta de los terrenos de la mencionada zona central de 40 mts” y abaratar la urbanización al reducir los cien metros del proyecto original a “dos avenidas laterales

de 30 mts. de amplitud cada una con una sola dirección de tráfico”. Tráfico que no prevé intenso “Porque su arranque o comienzo esta emplazado en lugar rodeado de paseos y parques con acceso desde la ciudad por un estrecho puente, el del Real; (...) y porque no desemboca en el Puerto; ni siquiera en el llamado Grao, sino en el poblado del Cabañal (...) es decir, que por su índole y por su emplazamiento nunca puede ser una arteria de intenso tráfico comercial”<sup>62</sup>. Razón por la cual considera su ciudad-jardín como “un núcleo de población que ha de unir el Cabañal con la Ciudad por su parte norte”<sup>63</sup>, un nuevo fragmento urbano que además sea capaz de resolver los acuciantes problemas de vivienda: “una nueva ciudad en la que encontrarán albergue las clases modestas, los obreros, la clase media y la alta sociedad, pues con esta nueva distribución de los solares se da cabida a todos los tipos de construcción, unificándose así bajo un mismo fin y un mismo lugar sano y bello a todo tipo de clases sociales, lo que ha de ser de gran trascendencia para el cada vez más delicado problema social”.

58. El borrador del documento Exposición de la Memoria del Anteproyecto de Pedrós es de septiembre de 1929; en el texto se habla de “tres años de estudio económico-técnico”.

59. Los entrecorridos de este párrafo provienen del documento Exposición del expediente del ‘Ante proyecto de urbanización de la ciudad jardín’ custodiado en el Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

60. La extensión de los beneficios de la segunda Ley de Casas Baratas a las clases medias en 1925, debió suponer un notable impulso a la idea de ciudad-jardín.

61. Se trata de las manzanas donde se construirán las casas baratas de la cooperativa de la Asociación de la prensa (Viedma 1931-33) y de las Artes Gráficas (Artal, 1932) demolida en 1975 menos un chalet. Son las únicas que se construyen de la proyectada ciudad-jardín y añadir que son las únicas que responden a las profundidades señaladas por Pedrós: 46 metros en las manzanas recayentes al paseo y 42 en las posteriores, separados por calles de 12 metros (las actuales Bernat i Baldoví en Periodistas y Periodista Badía en Artes Gráficas).

62. Del documento Memorias Técnicas del expediente del ‘Anteproyecto de urbanización de la ciudad jardín’ custodiado en el Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

63. Idem.

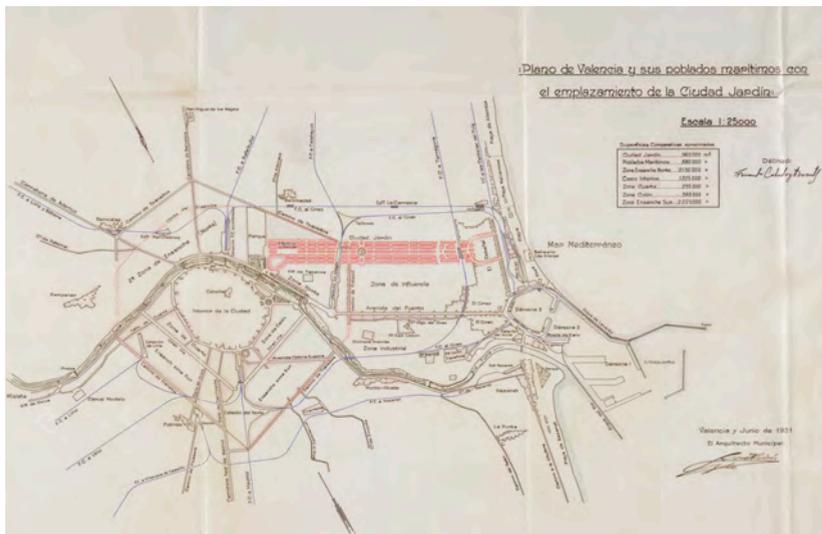


Fig. 35 *Plano de Valencia y sus poblados marítimos con el emplazamiento de la Ciudad Jardín*, de José Pedrós, 1931. Fuente: Archivo de Arquitectura, Urbanismo y Cartografía de la Escuela de Arquitectura de Valencia.



Fig. 36 *Vista aérea de la ciudad jardín en el Paseo de Valencia al Mar*, de José Pedrós, 1931. Fuente: Archivo de Arquitectura, Urbanismo y Cartografía de la Escuela de Arquitectura de Valencia.

El Paseo al Mar, se concibió a finales del siglo XIX como una dotación que sirviera de elemento estructurador a un futuro ensanche que debiera alterar la vocación radiocéntrica del ensanche de 1884. Tras múltiples vicisitudes, en 1931 se pensó como una ciudad jardín, un fragmento de ciudad que sirviera como enlace entre El Cabanyal y el núcleo histórico de Valencia.

En el periodo anterior al final de la Guerra Civil, el Paseo de Valencia al Mar en sus distintas formulaciones, se mantendrá como una estrategia de enlace entre los núcleos histórico y marítimo de Valencia. Hasta entonces la simbiosis había sido un mecanismo de cooperación entre ambas estructuras urbanas [ver Fig. 12, página 100]. A partir de entonces, se extenderá el mito de que solo su prolongación hasta el mar resolverá el otro gran mito de Valencia como ciudad de espaldas al

mar; y ambos mitos darán lugar a la estigmatización de la estructura urbana del barrio. Valencia pretenderá fagocitar El Cabanyal.

### 3.2.1. De barrio a barrera: La suspensión de las reglas propias

El carácter subjetivo de la memoria social, le hace vulnerable ante relatos ajenos al 'continuum' cultural existente en el territorio. El deseo de prolongar el Paseo al Mar, expresado por el primer ayuntamiento de la dictadura, llevaba aparejado un relato según el cual Valencia no estaba satisfecha con la relación con el mar que le proporcionaba El Cabanyal tras su anexión. Según este relato, El Cabanyal es la espalda de Valencia, una barrera que se interpone entre la ciudad y el mar. La ciudad vilipendia la estructura urbana de su barrio, producto del hacer arquitectónico de unos pobladores cuya memoria social seguía estando vinculada con el mar.

Desde 1939, el Ayuntamiento irá haciendo hegemónico el relato que bajo el eslogan 'Valencia vive de espaldas al mar', encuentra su adalid en la prolongación de la traza del Paseo al Mar como única solución posible. Como consecuencia de su hegemonía, la memoria social del 'cap i casal', incorporará el relato. El resultado será la estigmatización del barrio como barrera de las pretensiones marítimas de la ciudad. Esta estigmatización, impregnará a los arquitectos responsables del planeamiento municipal. Después de la Guerra Civil, la invisibilidad del barrio en el planeamiento se manifiesta en el desprecio sin argumentos de la estructura urbana de El Cabanyal. Los planificadores municipales se pondrán al servicio del relato hegemónico y se dispondrán a redactar sucesivos trazados para prolongar el Paseo hasta el mar sobre la, para ellos, invisible estructura urbana del barrio.



Fig. 37 Perspectiva del conjunto del nuevo proyecto de líneas para la zona del Puerto. Fuente: Archivo Histórico Municipal (enmarcado).



Fig. 38 Perspectiva de la acometida de la calle de la Reina del nuevo proyecto de líneas de la zona del Puerto y Poblados Marítimos de Levante. Fuente: Archivo Histórico Municipal (enmarcado).

### ***El Proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana: constatación de la suspensión de las reglas autónomas (1939-46)***

Para hacer posible el vivo deseo del Ayuntamiento, la Sección Técnica municipal, bajo la dirección del Arquitecto Mayor Javier Goerlich Lleó, redactó en escasos tres meses el *Proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana*, que modifica el trazado del Paseo y hace llegar su sección de 100 metros hasta la playa. El proyecto data de los primeros meses de la dictadura, en una fecha anterior al 8 de Agosto de 1939 en que se redacta el informe que la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia emite sobre su contenido<sup>64</sup>.

De la documentación de este proyecto, solo se han encontrado dos acuarelas firmadas por Goerlich en junio de 1939, una con el título *Perspectiva del conjunto del nuevo proyecto de líneas para la zona del Puerto*

y *Poblados Marítimos de Levante* [Fig. 37] y la otra titulada *Perspectiva de la acometida de la calle de la Reina del nuevo proyecto de líneas de la zona del Puerto y Poblados Marítimos de Levante* [Fig. 38].

En la primera dibuja un barrio de edificios historicistas de unas 7 plantas, similar al Ensanche, en el que solo se conservan las dos iglesias existentes<sup>65</sup>; mientras que en la segunda dibuja edificios de hasta 10 plantas, inspirados en las obras que Goerlich estaba ejecutando en ese momento y en el expresionismo de Luis Albert y el decó de Emilio Rieta. Ambas perspectivas constatan la invisibilidad de El Cabanyal para su autor y la suspensión de las reglas autónomas que estaban regulando la evolución de su estructura urbana.

Por la descripción que de él hace el mencionado informe del Colegio de Arquitectos, su trazado en planta no debía de diferir mucho del que aparece en el *Plano General de Valencia del Cid*<sup>66</sup> [Fig. 39] dibujado en 1943 que

64. "Informe que la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia emite sobre el proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de Extensión Urbana". Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, legajo AN 139-01.

65. Como se ha descrito en el capítulo 2, también en 1796 los redactores del *Plan topográfico de la Población que se proyecta en la Playa de la Ciudad de Valencia* solo conservaban las dos iglesias.

66. GOERLICH, J. arq. Mayor, atribuido (1943): *Plano General de Valencia del Cid*. AHCV- Generalitat Valenciana. Corporación Administrativa Gran Valencia, tubo 27. Incluido en LLOPIS, A. y PERDIGÓN, L. (2015): *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*. Ed. Universitat Politècnica de València, 4ª edición, P37. Valencia (fotografía y tratamiento digital: Juan García Rosell y José Luis Sales).



Fig. 39 PLANO GENERAL DE VALENCIA DEL CID, 1943. Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) [Ed 2015].

67. “Informe que la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia emite sobre el proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de Extensión Urbana”. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, legajo AN 139-01.

68. Unos rasgos a lápiz en el documento original, parecen confirmar esta suposición, así como la firma de Javier Goerlich como arquitecto mayor en el plano de este primer intento de prolongación hasta el mar. El ego del Arquitecto Mayor y del Arquitecto del Ensanche, era tan fuerte que no dudaron en desviar la traza del Paseo al Mar sin más razón que destacar su monumento.

69. “Informe que la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia emite sobre el proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de Extensión Urbana”. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, legajo AN 139-01.

70. Idem.

71. Idem.

algunos autores consideran una recopilación en un solo plano, del planeamiento vigente o en estudio en el área metropolitana, redactado por la Sección Técnica del Ayuntamiento como información previa a la redacción del futuro *Plan General de Valencia y su cintura* en 1946.

Según este plano, el trazado del Paseo de Valencia al Mar se desvía hacia el norte a partir de la rotonda central del proyecto original, depositando la responsabilidad del acuerdo con las alineaciones propuestas en el *Plano de alineaciones de la zona de influencia urbana...* de 1924, en grandes manzanas trapezoidales; desaparecen los viales en curva que trataban de amortiguar el choque del Paseo con la retícula de El Cabanyal y no se dibuja el jardín central que Pedrós pretendía utilizar para construir “chalets de gran porte”. La nueva traza del Paseo, después de pasar sobre el cementerio de El Cabanyal –que se desplazaría al terreno que queda entre el nuevo trazado y las vías del Central de Aragón- penetra en el barrio por la parte del Cap de França “*derribando una extensa Zona del mismo*”<sup>67</sup>, siguiendo una dirección que no es perpendicular a ninguna de las calles importantes que cruza (ni a la calle de la Reina, ni a Eugenia

Viñes); parece como si el interés fuera dirigirse al único punto libre de edificación en todo el frente marítimo: la explanada situada entre la playa y el cuartel de la Guardia Civil, donde el 31 de diciembre de 1933 se había levantado el monumento que el Arquitecto del Ensanche Francisco Mora Berenguer, en colaboración con Javier Goerlich habían proyectado para albergar el busto de Sorolla esculpido por Mariano Benlliure<sup>68</sup>.

Antes de llegar a este objetivo, se dibuja una rotonda circular apenas reconocible por la fragmentación de los edificios que la configuran: “*una gran plaza, toda ella cruzada por vías férreas*”<sup>69</sup>. Poco antes de llegar a la rotonda, parte una “*gran avenida a través del Cabañal*”<sup>70</sup> de norte a sur, trazada a expensas de toda la edificación existente entre las calles Progreso y José Benlliure que “*no tiene justificación su trazado, ni compensación el daño que se infiere a la propiedad y a la Economía Valencianas*”<sup>71</sup>.

Este argumento económico es utilizado varias veces en el Informe. En las primeras líneas se advierte de los perjuicios económicos de la ruina urbanística ocasionada por la aprobación de proyectos de reforma

“formulados con inadecuada premura”, como “los Proyectos ‘Avenida del Oeste’ y ‘Reforma de la Plaza de la Reina’”<sup>72</sup>. Considera que el proyecto que se informa, adolece de la misma o mayor precipitación que aquellos y reprocha al Ayuntamiento su aprobación en base a “dos o tres acuarelas”<sup>73</sup> sin una documentación suficiente que al menos incorpore un presupuesto aproximado. Por ello, la Junta de Gobierno del Colegio de Arquitectos propone al Excmo. Ayuntamiento, “desestimar el proyecto de ‘Alineaciones de los Poblados Marítimos de Levante y Zona de extensión urbana’ puesto que formando parte de la Ciudad su urbanización no debe estudiarse aisladamente”<sup>74</sup>

El Proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana, debió estar vigente hasta la aprobación del Plan General de Valencia y su cintura de 1946. A él se debe la extraña alineación de la plaza Xúquer en el barrio de San José, cuyo proyecto de 1945 gira la exedra norte de la rotonda central, hasta hacerla perpendicular a la dirección de la prolongación del Paseo hasta el mar [Fig. 40 y Fig. 41].

### **El Proyecto de prolongación de la avenida de Valencia al Mar: la aportación de un arquitecto estrella (1959-1960)**

El laureado arquitecto Fernando Moreno Barberá, dibujó en 1959 por encargo del Ayuntamiento, cuatro alternativas posibles a la prolongación del Paseo al Mar hasta la playa que extendía el ámbito del Polígono de la Avenida de Valencia al mar<sup>75</sup>, sobre la franja central de El Cabanyal. En todas ellas, el trazado retiforme del barrio aparece desvaído, casi invisible como si fuera un fantasma; tan solo se conserva el Bloque Portuarios, terminado en 1956, como pie forzado para la alineación de los bloques que en las alternativas configuran el



Fig. 40 M. Romaní (1945): giro del ábside de la Plaza Xúquer hasta hacer perpendicular su trazado a la alineación del Paseo al Mar del Proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).



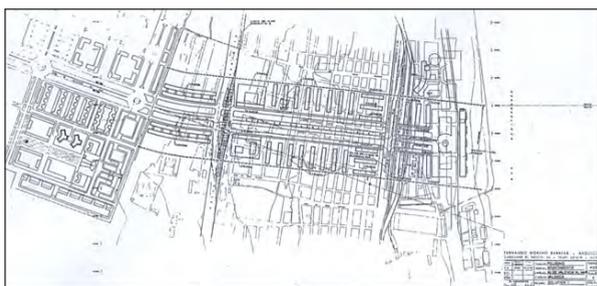
Fig. 41 C. Grau Soler (1952): solución adoptada para la plaza Xúquer al volver la traza del Paseo al Mar a su alineación original. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

72. Idem.

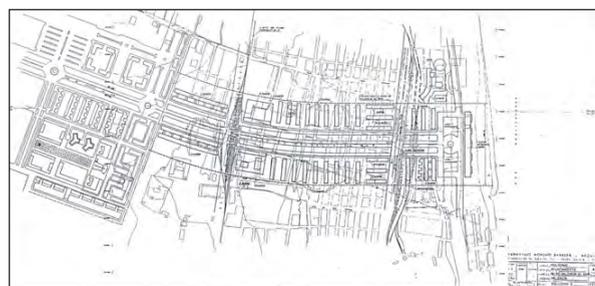
73. Idem, en una clara alusión a las acuarelas mencionadas, dibujadas por Goerlich.

74. Idem.

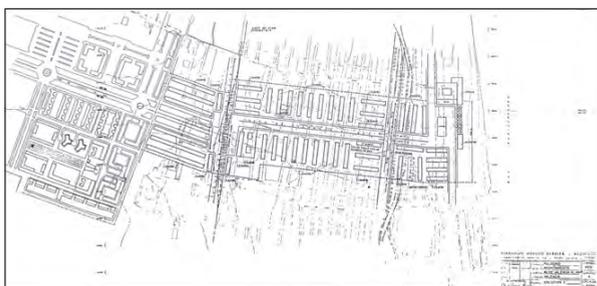
75. El proyecto se puede consultar en el Fondo Moreno Barberá del Archivo Histórico de Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia y en PÉREZ IGUALADA, Javier: **LACIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA, 1946-1988**; [Tesis doctoral] Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2005; ANEXO DE DOCUMENTOS pág 74 a 93.



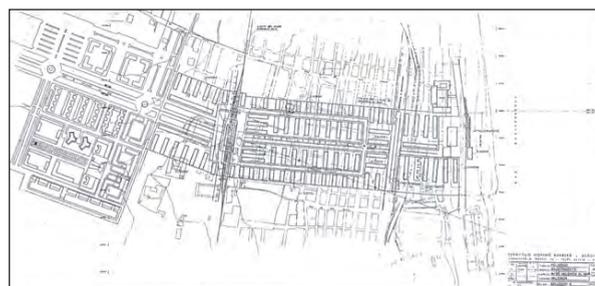
a) Solución 1



b) Solución 2



c) Solución 3



d) Solución 4

Fig. 42 Polígono de la avenida de Valencia al Mar, Alternativas a la Prolongación del Paseo al Mar, de Fernando Moreno Barberá, 1959. Fuente Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

ángulo sureste del conjunto [Fig. 42 a), b), c) y d)]. Es evidente de lo que se trata: llegar al mar; lo que no se destruye, ni se considera.

La elección de la solución 2 por parte del Ayuntamiento, dio lugar al *Proyecto de prolongación de la avenida de Valencia al Mar* redactado en 1960. El proyecto contemplaba la completa destrucción de todo lo que quedaba dentro la banda de 300 metros de anchura del Polígono (incluso el Bloque de Portuarios) [Fig. 43 a) y b)]. Al referirse a lo que queda a norte y sur de esa banda, a la estrella de la arquitectura española del momento solo se le ocurre decir que “*para velar la actual edificación existente de baja calidad*” se proyectan torres de 16 plantas. Para hacer ‘sostenible’ la operación<sup>76</sup>, las dotaciones necesarias para que los hijos de la burguesía a la que está destinada la prolongación, tengan una educación adecuada, se ubicarán en la

76. “El dedicar a determinados centros parte del valioso espacio situado a 100 m. derecha e izquierda de la Avenida, haría insostenible la construcción de ésta”. Memoria del *Proyecto de prolongación de la avenida de Valencia al Mar* (1960) de Fernando Moreno Barberá. PÉREZ IGUALADA, Javier: **LACIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA, 1946-1988**; [Tesis doctoral] Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2005; ANEXO DE DOCUMENTOS pág 74 a 93.

77. En aumento tras el Plan de Estabilización de 1959 con el que comenzó la etapa conocida durante la dictadura como el Desarrollismo.

78. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia. Legajo AN 260-06.

zona velada a expensas de nuevo del invisible caserío existente [Fig. 43 c) y d)].

Las perspectivas que acompañan al proyecto [Fig. 44], parecen destinadas a reforzar las acuarelas de Goerlich, para hacer atractivo el relato hegemónico entre los habitantes de Valencia pertenecientes a sectores sociales cuyo nivel de renta<sup>77</sup> les posibilite pagar por la vivienda precios a los que no podrán acceder los actuales pobladores que se verán obligados a desplazarse.

Con su espectacular formalismo, este proyecto, muy aplaudido por la profesión por la modernidad de sus imágenes y perspectivas, es ejemplo de una interpretación de la autonomía disciplinar absolutamente desconsiderada con lo existente y sus pobladores, al servicio exclusivo de la clase dominante a la que aspira a pertenecer el autor como pago a su lealtad. Su ejecución, será desestimada en 1968 “*por ser el procedimiento administrativo que implicaba este proyecto, de difícil realización por parte del Excmo Ayuntamiento*”<sup>78</sup>.

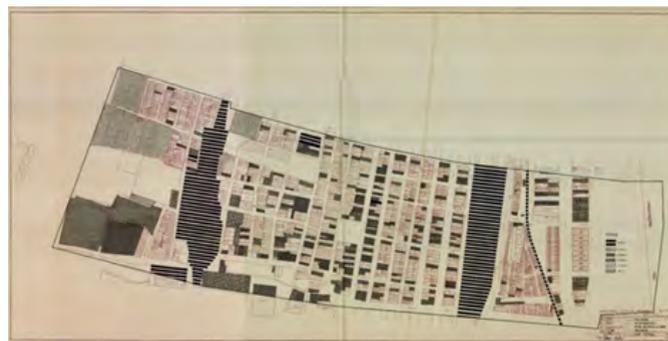
### 3.2.2. La incorporación al planeamiento metropolitano (1946/1977)

La idea de convocar un concurso internacional de ideas para la urbanización del término municipal, formulada en tiempos del Marqués de Sotelo y recomendada por el Colegio de Arquitectos<sup>79</sup>, se volvió a mencionar entre los temas tratados en la Comisión Municipal Permanente de 5 de marzo de 1941<sup>80</sup>, año en el que el Instituto Geográfico Catastral finalizó el Plano del Término Municipal iniciado en 1929<sup>81</sup>.

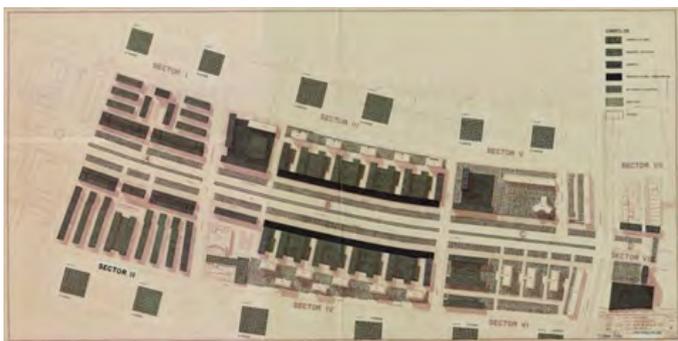
En plena posguerra, durante la autarquía y con la II Guerra Mundial en las fronteras, eran malos tiempos para concursos internacionales. La idea no cuajó entre los dirigentes del régimen franquista, empeñados en desvaríos autárquicos.



a) Información



b) Uso actual



c) Ordenanza de uso



d) Relación entre estado actual y propuesto

Fig. 43 *Polígono de la avenida de Valencia al Mar*, planos de información urbanística, de Fernando Moreno Barberá, 1959. Fuente: Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (legado Moreno Barberá).



Fig. 44 *Polígono de la avenida de Valencia al Mar*, perspectivas, de Fernando Moreno Barberá, 1959. Fuente: Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (legado Moreno Barberá).

79. “Informe que la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia emite sobre el proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de Extensión Urbana”. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, legajo AN 139-01.

80. SIGALAT BAYÁ, Cristina: **ESTUDIO DE LOS TRAZADOS DE LA CIUDAD DE VALENCIA SEGÚN PLANO PARCELARIO MUNICIPAL REALIZADO POR EL INSTITUTO GEOGRÁFICO CATASTRAL EN 1929**. Trabajo final del Máster de Conservación del Patrimonio Arquitectónico de la UPV, inédito.

81. Este Plano del Término Municipal de Valencia exterior al camino de Tránsitos (excluida una porción de la Dehesa y Masarrochos), se dibujó a escala 1:500 y estaba acabado antes de 1939 y de él se hicieron gran número de copias a escala 1:1000 y 1:2000 para ser utilizados por los técnicos que participaron en el concurso [según se recoge en el “Informe que la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia emite sobre el proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de Extensión Urbana” (Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, legajo AN 139-01) al que pertenecen los entrecomillados] Este Plano, encargado en julio de 1928, se completaría posteriormente con la zona de Ensanche (12-1939), la zona noroeste del término con el poblado de Masarrochos y los enclaves de Mahuella, Tauladella, Rafalell, Vistabella y Casas de Bárcena (04-1941) y por último, el casco antiguo de la ciudad (12-1941) [LLOPIS ALONSO, Amado y PERDIGÓN FERNÁNDEZ, Luis: **CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944)**; ed Universitat Politècnica de València. Valencia 2010].

82. Entre 1920 y 1945, se duplicará la población al ritmo de más de 10000 nuevos habitantes al año; tras un periodo de estancamiento en torno a los 500000 habitantes, volverá a crecer entre 1960 y 1980 al ritmo de 12300 nuevos habitantes al año, para alcanzar los 750000 habitantes; a partir de entonces el número de habitantes se estabiliza con pequeñas alteraciones entre los 800000 y los 750000.

83. La interpretación del contenido y desarrollo de este Plan se encuentra en el Capítulo 5 de GIMENEZ BALDRÉS, Enrique J.: **PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA**; Servicio de publicaciones U.P.V.. Valencia, 1995.

84. Tras la riada de 1957, la ciudad se propuso desviar el cauce del río. En 1958, se aprueba la Solución Sur, lo que introduce importantes modificaciones en la estructura urbana que aconsejan la revisión del planeamiento. Por ello se redacta la Adaptación a la Solución Sur del Plan General de 1946, aprobada como Plan General en 1966. La adaptación sustituye el objetivo de descentralización propuesto en el 46, por otro que considera que la ciudad como eminentemente centripeta donde “*plaza del Caudillo es el centro de esa atracción*”; esta visión centralista será decisiva en las decisiones tomadas e influirá en las decisiones futuras. Por otra parte, la mejora de la seguridad frente a las riadas que supuso este desvío y la presión demográfica, dinamizarán la ocupación de la ribera izquierda del Turia tantos años postergada.

85. De una forma mucho menos acusada que en el *Proyecto de alineaciones del los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana*, de manera que se respeta el cementerio de El Cabanyal que se rotula como cementerio del Este.

86. Parque y ciudad jardín, se enmarcaban en una estrategia explicitada por el propio Valentín-Gamazo, consistente en utilizar “*penetraciones de la huerta en el interior de la población, estableciendo parques y barrios de ciudad jardín para aislamiento de zonas industriales*” GIMENEZ BALDRÉS, Enrique J.: **PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA**; Servicio de publicaciones U.P.V.. Valencia, 1995, pág 473.

El rápido crecimiento que había experimentado Valencia tanto en superficie como en población antes de la Guerra Civil, iba a multiplicarse una vez terminada la contienda<sup>82</sup>. Para hacer frente a este crecimiento, el autoritarismo centralista estimó necesario elaborar un plan que sustituyera la anterior gestión municipal fragmentaria entre la Reforma Interior, el Ensanche y las Zonas de Influencia, por una gestión de carácter metropolitano.

En 1946, se aprobó el *Plan General de Valencia y su Cintura*, redactado por un equipo madrileño formado por Germán Valentín Gamazo y Manuel Muñoz Monasterio, bajo las ordenes de Pedro Bidagor Lasarte, jefe de la Sección de Urbanismo de la Dirección General de Arquitectura que se había creado en 1939 adscrita al Ministerio de Gobernación<sup>83</sup>.

La zonificación y las ordenanzas que para cada zona propusieron tanto el *Plan General de Valencia y su Cintura*, como su *Adaptación a la Solución Sur*<sup>84</sup> del *Plan General de 1946*, aprobada en 1966, conocido como el *Plan General de Valencia*, afectarán a la relación con el mar de El Cabanyal y a la morfología de la edificación en el espacio parcelado privado.

Ambos planes serán desarrollados mediante instrumentos de planeamiento parciales. En concreto, las Hojas 13 y a partir de una fecha entre 1955 y 1960, los planes parciales 13, se encargarán de definir los diferentes trazados y achuras de la prolongación del Paseo al Mar a su paso por El Cabanyal, con la consiguiente ruina urbanística de lo afectado.

### **Consecuencias de la zonificación**

En lo relativo al Paseo al Mar, en el Plano de Zonificación del *Plan General de Valencia y su Cintura*, se dibuja una nueva versión que reduce la vialidad al arroyo norte, que con una anchura aproximada de 30 metros, se prolonga hacia el oeste hasta alcanzar la margen izquierda del río; hacia el este, gira levemente hacia el norte<sup>85</sup> y tras un quiebro penetra en el Cabanyal hasta una plaza cercana a la iglesia de Los Ángeles desde donde aprovecha el trazado de la actual calle del Pintor Ferrandis, para llegar al mar [Fig. 45 y Fig. 46].

A ambos lados de este arroyo norte, se recuperaba una zonificación de ciudad-jardín, mientras un gran parque público ocupaba casi todo el territorio a levante de Tránsitos y al sur del nuevo trazado del paseo<sup>86</sup>. Por última vez se apela a la ciudad-jardín como fórmula para la ejecución del paseo, fórmula que como se ha indicado, había sido enterrada por Goerlich en 1935 al ubicar la nueva Ciudad Universitaria en el Paseo al Mar.

En el ámbito administrativo del barrio, el trazado de una calle paralela al mar que agrupa las infraestructuras ferroviarias y viarias divide el conjunto en dos zonas.

A levante, excepto una pequeña zona de ‘edificación abierta’ al norte de una ‘zona industrial’ adyacente al puerto, una zona calificada como ‘ciudad jardín’ configuraría un frente marítimo ajeno a El Cabanyal, cuyo caserío desvinculado de su playa, quedará a poniente de dicha calle, calificado como ‘núcleo periférico’: “*Comprenden todas aquellas zonas al margen de los ensanches futuros que constituyen núcleos independientes dotados de todos los servicios necesarios. Son estos: El situado a lo largo de la carretera actual de Alicante, una vez que se rebasa la nueva Ronda. El de Mislata y Chirivella. El de Campanar, como ampliación del núcleo ya iniciado, los de Benimaclet,*



Fig. 45 Zonificación del Plan General de Valencia y su cintura, de Germán Valentín Gamazo y Manuel Muñoz Monasterio, 1946. Fuente: PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA (1995).



Fig. 46 Dentro del Plan General de Valencia y su Cintura, de 1946, se dibuja una nueva versión del Paseo al Mar, que tras un quiebro penetra en el Cabanyal con unos 30 metros de anchura, hasta una plaza cercana a la iglesia de Los Ángeles, desde donde aprovecha el trazado de la actual calle del Pintor Ferrandis, para llegar al mar. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

- |                                    |                                 |
|------------------------------------|---------------------------------|
| ■ Zona antigua                     | ■ Zona de ordenanzas especiales |
| ■ Zona anterior                    | ■ Parque público                |
| ■ Zona comercial intensiva         | ■ Zonas deportivas              |
| ■ Zonas actuales                   | ■ Convencional                  |
| ■ Núcleo actual                    | ■ Zonas militares               |
| ■ Extensiones futuras              | ■ Zonas residenciales           |
| ■ Zonas de edificación abierta     | ■ Zonas ferroviarias            |
| ■ Núcleo periférico                | — Ferrocarril vía ancha         |
| ■ Ciudad jardín                    | — Ferrocarril vía estrecha      |
| ■ Zonas de ordenanzas industriales | — Caminos y vías arteriales     |
| ■ Zonas industriales               |                                 |
| ■ Zonas de almazaras y portuario   |                                 |

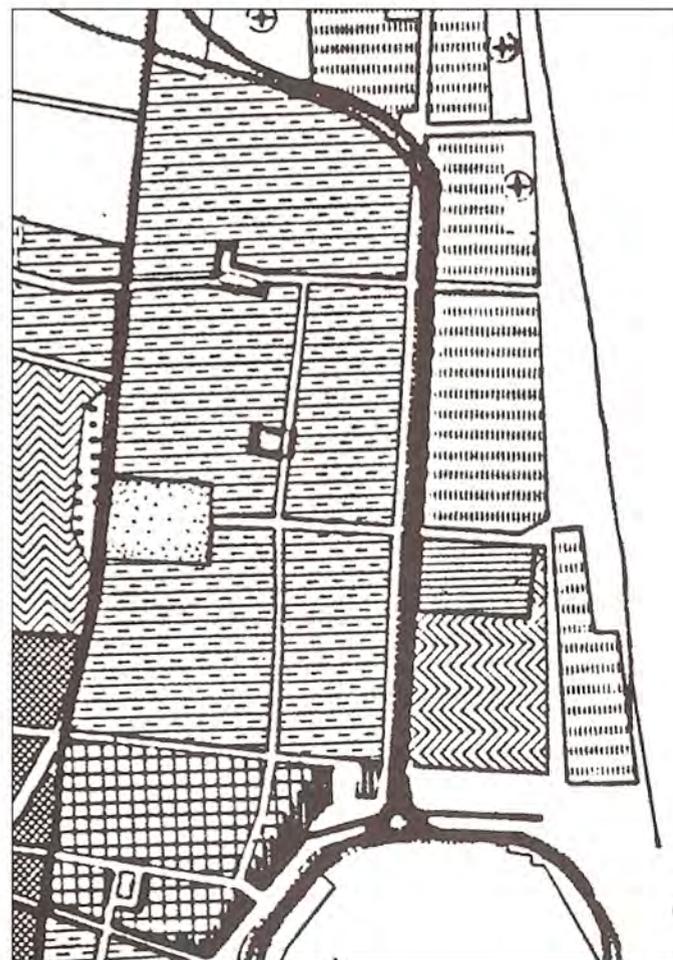


Fig. 47 Ampliación del ámbito del barrio de El Cabanyal del plano de zonificación del *Plan General de Valencia y su cintura*, Germán Valentín Gamazo y Manuel Muñoz Monasterio, 1946.

87. Normas urbanísticas para las Zonas del *Plan General de Valencia y su cintura* de 1946. Extraído de la web de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia. Como se describirá al hablar de las consecuencias de las ordenanzas, esta calificación como ‘núcleo periférico’, pronto será cambiada por la de ‘núcleo actual’.

*Sagunto y Benicalap al Norte del camino de tránsito, el desarrollado a ambos lados del actual camino del Grao, y el núcleo del Grao y el Cabañal y por último, los de Nazaret y Malvarrosa*<sup>87</sup> [Fig. 47].

El *Plan General de Valencia* de 1966, elaborado en un momento de profundos cambios económicos en pleno desarrollismo y una vez superada la autarquía, hará recaer la definición del espacio urbano en la vialidad.



Fig. 48 Red arterial de comunicaciones del *Plan General de Valencia* de 1966. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

En lo que respecta al territorio entre el núcleo histórico y el marítimo, aún mayoritariamente agrícola, el Paseo al Mar se incorporó a la red arterial prevista para el tráfico rodado, con un importante enlace en su arranque que prolonga su vialidad hacia poniente hasta alcanzar la margen derecha del río, y otro que obliga a su prolongación como vía rápida que atraviesa El Cabanyal, hasta alcanzar la autopista del Mediterráneo, que se proyectó sobre la playa y continúa hacia el sur tras sobrevolar la dársena interior del puerto [Fig. 48].

En el Plano de Zonificación del *Plan General de Valencia* de 1966 [Fig. 49], coherentemente con su incorporación a la red arterial, el Paseo recupera su sección de 100 metros de anchura y su traza recta hasta la tercera rotonda de la versión de 1895<sup>88</sup> donde se desvía hacia el norte para acometer perpendicularmente a la trama de El Cabanyal y enlazar con la autopista. Ambos lados del trazado que aún no estaba ejecutado, se zonifican como ‘edificación abierta alta’, hasta llegar al barrio donde la traza queda orlada por dos estrechas bandas calificadas como ‘centro comercial’. En la vía de tráfico de la red arterial, no quedan vestigios ni del paseo arbolado ni de la ciudad jardín.



Fig. 49 Zonificación del *Plan General de Valencia*, de 1966. Fuente: Archivo de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

En el ámbito administrativo del barrio, el conjunto queda dividido por una zona verde que parece proyectada para atenuar la incidencia del trazado de la autopista. A levante, entre la autopista y la playa, una zona calificada como ‘reserva turística’ configurará el frente marítimo, completamente desvinculado del caserío del barrio, incluido en la genérica ‘extensión exterior a tránsitos’, un cajón de sastre que engloba las suprimidas zonas de ensanche, transición a ensanche, ensanches futuros y núcleos actuales. La invisibilidad causada por la hipermetropía, hará perder toda consideración acerca de la singularidad de El Cabanyal [Fig. 50].

Concluyendo, con la desintegración del barrio en franjas paralelas al mar, el planeamiento del periodo franquista trató de desvincular El Cabanyal de su playa. La zonificación de la franja más oriental ignora cualquier preexistencia y habilita terrenos para construir un nuevo frente marítimo del que la ciudad pueda sentirse ‘orgullosa’, vilipendiando las posibilidades del barrio como la histórica fachada marítima de la ciudad de Valencia [ver Fig. 2 de la Introducción].

Como se describirá en el capítulo 4, estas franjas se mantendrán en el planeamiento del periodo democrático constitucional.

88. Dibujada por el Arquitecto del Ensanche José Manuel Cortina Pérez, en 1899 [ver Fig. 28, página 143] probablemente con motivo de un concurso fallido, organizado por el Ayuntamiento para involucrar a la iniciativa privada en la construcción del Paseo.

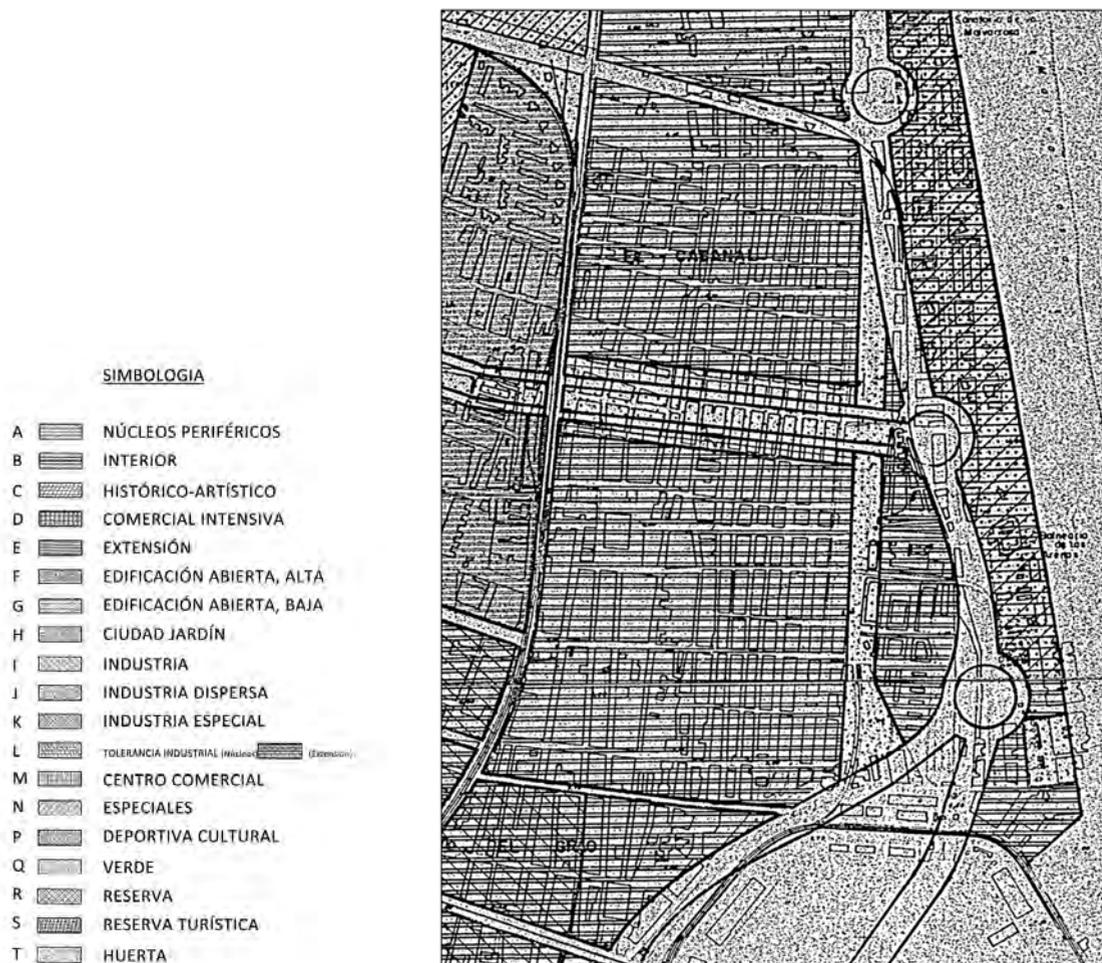


Fig. 50 Ampliación del ámbito del barrio de El Cabanyal del plano de zonificación del *Plan General de Valencia* de 1966. Fuente: Archivo de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

89. Anteriormente, “...las casas comunes no debieran pasar de tres pisos altos” SANCHO, Antonino: **MEJORAS MATERIALES DE VALENCIA**; Imprenta de D. José Mateu Marín. Valencia, 1855; p 19

90. Por ejemplo, los artículos 692 a 694 de las de Pueblo Nuevo del Mar, obligan a que la distribución interior proporcione luz, ventilación y espacio suficiente a todas las habitaciones que en caso de ser dormitorios deberán tener 14 m<sup>3</sup> por usuario; la ventilación puede ser directamente desde la calle o desde un patio.

### **Consecuencias de las ordenanzas municipales**

El resto del barrio, verá como las ordenanzas asociadas a las sucesivas calificaciones incrementarán la desafección hacia las reglas propias que habían regulado la evolución de su estructura urbana. Considerado como la espalda de la ciudad, solo podrá ser rescatado de esta condición sometiendo la morfología de su espacio parcelado privado a normas urbanísticas heterónomas.

En los años inmediatamente posteriores a la anexión, probablemente se aplicaron las ordenanzas que se redactaron y aprobaron por el Ayuntamiento de Pueblo Nuevo del Mar en 1890 que se basaban en las ordenanzas municipales de la ciudad de Valencia aprobadas en 1880; ninguna de las dos decían nada sobre alturas<sup>89</sup>, pero sí que hacían hincapié respecto a las condiciones de salubridad, ventilación y soleamiento<sup>90</sup>, garantizadas por la existencia de patios.

A partir de 1929 las Ordenanzas Municipales de la ciudad de Valencia, reconocen la particularidad de los Pueblos Agregados y definen en su artículo 727 las dimensiones del solar mínimo edificable<sup>91</sup>, pero tampoco dicen nada sobre las alturas; para el resto de la ciudad, el artículo 748 obliga a la existencia de patios interiores de superficie mínima del 20% de la de la parcela, y el artículo 745 establece un régimen de alturas ligado a la anchura de las calles que aplicado a El Cabanyal, posibilitaba construir hasta tres pisos altos en su casco antiguo y hasta seis pisos altos en las ampliaciones del siglo XIX y en las periferias urbanas<sup>92</sup>.

La relación entre anchura de calle y altura de edificación que sustituye la regulación de alturas implícita en las reglas basadas en los patrones que relacionan aspectos sociales y geográficos característicos de la estructura urbana del barrio, no es más que la reducción simplista de un problema complejo que facilita la tarea del planificador y satisface al negocio inmobiliario.

Desde 1939, la actividad inmobiliaria aprovechará más intensamente las posibilidades de la ordenanzas de 1929 en las zonas del barrio no afectadas por la ruina urbanística ocasionada por las determinaciones del *Proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana*, vigente hasta 1946.

planes de influencia			PGOU46									PGOU66		
1929			1946 (núcleos periféricos)			1955 (núcleos periféricos)			1955 (núcleos actuales)			1955 (exteriores a tránsitos)		
<4 ≤	11-2p+pb	balcones a más de 3 metros de altura	<5	0p+pb	balcones 0,40 a más de 3,50 metros del suelo	<7	1p+pb	balcón 0,50	<7	2p+pb	balcón 0,50	<6	2p+pb	balcón 0,40
4 ≤ ancho <7	15-3p+pb		5 ≤ ancho <9	1p+pb		7 ≤ ancho <10	2p+pb		7 ≤ ancho <10	3p+pb		6 ≤ ancho <9	3p+pb	
7 ≤ ancho <12	19-4p+pb		9 ≤ ancho <12	2p+pb		10 ≤ ancho <12	3p+pb		10 ≤ ancho <15	4p+pb		9 ≤ ancho <12	4p+pb	
7 ≤ ancho <12	22-5p+pb		>12	3p+pb		>12	4p+pb		>15	5p+pb		12 ≤ ancho <16	5p+pb	
18 ≤ ancho <25	25-6p+pb			NO áticos			SÍ áticos			SÍ áticos		16 ≤ ancho <20	6p+pb	
>25	ancho calle ≤ 32						SÍ sobreático	>20	7p+pb					
el art. 727, habla de los pueblos agregados; no dice nada de alturas							se aplican en el PP13 de 1962	en la calle Reina hay 8p+pb, sólo posible en 'ensanche hasta tránsitos'						
patios	h ≤ 15 - 20% y 2% más cada piso que exceda de 4													

solar mínimo edificable en pueblos agregados de 4 metros de fachada, 60 m2 sup., capaz de inscribirse en rectángulo de 3x10 metros.

solar mínimo edificable en núcleos periféricos/actuales de 6 metros de fachada, 80 m2 sup., capaz de inscribirse en rectángulo de 4x9 metros.

Tabla 1 Resumen de las ordenanzas de los Planes de influencia, del Plan General de Valencia y su cintura de 1946 y del Plan General de Ordenación Urbana de 1966. Fuente: elaboración propia

Las ordenanzas para las zonas calificadas como 'núcleos periféricos' del Plan General de Valencia y su Cintura de 1946, en la que se incluye la parte occidental de El Cabanyal, reducen las alturas permitidas en un intento de adecuarlas a las existentes. Se permiten edificaciones de planta baja+3 en calles de más de 12 m, planta baja +2 en las de 9 a 12, planta baja +1 las de de 5 a 9 y planta baja en las menores de 5 metros.

En 1955, se aprueban unas nuevas ordenanzas donde se establece que en los 'núcleos periféricos'<sup>93</sup> las alturas podrán ser de planta baja+4 en calles de más de 12 m, planta baja +3 de 10 a 12, planta baja +2 de 7 a 10 y planta baja +1 en las menores de 7 metros; además se permiten áticos retranqueados 3,50 metros y de 3,50 metros de altura.

Pero los arquitectos municipales habían cambiado desde 1950 la calificación del El Cabanyal a 'núcleos actuales'<sup>94</sup>. Esta calificación supone este régimen de

alturas: planta baja+5 en calles de más de 15 m, planta baja +4 de 10 a 15, planta baja +3 de 7 a 10 y planta baja +2 en las menores de 7 metros; además se permiten áticos retranqueados 3,50 metros y de 3,50 metros de altura y un sobreático en tercera crujía para portería.

Por último en la Adaptación a la Solución Sur del Plan General de 1946, aprobada en 1966, desaparece la zona de 'núcleos actuales' y El Cabanyal queda englobado en la genérica 'extensión exterior a tránsitos'<sup>95</sup>, que admite alturas de planta baja+7 en calles de más de 20 m, planta baja +6 de 16 a 20, planta baja +5 de 12 a 16, planta baja +4 de 9 a 12, planta baja +3 de 6 a 9 y planta baja +2 en las menores de 6 metros [Tabla 1].

Además, partir de 1955 se introduce el mirador, un elemento de composición extraño a las características de las fachadas existentes que permite el aprovechamiento como superficie útil de los vuelos, que llegarán a ser de hasta un metro. El mirador dará lugar a fachadas

91. ≥4 m de fachada y ≥60 m2 de superficie donde pueda inscribirse una rectángulo de 3x10 metros.

92. Como se ha descrito en el punto 3.1, la incidencia de esta posibilidad fue escasa hasta 1939.

93. "Son los que al margen de los ensanches futuros constituyen núcleos de edificación modesta en general, cuyas alturas y superficies aprovechables reclaman un carácter particular" [Normas urbanísticas para las Zonas del Plan General de Valencia y su cintura de 1955. Extraído de la web de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia].

94. "Se refiere este concepto al de aquellas zonas periféricas, cuyos trazados y ordenanzas no han seguido la trayectoria de los ensanches existentes, y que por el trazado de sus calles y la dimensión en general reducida de sus manzanas, exige una ordenanza diferente al ensanche" [Normas urbanísticas para las Zonas del Plan General de Valencia y su cintura de 1955. Extraído de la web de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia].

ZONAS DE NUCLEOS ACTUALES

XI.

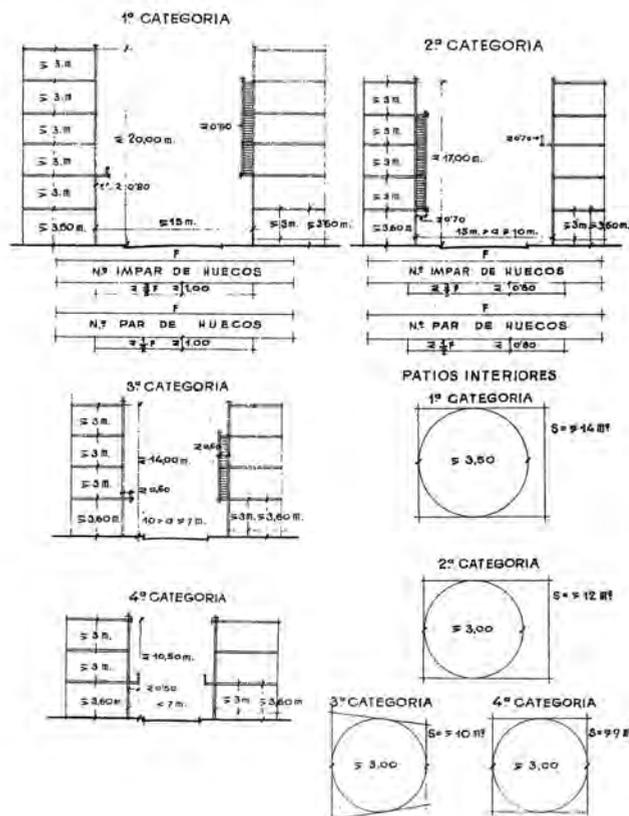


Fig. 51 Ordenanzas gráficas para *núcleos actuales*, 1955. Fuente: Archivo de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

cajón que desvirtúan la relación con el espacio público característica del balcón [Fig. 51 y Fig. 52].

El aumento demográfico, alimentará a la industria inmobiliaria que aprovechará al 100% la volumetría permitida en las normas heterónomas definidas en las sucesivas ordenanzas para construir en las zonas del barrio no afectadas por la ruina urbanística provocada

ZONAS DE NUCLEOS PERIFERICOS

XVI.

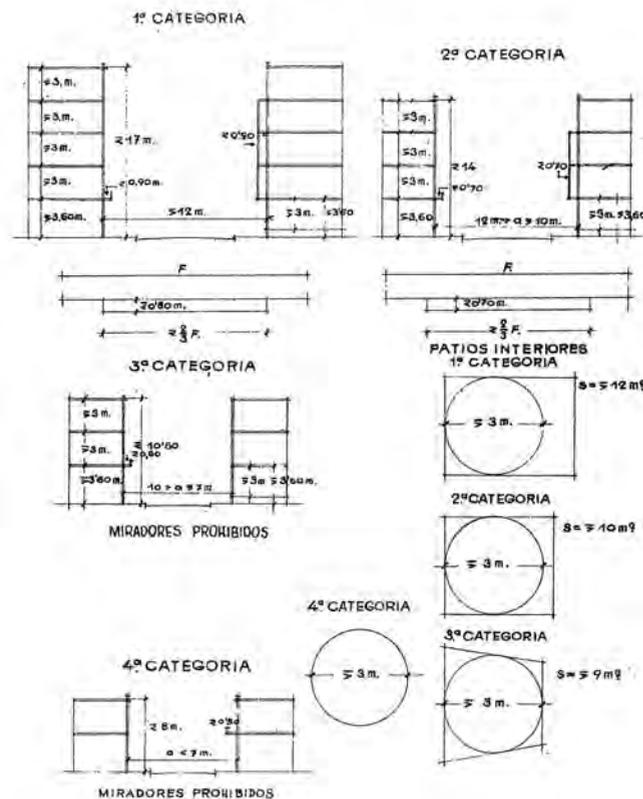


Fig. 52 Ordenanzas gráficas para *núcleos periféricos*, 1955. Fuente: Archivo de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

por los diversos trazados de la prolongación del Paseo<sup>96</sup>, las fincas de pisos características de este periodo.

Concluyendo: la práctica habitual en las ordenanzas de relacionar la altura de la edificación con la anchura de la calle, basada en estudios relacionados con la salubridad interpretados de manera torticera, cae en una inercia alcista no justificada según aquellas razones y que solo

95. “Engloba las suprimidas zonas de ensanche, transición a ensanche, ensanches futuros y núcleos actuales” [Normas urbanísticas para las Zonas del Plan General de Valencia y su cintura de 1955. Extraído de la web de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia].

96. Estos trazados se describirán en el siguiente epígrafe.

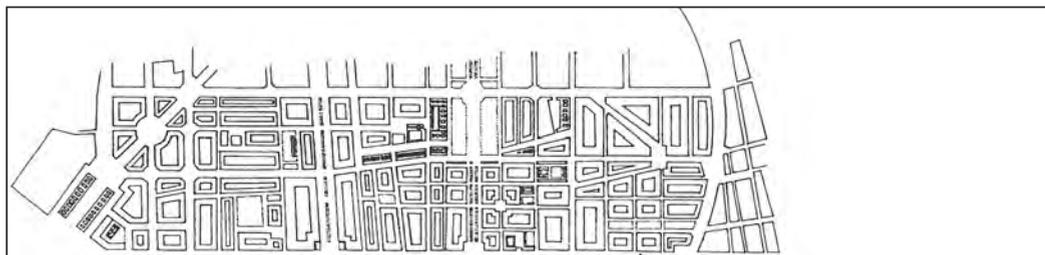


Fig. 53 Planificación del *Ensanche Este*, Hoja 12A, de Francisco Mora, 1950. Fuente: PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA (1995).

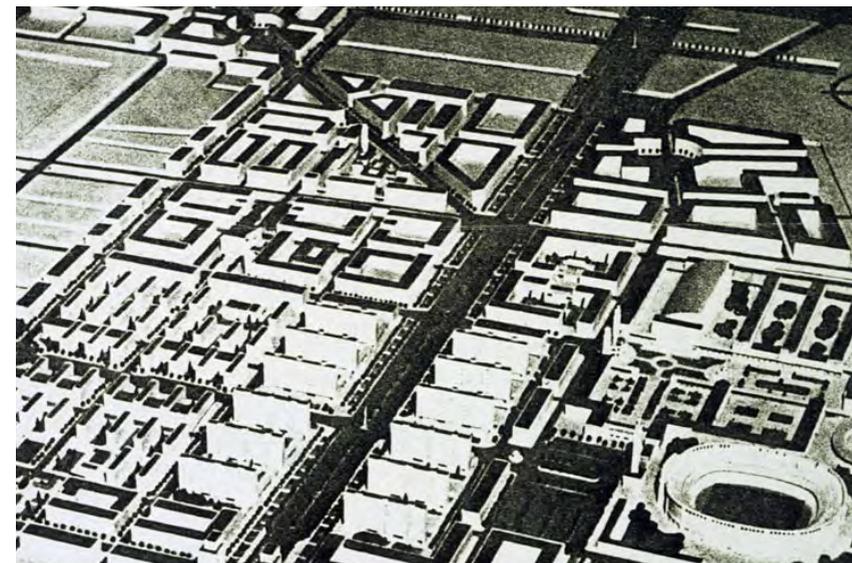


Fig. 54 Planificación del *Ensanche Este*, Hoja 12B, de Julio Bellot, maqueta, 1950-1952. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

atiende a motivos especulativos. Esta práctica alterará la morfología del espacio parcelado privado de El Cabanyal y la tradicional vinculación de las viviendas con la calle en los edificios construidos durante el periodo que la aplican.

### ***Consecuencias de los trazados***

El *Plan General de Valencia y su Cintura* suscitó las críticas de los técnicos locales que veían una injerencia en su labor y una ruptura con lo que se venía haciendo en Valencia; comandados por Francisco Mora, Arquitecto del Ensanche y Javier Goerlich, Arquitecto Mayor, boicotearon sus determinaciones en la redacción de las Hojas que entre 1955 y 1960 se agruparon en los 15 Planes Parciales que lo desarrollaron durante el periodo franquista y que extendieron la ciudad en mancha de aceite sobre el territorio de su huerta periurbana.

En concreto, la traza del paseo, presente desde 1883, servirá para canalizar la oposición municipal a la zonificación del Plan General en el territorio del Ensanche del Este. El mito de que esa traza estaba destinada a llegar hasta la playa para acabar con el otro mito de que Valencia vive de espaldas al mar, se había asentado entre las clases dominantes.

El ámbito del Ensanche del Este, entre las actuales calles de Cardenal Benlloch y Serrería, y las avenidas del Puerto y los Naranjos, va a dividirse de este a oeste por la actual calle Santos Justo y Pastor para planearse según las Hojas 12 A y B. La Hoja 12A, será redactada por el propio Francisco Mora en 1950 y aunque su ámbito, al sur de la línea divisoria, no afectaba al parque público previsto en el Plan General, el dibujo deja clara la intención de no respetarlo [Fig. 53]; en la Hoja 12B, redactada por el arquitecto municipal Julio Bellot Senent dos años después<sup>97</sup>, por una parte, se recupera la

97. La Hoja 12B, será aprobada por el Pleno del Ayuntamiento el 29 de septiembre de 1958.

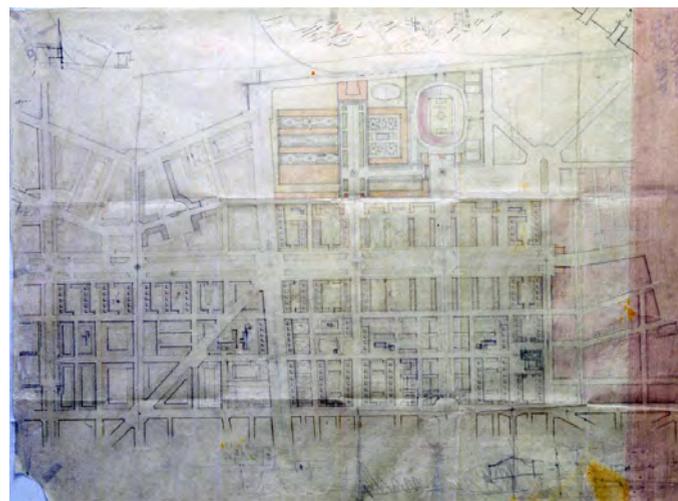


Fig. 55 Planificación del *Ensanche Este*, Hoja 12B, ‘estudios preparatorios’, de Julio Bellot, 1950-1952. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

98. Memoria del PLANO DE ALINEACIONES Y ZONIFICACIÓN DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE EL NUEVO ACCESO DE BARCELONA, F.C. ECONOMICOS Y DE ARAGON AL PUERTO, ACTUAL F.C. DE TARRAGONA Y CONTINUACION DE C/ AMADEO DE SABOYA. Hoja 12B (1952), transcrita en PÉREZ IGUALADA, Javier: **LACIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA, 1946-1988**; [Tesis doctoral] Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2005. ANEXO DE DOCUMENTOS pág 27 a 33. Es significativo que el realismo de la práctica del urbanismo sea visto como un inconveniente para extender su modelo morfológico de ‘edificación abierta’; pocos años más tarde, no les preocupará la presencia de El Cabanyal para hacerlo.

99. La corporación administrativa Gran Valencia – creada formalmente en 1949, sobre el precedente de la comisión Gran Valencia que funcionó desde 1947- era un organismo intermedio entre el Ayuntamiento y el Ministerio sin capacidad ejecutiva última que el Ayuntamiento acabará percibiendo como un obstáculo a su deseada soberanía en materia urbanística.

100. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia: legajo AN 128-03 (memorias).

traza recta con calzada de 100 metros de anchura y se abandona el giro hacia el norte dibujado en el *Proyecto de alineaciones del los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana* de 1939 y por otra, sobre el gran parque del Este, se acuerda “*destinar ya la Zona de reserva a un barrio modelo de salubridad y belleza, con modos de edificación (Edificación Abierta) que deseáramos ver extendidos a otras partes de la Ciudad y que no son posibles más que en las Zonas vírgenes de construcción, por causa del gran realismo que la práctica del urbanismo impone*”<sup>98</sup> [Fig. 53 y Fig. 54].

Aunque no afecta directamente al barrio de El Cabanyal, la ejecución de la Hoja 12B hubiera supuesto el derribo de su cementerio en una nueva demostración de insensibilidad hacia los sentimientos de su población. La traza de 100 metros de anchura se remata mediante dos torres gemelas a la altura del la actual calle de José María Haro, que reducen la sección a 40 metros [Fig. 55 y Fig. 56].



Fig. 56 Planificación del *Ensanche Este*: la traza de 100 metros de anchura se remata mediante dos torres gemelas a la altura del la actual calle de José María Haro, 1950-1952. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Eliminado el gran parque y la ciudad jardín, recuperada la traza del Paseo al Mar, el debate se traslada ahora a cómo hacer llegar esa traza hasta la playa, si recta o torcida, si única o con dos ramales, si de 40 o de 100 metros de anchura,... [Fig. 57].

Este debate dará lugar a ruidosas cuestiones en el seno de la Comisión Ejecutiva de la corporación administrativa Gran Valencia<sup>99</sup>, encargada de coordinar la ejecución del planeamiento; en el debate la decisión sobre la prolongación ya estaba tomada desde antes de 1951, pues según el certificado expedido en 09-01-1953 por el Secretario del Ayuntamiento de Valencia Luis Larrea Peñalva<sup>100</sup>, en base a “*la necesidad de dotar a Valencia de una playa de baños adecuada a su importancia como tercera capital del Reino, tanto en su aspecto sanitario –que debe tener primacía- como urbanístico y de adecuado acceso*”, el Pleno del Ayuntamiento de fecha 28-12-1951, apoyado en un informe de fecha 23-10-1951 de “*la Ponencia designada para informar*

acerca de la anchura y dirección que haya de darse a la prolongación del Paseo de Valencia al Mar” a partir de las mencionadas dos torres que remataban la Hoja 12B –tras visita efectuada en compañía de “de los Arquitectos municipales Sres. Goerlich y Bellot” que coincidieron “en estimar susceptible de saneamiento la playa de referencia, mediante las obras que in voce explicaron y que consideraron no difíciles de realizar”- procedió a la aprobación por mayoría<sup>101</sup> del “Plano parcial de alineaciones propuesto por la Comisión de Urbanismo”, que proponía una sección de 40 metros [Fig. 58] “con la modificación al mismo a que se contrae el informe de la Ponencia que ha sido aprobado, consistente en que el ancho de la fase final del Paseo de Valencia al Mar, quede de cien metros” que según el imaginativo estudio económico efectuado por dichos arquitectos, no sería mucho más caro que el ancho de 40 metros, “y con la dirección número uno, que en dicho informe se propone”, es decir en la dirección perpendicular a la playa de las tres posibles –recta, perpendicular a la calle de la Reina o la elegida- dibujadas por los mencionados arquitectos municipales [ver Fig. 66, página 140].

En todo el informe no existe ninguna referencia a los efectos que la prolongación pudiera tener sobre la población de la estructura urbana que debiera ser atravesada: el barrio será cada vez más invisible para los planificadores, que solo lo contemplarán como una barrera a salvar para que la ciudad llegue al mar.

Este enfrentamiento entre las Oficinas Técnicas del Ayuntamiento y la de Gran Valencia, trata de ser resuelto mediante la división del PP13, para evitar el estancamiento de toda la zona. En el Acta nº 40 de 20-06-1952, el proyecto 13 queda dividido en dos, 13A y 13B, tomando como línea de separación la del ferrocarril de Barcelona y Central de Aragón, Avenida del Grao y Puerto: La línea del Central de Aragón es la que viene por la actual avenida de los Naranjos; el 13A afecta a El Cabanyal, y el 13B a la Malvarrosa<sup>102</sup>.

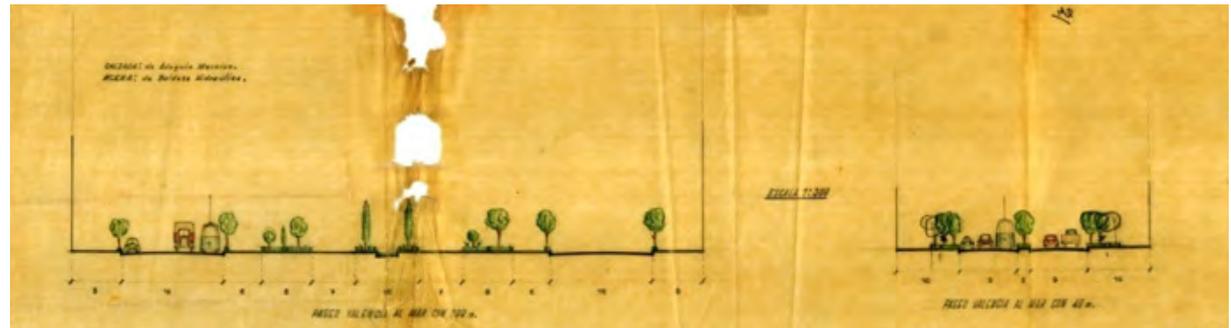


Fig. 57 Secciones con ancho de 100 y 40 metros. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

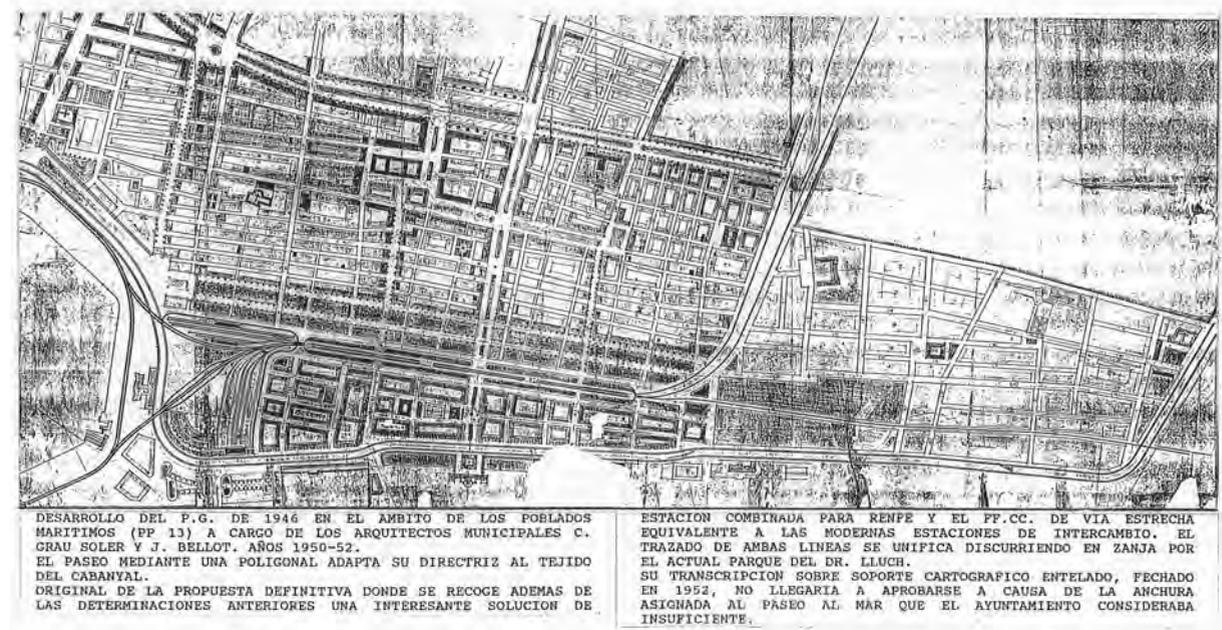


Fig. 58 Plano parcial de alineaciones propuesto por la Comisión de Urbanismo con prolongación de 40 metros. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

101. No constan las razones de los disidentes

102. Luego en 1962, se volverían a juntar en un solo plan.



Fig. 59 Proyecto Parcial 13A con prolongación de 40 m de anchura que acaba en un balneario en la playa, de 1952, dibujados sobre la planimetría oficial (el Plano del Término Municipal). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Además se acuerda que la Comisión Ejecutiva redacte un nuevo proyecto con una anchura de 40 metros en su tramo final [Fig. 59]. Este nuevo proyecto, es decir, el Proyecto Parcial 13A con prolongación de 40 m de anchura que acaba en un balneario en la playa, sale a información pública tras anuncio en el BOP de 12-12-1952 y da origen a una protesta del Ayuntamiento basada en el certificado mencionado, firmado un día después por Luis Larrea Peñalva (que no recoge los acuerdos de las mencionadas Actas 39 y 40).

Como consecuencia, la Comisión Ejecutiva de la corporación administrativa Gran Valencia acuerda: *“Aceptar la reclamación presentada por el Excmo. Ayuntamiento de Valencia con ocasión de la información pública anunciada en el Boletín Oficial de la Provincia de 12 de Diciembre próximo pasado, en la que solicita, que se amplíe en el Proyecto a cien metros la anchura del Paseo de Valencia al Mar en su tramo final, es decir, a su paso por el Cabañal, y ordenar que modificado en esta forma el Proyecto, se exponga nuevamente al público, en su parte pertinente, y por el plazo y forma reglamentarios”*<sup>103</sup>.

La parte modificada firmada por Camilo Grau Soler y respaldada por J. Goerlich como Arquitecto Mayor, sale a información pública en febrero de 1953. El trazado de la prolongación de 100 metros de anchura, no se somete a la dirección 1 acordada en 1951, sino que se ajusta a la solución que la Oficina Técnica de la Comisión Ejecutiva –dirigida por Mauro Lleó Serret– había dibujado con 40 metros de anchura: una dirección perpendicular a las calles del barrio, corregida en su tramo final, para hacerla perpendicular a la playa [Fig. 60].

Si dejamos de lado las cuatro alternativas ya descritas, dibujadas en 1959 por el arquitecto Fernando Moreno Barberá para el *Polígono de la Avenida de Valencia al mar*, este trazado con ligeras variaciones –el acuerdo curvo entre la dirección del Paseo y la perpendicular

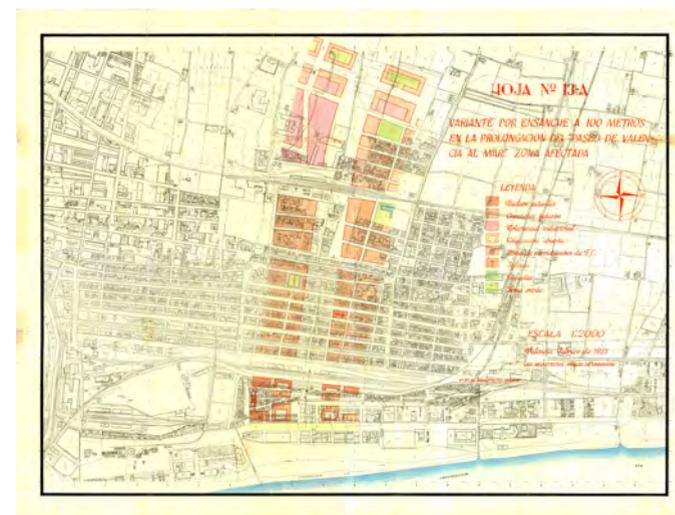


Fig. 60 Hoja Nº 13, Variante por ensanche a 100 metros en la prolongación del “Paseo de Valencia al Mar”. Zona afectada, modificación firmada en 1953 por Camilo Grau Soler y respaldada por J. Goerlich. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

a la calle de la Reina, se hace en ángulo y se dirige a un punto más al sur de manera que se incorpora en el trazado la plaza de Lorenzo la Flor, resultado de la desaparición del antiguo mercado– será el utilizado en las posteriores versiones del Plan Parcial 13.

A partir de 1962, la propuesta de sustituir las manzanas de casas entre las actuales calles de Luis Despuig y San Pedro por *“una vía parque de 40 metros de anchura”* será desechada. En la versión de 1962, la propuesta de *“reunir los tres Ferrocarriles en el centro de una Gran Avd. de 80 mts. De ancho, a partir de la alineación izquierda de la actual calle del Dr. Lluch”*<sup>104</sup> [Fig. 61] decaerá con la propia decadencia de los ferrocarriles y su paulatino desmantelamiento; en cambio, *“la vía periférica bordeando la playa, que sirva de límite y defensa a la edificación, permitiéndose la contemplación libre del Mar”*<sup>105</sup>, una *“pista marítima”* de 40 metros de ancho con calzada central de 15 [Fig. 61], se incorporará al proyecto de Ronda Exterior [Fig. 62].

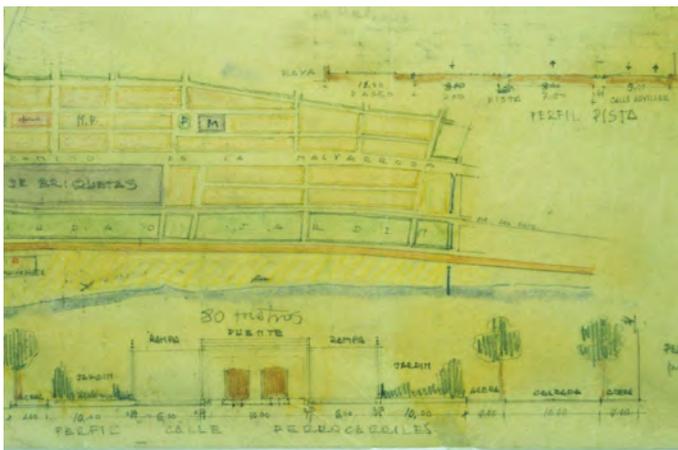


Fig. 61 Propuesta de “Avda. de Ferrocarriles” de 80 metros de anchura y “pista marítima” de 40 metros de ancho con calzada central de 15 metros (1952). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Esta Ronda Exterior tendrá que compartir espacio con la Autopista del Mediterráneo desde 1968 [Fig. 63] y con el Acceso Norte al puerto desde 1974<sup>106</sup> [Fig. 64]. En la superficie restante entre Dr. Lluch y Astilleros –que como se describió en el apartado 3.1.1, podrían enajenarse para construir “barrios obreros o instalarse aquellas industrias que necesiten establecerse en la proximidades del puerto”- la formulación del Plan Parcial 13 de 1962 aprovechará para ampliar el barrio “siguiendo las características de los nuevos Bloques construidos por la Dirección General de Regiones Devastadas y por la Obra Sindical del Hogar, de edificación a doble crujía con patios destinados a jardines de infancia, se proyecta todo un barrio, que puede tener suficiente dignidad sin llegar al lujo”<sup>107</sup> [Fig. 62]. Esta propuesta que refuerza la vocación residencial de esos terrenos y que hubiera suturado el borde interno de las infraestructuras ferroviarias, será sustituida en 1968 por una banda de amortiguación que alojará dotaciones<sup>108</sup>, entre la Autopista del Mediterráneo y el caserío del Cabanyal y el Cap de França, banda que se mantiene en 1974 [Fig. 63 y 64].



Fig. 62 Plan Parcial 13, redactado en 1962 y firmada por Julio Bellot Senent . Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

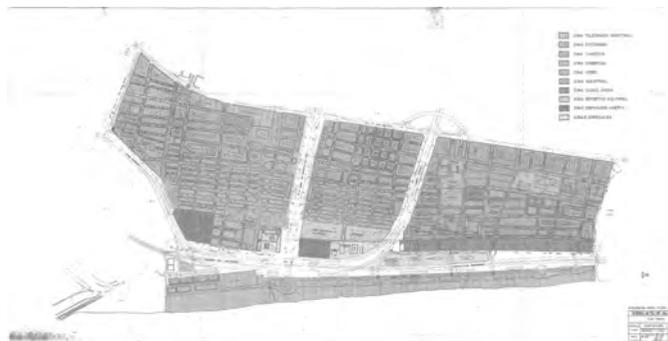


Fig. 63 Zonificación del PP13 en su aprobación inicial en 1968 con el trazado de la ronda exterior superpuesta a la autopista del Mediterráneo. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

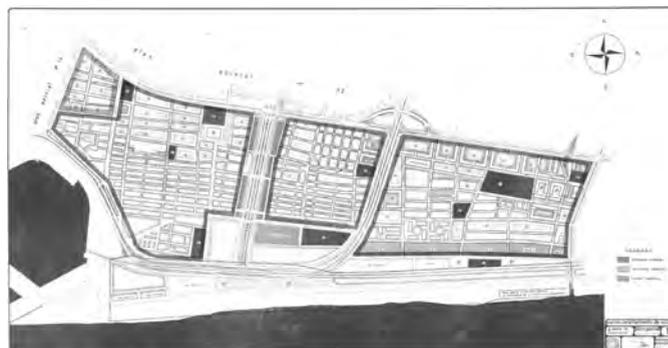


Fig. 64 Zonificación del PP13 de 1974 con el trazado del acceso norte al puerto, superpuesto a la ronda exterior y a la Autopista del Mediterráneo. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

103. Acta nº 49 de la Comisión Ejecutiva de 05-02-1953. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

104. Memoria del “Plano de Alineaciones y Zonificación del Sector comprendido por la Avenida del Doncel Luis Felipe Garcia Sanchiz, fachada del Puerto, Playa de Levante, limite del término municipal con Alboraya y ferrocarril de Valencia a Tarragona (Hoja nº 13)” con ancho de 40 metros en la prolongación (1950). Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia. Legajo AN 128-03 (memorias).

105. Memoria del “Plano de Alineaciones y Zonificación del Sector comprendido por la Avenida del Doncel Luis Felipe Garcia Sanchiz, fachada del Puerto, Playa de Levante, limite del término municipal con Alboraya y ferrocarril de Valencia a Tarragona (Hoja nº 13)” con ancho de 40 metros en la prolongación. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia. Legajo AN 128-03 (memorias).

106. Con distintos trazados, la reserva de este Acceso Norte aún sigue hoy, 41 años después, condicionando la relación del El Cabanyal con su playa.

107. Idem.

108. Como se describirá en el capítulo 4, esta banda de amortiguación, permanece en la actualidad a pesar de que ya no existe la Autopista. Las dotaciones que aloja, son equipamientos barrera que junto a la mencionada reserva del Acceso Norte al puerto, impiden la correcta relación entre el caserío del barrio de El Cabanyal y su playa.

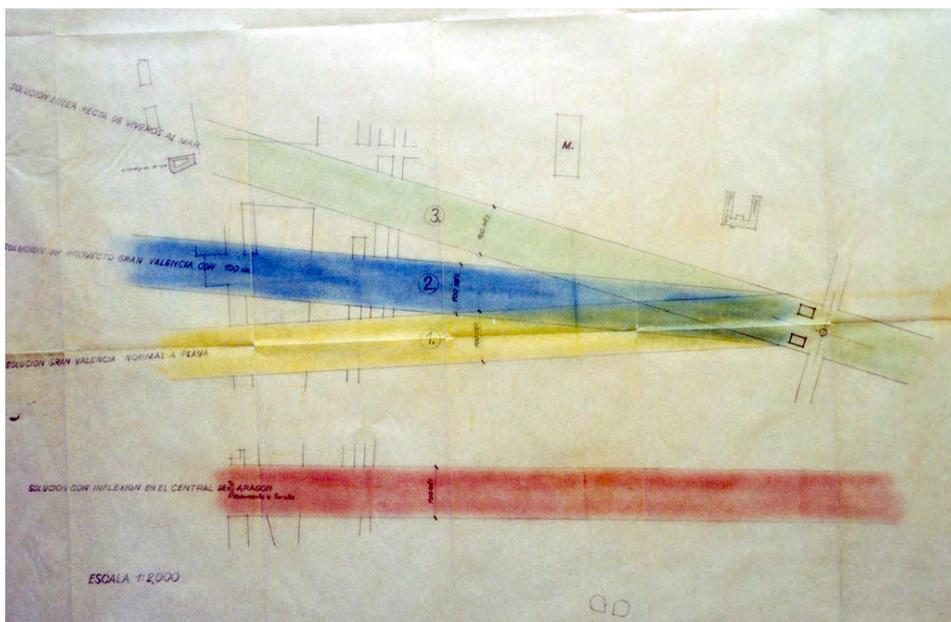


Fig. 65 *Alternativas de cruce del Paseo al Mar sobre El Cabanyal (1953)*. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

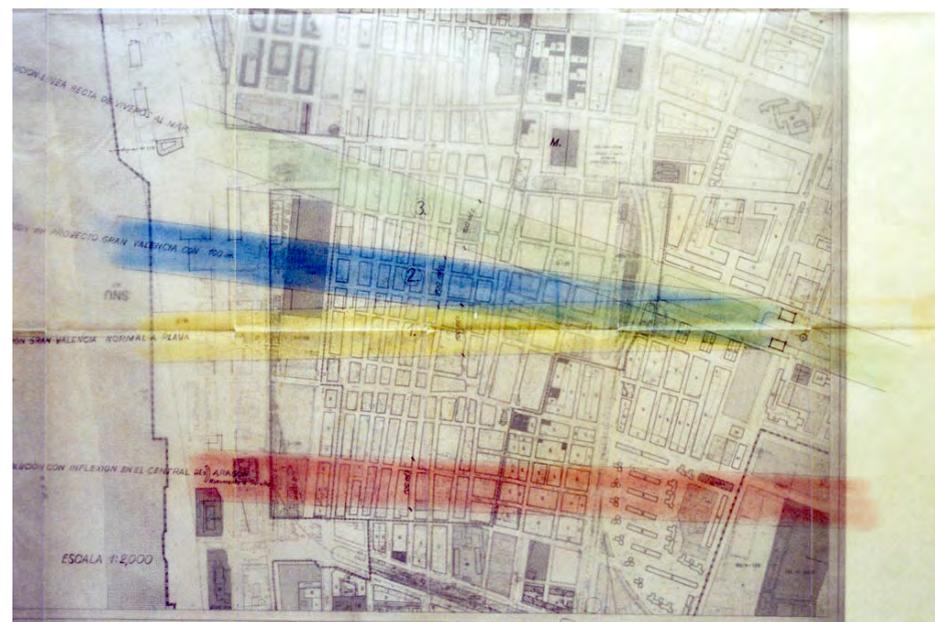


Fig. 66 *Alternativas de cruce del Paseo al Mar sobre El Cabanyal sobre cartografía del Plan General de 1988*. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Concluyendo: durante este periodo los técnicos de las Oficinas Técnicas Municipal y de Gran Valencia, sin cuestionarse su necesidad, tratarán de minimizar la afección de la prolongación de la avenida sobre el barrio, estrechándola; los técnicos municipales mantendrán la anchura de 100 metros, pero evitarán acompañar su trazado con sendas bandas edificadas de 100 metros a cada lado como las dibujadas por Moreno Barberá. Los distintos trazados propuestos por Goerlich y Bellot para esta prolongación –recta, perpendicular a la calle de la Reina o perpendicular a la playa- a “*la Ponencia designada para informar acerca de la anchura y dirección que haya de darse a la prolongación del Paseo de Valencia al Mar*” a los que se suma el trazado propuesto por Goerlich en 1939, sombreados en las [Fig. 67 y Fig. 68], supondrán inseguridad urbanística, jurídica y económica y afectaron en uno u otro momento

de este periodo a la actividad inmobiliaria del barrio, y produjo ruina urbanística en las zonas que los sucesivos planes parciales destinaban a derribo.

La magnificencia, la grandeza, las aspiraciones a una belleza burguesa homogeneizadora que recela de lo diferente y como se ha dejado entrever, el revanchismo hacia la ‘pequeña Rusia’ –equiparable a nivel local con el revanchismo del régimen franquista hacia Valencia por haber sido una de las capitales republicanas- cegaron a las clases dominantes en el poder y sus técnicos no entendieron las posibilidades de la estructura urbana de El Cabanyal para continuar haciendo lo que siempre había hecho como parte del núcleo marítimo de la ciudad: relacionar Valencia con su playa más urbana, de forma que la fachada marítima de la ciudad, fuera la de su barrio marinerero.

Las calles y las casas populares del barrio fueron vistas como una barrera para extender los frentes de fachada burgueses que acompañarían al Paseo hasta la playa, por lo que su población debía ser expulsada antes de su derribo; total, eran rojos y pobres. Si esta manera de pensar del poder es éticamente censurable, la posición de los técnicos urbanistas de ese periodo, todos arquitectos, carecerá del rigor profesional exigible a la arquitectura como disciplina autónoma. Los arquitectos actuaron como meros muñidores de los sueños de sus poderosos clientes... ¿o fue al revés?

La necesaria argumentación disciplinar sobre el complejo asunto de la relación de Valencia con el mar, quedó reducido al falso dilema 'Paseo al Mar versus El Cabanyal'. Y los arquitectos municipales tomaron partido por el primer término sin conocer a fondo el segundo, rechazado por no alcanzar las expectativas que la clase dominante contratante tenía para la ciudad ideal que ilustraban sus arquitectos con planos y perspectivas.

### 3.2.3. La reivindicación del barrio: la permanencia de las reglas propias

Sin embargo, El Cabanyal y su estructura urbana no dejaron de ser reivindicados. Como se ha descrito en el apartado anterior, el Colegio de Arquitectos emitió un rotundo informe contra el *Proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana* del Arquitecto Mayor Javier Goerlich en 1939. Este informe, argumentaba su oposición desde criterios, quizás discutibles, pero disciplinares, en la línea de los informes de la época republicana<sup>109</sup>.

Bien es verdad que ninguno de estos informes fue tomado en consideración por los arquitectos municipales y que el entonces decano Víctor Gosálvez no debió ser respaldado por el Colegio<sup>110</sup> en su reclamación de 1953, que como se describirá más adelante, presentó como

vecino del barrio a título individual. Los argumentos de estas reclamaciones a título individual, o sometidas a procesos de recogida de firmas, merecen un epígrafe. Pero antes, también son interesantes las descripciones que los redactores de las hojas y planes parciales 13 hacen sobre la estructura urbana que debiera ser eliminada, para sustituirla por la que acompañe a la prolongación del Paseo al Mar, fruto de una decisión política de la que se parte como premisa y no como resultado de un análisis disciplinar.

#### *¿Reticencias profesionales?*

Los diversos arquitectos de la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo encargados de la redacción de las hojas y planes parciales 12 y 13, describen en sus respectivas memorias un barrio autónomo, funcional y vivo, pero suspenden su juicio sobre el papel que pudiera tener en la ciudad global, para someterse al relato hegemónico y aceptar las consecuencias de la prolongación del Paseo al Mar, su adalid. ¿Expresaban con estas descripciones<sup>111</sup> una cierta mala conciencia frente al destino que proyectaban para El Cabanyal? ¿Pueden entenderse estas descripciones como reticencias profesionales en una época autoritaria caracterizada por las certezas emanadas desde el poder?

En la memoria de la Hoja 13, redactada en 1950 y firmada por Camilo Grau Soler [ver Fig. 59 y Fig. 60 (página 138)], se describe un barrio “*con trazado y vida característicos y que en otro tiempo formaban poblados de pescadores independientes de la Capital*” donde sus vecinos encuentran ocupación en “*actividades portuarias, pesqueras y de recreo, (y en) las industrias derivadas de dichas actividades*” y pueblan una “*cuadrícula de rectángulos alargados, formados por calles principales en sentido Norte Sur y travesías en sentido Este Oeste, trazado funcional pues permite que todas las viviendas recayentes a las calles principales*

109. En uno de ellos, redactado en 1932 como consecuencia de la exposición pública del proyecto de la avenida del Oeste, se alude a la calle de la Reina: “...un medio de atenuar la monotonía producida en las calles de trazado rectilíneo y gran longitud, es permitir y fomentar la diversa altura de sus edificaciones, teniendo aquí en Valencia un ejemplo notable de ello en la calle de la Libertad del Cabañal, que siendo recta y excesivamente larga, resulta atenuado el efecto de pesadez, por lo vario de su edificación que le imprime carácter propio, al conservar todavía buen número de casas de una sola planta con alguna alquería y aun barracas, alternando con nuevas construcciones de más elevación y con típicas fachadas policromadas por fuertes tonos de revestimientos cerámicos” VVAA: **ARQUITECTURA EN VALENCIA DURANTE LA II REPÚBLICA**; Ed CSI Delegación en Valencia del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia. Valencia, 1986.

110. Probablemente el Colegio de Arquitectos, había comenzado la deriva hacia posiciones serviles al poder económico y político que dará lugar al informe redactado el 3 de noviembre de 2009 por el Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, asumido por el Colegio Oficial de la Comunidad Valenciana, respondiendo al requerimiento de su pericia respecto al posible expolio en que pudiera incurrir el PEPRI de El Cabanyal; las conclusiones se limitaron a aceptar los argumentos de los jueces sin ningún argumento disciplinar: “*Partiendo de todos esos pronunciamientos judiciales, con independencia de las diferentes opiniones que desde el punto de vista de la disciplina arquitectónica puedan darse, podemos afirmar que el PEPRI Cabanyal-Canyamelar NO SUPONE EXPOLIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ESPAÑOL*”.

111. No se ha localizado ningún documento similar a éstos de Javier Goerlich Lleó ni de Fernando Moreno Barberá en la documentación de sus proyectos para la prolongación del Paseo al Mar de 1939 y de 1960 respectivamente [ver apartado 3.2.1.].

*gocen de las dos orientaciones Este y Oeste”*<sup>112</sup>. En la memoria del Plan Parcial 13, redactado en 1962 y firmada, por Julio Bellot Senent [ver Fig. 62, página 139], se describe un barrio cuya *“ordenación antigua, tiene buen sentido aunque con calles estrechas, particularmente las transversales, siendo las de circulación, paralelas a la playa, con lo que las casas tienen orientación a levante y poniente. Las manzanas son pequeñas pero de proporción alargada muy conveniente dado su tamaño”*<sup>113</sup>

En la memoria del Plan Parcial 13 adaptado a la Solución Sur, redactado en 1974 y firmado por Fernando Bueso y Fernández Moscoso [ver Fig. 64, página 139], se describe un barrio *“con una vida propia muy intensa, que depende relativamente poco del centro urbano, con una trama y tipologías de edificación propias”*<sup>114</sup>. En cambio, en un momento dado todos ellos van a quitarse las gafas de cerca pues se sienten más cómodos sin ellas, con lo que desde su mirada global instalada en la vertical de la plaza del Ayuntamiento, solo verán la potente traza del Paseo al Mar, obsesivamente dibujada desde 1883.

El Cabanyal desaparece de su visión hipermétrope y lo único que se les ocurre para resolver la relación de Valencia con el mar, es prolongar aquella traza que *“teniendo una anchura de 100 mts. a todo lo largo, al llegar a esta zona completamente construida, deja en futura vía pública un gran número de edificios, a no ser que se reduzca en anchura, cosa que ha repugnado a la mayor parte de los que hemos tenido que tratar este problema porque, aunque el Paseo no conduce a ninguna vía de su misma anchura, termina en el acceso por la costa y el mar, siendo aspiración el que lo haga con la misma magnificencia, por su anchura, que muestra en el comienzo”*<sup>115</sup> y van a limitarse *“por un lado a reflejar la red de comunicaciones que el Plan General proyecta en este sector; que realmente lo destroza, y por otro a dotar de los equipamientos mínimos que establece la legislación vigente”*<sup>116</sup>.

## **Las reclamaciones ciudadanas**

Frente a este destino los pobladores de El Cabanyal, reclamaron en todas las ocasiones que fueron expuestos a información pública los sucesivos proyectos de prolongación.

La versión sometida a información pública del Proyecto Parcial 13A en febrero de 1953 [ver Fig. 60, página 138], suscitó en plena autarquía una inusitada reacción ciudadana<sup>117</sup>. Esta reacción se sustanciará en reclamaciones tanto a título individual, como sometidas a un proceso de recogida de firmas.

El arquitecto Víctor Gosálvez Gómez, como vecino de El Cabanyal, presentó una alegación en la que denuncia que el plan hará desaparecer las instalaciones de la Marina Auxiliante y la zona más rica de la población y el abandono que han tenido los Poblados Marítimos durante estos 14 años por parte del Ayuntamiento, en referencia al tiempo transcurrido desde que la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de la Zona de Valencia, emitiera en 1939 cuando era su decano-presidente, el Informe mencionado supra en este el apartado 3.2.1, al describir el *Proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana* redactado por la Sección Técnica municipal, bajo la dirección del Arquitecto Mayor Javier Goerlich Lleó. La alegación dice así: *“El Proyecto de Nueva Avenida, es distinto del que impugnábamos. El actual, corta la población por zona menos extensa, pero mucho más rica. Todo cuanto allí se decía, tiene aplicación, salvo pequeños detalles; el anterior pasaba junto al cementerio, el actual, hace desaparecer el Mercado de Pescado de la «Marina Auxiliante»<sup>118</sup> con sus frigoríficos y Casa Social primer edificio construido en nuestras playas: Instalaciones estas, necesarias para la industria de la Pesca y que no pueden trasladarse a otro lugar, han de estar junto al Mar.*

112. Memoria del “Plano de Alineaciones y Zonificación del Sector comprendido por la Avenida del Doncel Luis Felipe García Sanchiz, fachada del Puerto, Playa de Levante, límite del término municipal con Alboraya y ferrocarril de Valencia a Tarragona (Hoja nº 13)” con ancho de 40 metros en la prolongación (1950). Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia. Legajo AN 128-03 (memorias).

113. Memoria del Plano Parcial 13. Grao y Cabañal (1962). PÉREZ IGUALADA, Javier: **LACIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA, 1946-1988**; [Tesis doctoral] Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2005; ANEXO DE DOCUMENTOS pág 213 a 217.

114. Memoria del Plan Parcial 13 adaptado a la Solución Sur (1974). PÉREZ IGUALADA, Javier: **LACIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA, 1946-1988**; [Tesis doctoral] Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2005; ANEXO DE DOCUMENTOS pág 427 a 439.

115. Memoria del Plano Parcial 13. Grao y Cabañal (1962). PÉREZ IGUALADA, Javier: **LACIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA, 1946-1988**; [Tesis doctoral] Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2005; ANEXO DE DOCUMENTOS pág 213 a 217.

116. Memoria del Plan Parcial 13 adaptado a la Solución Sur (1974). PÉREZ IGUALADA, Javier: **LACIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA, 1946-1988**; [Tesis doctoral] Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2005; ANEXO DE DOCUMENTOS pág 427 a 439.

117. El expediente con todas las alegaciones se encuentra en el legajo AN 139-01 del Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

118. Lo que hoy se conoce como la Lonja del Pescado de la Marina Auxiliante, construida en 1909 por su padre Juan Bautista Gosálvez –mencionado en el capítulo 2.

*El resto del informe redactado en 1939, es también de actualidad y su lectura y estudio puede servir de meditación a nuestros municipales, para que hagan examen de conciencia y piensen el abandono que han tenido a los Poblados Marítimos y lo que se ha hecho en materia urbanística en la Ciudad en estos catorce años, lo que se dejó de hacer y lo que hubiera podido hacerse en este tiempo”<sup>119</sup>.*

La lectura del Informe es reveladora. Desde hacía tiempo se venía constatando el problema de los innumerables pasos a nivel en el término municipal, muchos de los cuales se situaban precisamente en el territorio del nordeste, interrumpiendo el Paseo al Mar y afectando a su urbanización. El ingeniero municipal Vicente Pichó, que colaboró con Francisco Mora en los proyectos del Ensanche, había estudiado el problema de los enlaces ferroviarios para suprimir pasos a nivel en el término municipal de Valencia con el fin de compatibilizar el crecimiento de la ciudad con la estructura ferroviaria de la misma. En un plano de 1934 [Fig. 67] entre otras cosas, propone la desaparición de las vías por la calle Serrería y el desplazamiento hacia el norte de las vías del ramal al Puerto del Central de Aragón y del ferrocarril económico de Valencia al Grao.

Apoyándose en esos estudios, el Informe de la Junta de Gobierno del Colegio de Arquitectos, estima que en un futuro no muy lejano y anterior al tiempo en que la ciudad alcance a los Poblados Marítimos, las infraestructuras ferroviarias serán desviadas, soterradas o desmanteladas, por lo que las superficies liberadas podrían ser usadas de manera ventajosa para solucionar el problema planteado, sin necesidad de amenazar con destrucciones masivas.

En primer lugar, proponen abandonar el trazado original del Paseo y desplazarlo hacia el norte desde la rotonda central, mediante una plaza de distribución, para utilizar el pasillo formado por “el conjunto del Central de

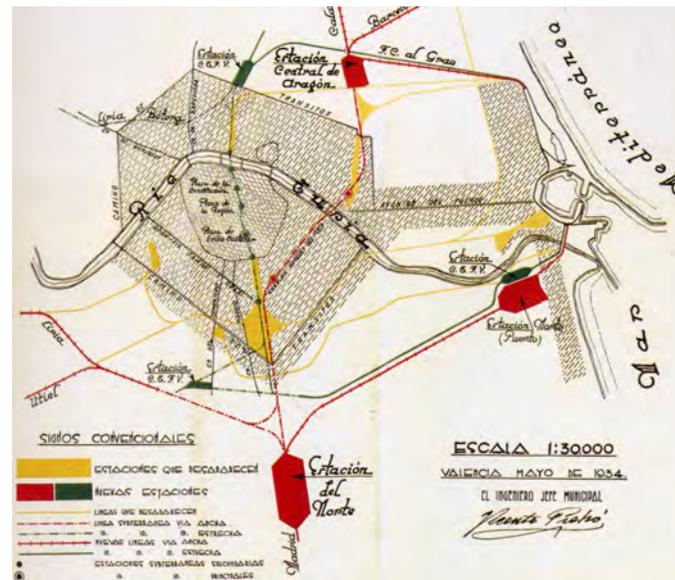


Fig. 67 Propuesta para la desaparición de las vías de ferrocarril por la calle Serrería y el desplazamiento hacia el norte de las vías del ramal al Puerto del Central de Aragón y del ferrocarril económico de Valencia al Grao, de Vicente Pichó, 1934. Fuente: Archivo de Arquitectura, Urbanismo y Cartografía de la Escuela de Arquitectura de Valencia.

*Aragón y el Ferrocarril económico del Grao”<sup>120</sup> para una nueva avenida que llegue al mar “sin producir gran daño, pues no afecta a ninguna construcción aprovechable ni de valor y rodea al Cabañal sin seccionarle (mediante una solución) más lógica y económica”<sup>121</sup>.*

Esta nueva avenida que anticipa la actual Avenida de los Naranjos, ceñiría a la población por el norte y se completaría con “una espaciosa Avenida-jardín por la calle del Dr. Lluch que limitaría la población por el Este, mientras la calle de la Serrería de 50 metros y la gran Avenida de Valencia al Mar trazada por el actual Central de Aragón la ceñirían por el Oeste y por el Norte (para crear) una zona verde alrededor de la población, que conservaría sus peculiares características”.

119. Registro nº136, presentada el 14-03-1953 por Víctor Gosálvez Gómez.

120. “Informe que la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia emite sobre el proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de Extensión Urbana”. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, legajo AN 139-01.

121. Idem.

Otro anticipo que anuncia el trazado de la actual Avenida de Cataluña, consiste en la propuesta de trazar en dirección “*hacia el Machistre o Vera* (desde la mencionada plaza de distribución) *una digna salida a nuestra Ciudad en dirección Norte, hacia Castellón y Barcelona mediante su enlace con el Camino de costa que debe unir nuestro Puerto al de Sagunto*”<sup>122</sup>.

Dentro de la población, una vez rechazada la gran avenida a través del Cabañal, se plantean algunas ideas para mejorar sus “*condiciones urbanísticas, sin mucho detrimento para la propiedad, ni excesivo coste para el municipio*”<sup>123</sup>. En una clara alusión a las travesías, se propone abrir “*algunas calles hoy interrumpidas para facilitar el tráfico*”<sup>124</sup> y mejorar la relación con la playa y la construcción de “*alguna gran plaza*”. El informe apunta la necesidad de mejorar la comunicación con el Grao, para lo que considera inapropiada la proyectada desaparición de la calle Chapa a la que se reconoce como “*una de las vías de más valor en la que todavía quedan edificios en buen estado*”<sup>125</sup>. Esta vía de comunicación que descartada la operación de la calle Chapa, bien pudiera coincidir con la Avenida-jardín por la calle del Dr Lluch mencionada, continuaría hasta conectar con el campo situado al norte, con la Malvarrosa que aún no había sido urbanizada [ver Fig. 68].

Pero más interesantes para los objetivos de esta investigación, son las reclamaciones redactadas por pobladores de El Cabanyal sometidas a recogida de firmas. Aparte de las alegaciones en defensa de intereses particulares, se presentaron cuatro oponiéndose al proyecto de manera general. Todas ellas coincidieron en la estupefacción que causaba a estos ciudadanos valencianos que “*nuestro Ayuntamiento*” expusiese a información pública un plan que a su paso “*por el poblado del Cabañal, obliga al derribo de más de la mitad de edificios de la población y, por consiguiente la desaparición del poblado*”<sup>126</sup> que albergaban a millares de viviendas, entre tres y cuatro mil, que “*son*

*muy higiénicas y reúnen excelentes condiciones de habitabilidad*” y que son “*en su totalidad de condición humilde y propiedad de obreros y trabajadores que con su esfuerzo y sacrificio se han creado este pequeño patrimonio, por lo que su desaparición representaría dejarlos sin vivienda y en la más completa miseria*”<sup>127</sup>.

Por su extensión y la fortaleza de sus argumentos sociales y económicos, destacan dos escritos de sendas reclamaciones respaldadas por más de 1200 firmas cada una, que evidencian el sentimiento de solidaridad implícito en la memoria social de los pobladores, impulsado por las asociaciones de apoyo mutuo existentes.

El primero de ellos dice cosas tan succulentas como: “*el plano expuesto al público en la Sección de Urbanismo y en las Oficinas de la «Gran Valencia», nos ha producido verdadero asombro, sembrando el pánico entre todos los vecinos (...) El núcleo del Cabañal, mayor y mejor urbanizado, desaparece para dejarle paso a la Avenida de Valencia al Mar. El Cabañal, casi en su totalidad deja de existir a golpes de cartabón y tiralíneas y más de tres mil familias comienzan desde hoy a sentir sus efectos. Los hombres, los técnicos, –nos dicen y no lo dudamos-, se han afanado, meses y meses, haciendo proyectos y trazando líneas para la construcción de esa gran Avenida de Valencia al Mar. Se ha empeñado una verdadera batalla sobre el papel, –el papel es muy sufrido-, y cuando, al final, esos técnicos han dado por concluida su labor de encasillarnos, pensando, dicen, en el futuro, en la Valencia de dentro de cincuenta años, nos encontramos con que en su entusiasmo de líneas han hecho trizas una población que es precisamente el orgullo de Valencia en cuanto al trazado de sus calles, –aunque hoy no pueda serlo en lo que a alcantarillado se refiere-, y nos dicen que no hay que preocuparse, puesto que lo mismo puede tardar cincuenta que cien años en llegar a realizarse el proyecto por ellos terminado; que no hay que asustarse puesto que se edificarán*

122. Idem.

123. Idem.

124. Idem.

125. Idem.

126. Registro nº115, presentada el 09-03-1953 por Luis Gimeno y 6 más.

127. Registro 134, presentada el 14-03-1953 por José Pascual Chiner y respaldada por unas 150 firmas.

grupos de viviendas; que..., palabras sin fundamento ni fuerza moral, pronunciadas por hombres que no tienen base sobre la que apoyar sus razonamientos, porque comienzan por no ser razonables!. Y conste que esto no es palabrería, sino que como lo decimos lo probaremos en el momento oportuno y ante las autoridades y organismos competentes. Conste, además, que no es que se hayan merendado el Cabañal sin darse cuenta. No; se han percatado bien, lo saben perfectamente y... a dormir tranquilos: ya se acabó el trazar líneas y más líneas que parecía no se iban a terminar nunca. ¿Qué con ello se acaba con un núcleo tremendo de población?, ¡qué importa! El plano está terminado que es lo esencial. Y ese es precisamente uno de los puntos que duelen según los mismos técnicos nos dicen cuando se discute el proyecto: «es que si el trazado de la Avenida de Valencia al Mar se hiciera por donde ustedes dicen, nos veríamos obligados a parcelar nuevamente la población comprendida entre el punto en que hoy se encuentra la construcción de la misma (Cardenal Benlloch) y el Cabañal». Por vía de ejemplo citamos esta objeción que por sí solo ya nos sirve para índice del calibre y calidad de las demás que pueden hacerse y califican y cualifican, no tenemos ánimo de ofender a nadie, a quien las sustenta. (...) Nosotros creemos que una verdadera borrachera de líneas y colores les ha impedido ver más allá del papel sobre el que fríamente, con el bisturí de su tiralíneas iban seccionando sin anestesia alguna las vísceras de una barriada que quíerose o no es Valencia. Si lo han visto, el plano o proyecto expuesto está incompleto: falta un piadoso «descanse en paz» sobre el Cabañal mismo. (...) Nos permitimos poner en duda que estos señores hayan estado alguna vez, físicamente, en dicha playa, porque quizá entonces pensarán otra cosa o trataran de resolver primero problemas bastante complicados que para poder hablar de urbanización de dicha playa habría que solucionar”<sup>128</sup>.

En el segundo, que se presenta apurando el plazo, se dice: “Las ciudades no crecen destruyéndose y volviendo a construir. Crecen naturalmente y no se las puede forzar (...) En este escrito, no solo queremos recurrir contra el acuerdo de los cien metros de calzada. No, queremos elevar, a más de ello, nuestra formal protesta, por lo que en conciencia consideramos no es justo: el trazado de la repetida Avenida, sea de cien metros, lo sea de cuarenta o de los que sean (...) Si el proyecto se aprueba y queda tal y como hoy le tenemos expuesto en la Sección de Urbanismo de nuestro Ayuntamiento, el daño sería inmenso. La mayoría de las casas del Cabañal, están ocupadas por sus propietarios, gente modesta que a fuerza de sacrificios y privaciones, ahorrando siempre, han logrado ver el sueño de vivir en casa propia, –mejor o peor; pero propia- convertirse en realidad. Un pueblo, marinero en su casi totalidad, se va a ver desplazado si el proyecto se aprueba. Y un pueblo, no lo olvidemos, no se improvisa: se crea a fuerza de años o es un postizo, un añadido sin valor ni expresión propia (...) No somos técnicos, ni se necesita serlo, para darse cuenta, de que soluciones hay, tan buenas como la expuesta en la Sección de Urbanismo y con menos perjuicio para los intereses valencianos”<sup>129</sup>.

Estos dos escritos adelantan las consecuencias de la ruina urbanística que provocará la aprobación del plan, pues aunque “la Avenida, con su cansado caminar de tortuga jubilada (tardará muchos años en poner) los cimientos de los primeros edificios delante de lo que hoy es todavía, la Estación del Cabañal (...) entretanto? ¿Quién será propietario en esta tierra de incertidumbre? ¿Qué valor tendrán los inmuebles? ¿A cuanto quedará reducido el capital de un propietario que hoy ascienda a medio millón de pesetas, pongamos por caso? ¿Habrá alguien que compre?” por lo que auguran que la situación “lentamente minará la salud de estos Poblados y terminará con ellos. Porque ni habrá quien construya, ni quién un simple remiendo haga: ¿Para qué? Es condenar a la muerte a toda una ciudad, cuando si se

128. Registro nº83, presentada el 26-02-1953 por Emilio Domínguez Guimerá y José Pascual Chiner y respaldada por 1219 firmas ordenadas por calles.

129. Registro nº135, presentada el 14-03-1953 por Vicente Romani Chiner y respaldada por 1245 firmas ordenadas por calles.

*quiere, se puede evitar*”<sup>130</sup> o dicho de otra forma “*Si el proyecto expuesto se aprueba, se condenará a la mayor miseria a toda una población y ello es así, porque no habrá nadie que pueda vender en caso de necesidad el inmueble de que sea propietario, puesto que la situación del mismo está en entredicho y no se sabe lo que podrá en su día pagar el Ayuntamiento, ni en que forma. La propiedad inmueble, desde el día trece de los corrientes en que se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia que el proyecto quedaba expuesto al público, no solo es que se ha desvalorizado, sino que ha perdido todo su valor, desde el momento que ha quedado excluida del tráfico mercantil (...) Termina el proyecto expuesto con la construcción, hoy no hay nadie ya que quiera edificar ni reparar siquiera, porque piensa y tiene razón, que el efectivo que invierta se desvaloriza automáticamente y que por tanto pierde dinero en inversiones de este tipo*”<sup>131</sup>.

130. Idem.

131. Registro nº83, presentada el 26-02-1953 por Emilio Domínguez Guimerá y José Pascual Chiner y respaldada por 1219 firmas ordenadas por calles.

132. En junio de 1940, se presentó el Proyecto de urbanización parcial para la ejecución de la 1ª sección del de nuevas líneas de la zona portuaria (hoja nº 1 con alineaciones actuales y nuevas con indicación de las fincas a expropiar), firmado por el Arquitecto Mayor, Javier Goerlich. En el plano se señalan las expropiaciones previstas para la ejecución de JJ Dómine, la prolongación de Escalante, la desaparición de la calle Chapa, el ensanchamiento de Francisco Cubells, Mariá Cúber y Arcipreste Gallart, rectificación de La Barraca, aumento de superficie de la plaza del Rosario y de la plaza de Calabuig y desaparición de tres manzanas situadas al sur de la calle de la Reina (Planos naya del Archivo Histórico Municipal).

133. Registro nº135, presentada el 14-03-1953 por Vicente Romani Chiner y respaldada por 1245 firmas ordenadas por calles.

La duda sobre la capacidad de su Ayuntamiento se agrava porque si “*en más de doce años, no ha conseguido (...) facilitar vivienda a dos docenas de familias que en la calle Chapa*<sup>132</sup> *del Grao [Fig. 68] están ocupando fincas ya expropiadas, ¿cuánto tiempo costará el facilitar las tres o cuatro mil viviendas que para albergar a tan gran número de familias se habrían de necesitar?* (familias que además, se verán obligadas a) *pagar doscientas pesetas, que vienen pagándose como mínimo en los bloques que hoy se construyen, por quién hoy apenas puede pagar cuarenta o cincuenta pesetas? ¿Tan sobrados andamos de viviendas que podemos desprendernos de tres o cuatro mil, sin perder la serenidad?*”<sup>133</sup>.

Todas las alegaciones fueron informadas favorablemente por el arquitecto Mauro Lleó Serret, jefe de la Oficina Técnica de la Comisión Ejecutiva de Gran Valencia, que en respuesta a la de Víctor Gosálvez, añade que “*se ha manifestado en sus diferentes informes contrario al proyecto del Paseo de Valencia al Mar*”, lo que en



Fig. 68 Proyecto de urbanización parcial para la ejecución de la 1ª sección del de nuevas líneas de la zona portuaria (hoja nº 1 con alineaciones actuales y nuevas con indicación de las fincas a expropiar), firmado por el Arquitecto Mayor, Javier Goerlich, 1940. Fuente: Archivo Histórico Municipal (planos naya).

efecto hizo al expresar su opinión al alcalde Baltasar Rull Villar en escrito de 5-02-1953, en el que viene a decir que la playa de El Cabanyal está dedicada a la industria pesquera y no cree que cambie su destino a playa turística, porque además “*no solamente es eso lo necesario, sino que la playa ha de ser hermosa por muchas causas y reunir otras condiciones. Por ejemplo, deberá tener amplios paseos paralelos al mar y con vistas al mismo; las gentes que pueblan los barrios de la playa han de tener condiciones sociales especiales, para que esta playa pueda ser una playa de gran turismo y deportiva como parece ser exija una avenida de 100 metros. No pensemos en atravesar los poblados marítimos con 100 metros y cambiar únicamente la zona de influencia de la avenida, dejando el resto de los poblados tal como están, que parece ser que es lo que pretende el Excmo. Ayuntamiento. Entonces la playa jamás será buena ni deportiva. Todos estos barrios están poblados por humildes gentes pescadoras que viven del mar y que tiene sus industrias ligadas a la de la pesca*

*y precisamente instaladas, porque necesariamente ha de ser así, en la playa, como son los calafates, los fabricantes y reparadores de redes, etc”.*

Piensa Lleó que habría que trasladar el barrio y sus habitantes, pero no encuentra dónde y tampoco ve otro futuro al barrio. Además propone una solución: *“No hay que olvidar el actual y gravísimo problema de la vivienda que ofrece perspectivas futuras – muchos países europeos nos muestran sus ejemplos, especialmente los escandinavos en su eficaz forma de resolverlo- de la necesidad imperiosa de realizar el máximo de construcciones, destruyendo las mínimas”.* Después propone que el Paseo al Mar se dirija a *“las magníficas, pintoresquísimas y envidiadas playas de Pinedo y el Saler”*<sup>134</sup>.

También hubo reacción ante la exposición pública del *Proyecto de prolongación de la avenida de Valencia al Mar*<sup>135</sup> redactado por Fernando Moreno Barberá en 1960 [ver Fig. 43, página 127].

Fermín García Diana<sup>136</sup>, encabeza un escrito respaldado por más de 3000 firmas que, con un lenguaje floreado apela a la moral católica y la caridad cristiana para evitar el desplazamiento de *“miles y miles de modestos trabajadores que en las circunstancias presentes de escasez de pesca y de trabajo en el puerto, tienen el consuelo de alquileres muy módicos que ni por sueño ninguna nueva construcción les puede brindar, amén de la necesidad de vivir junto al mar por el horario de su trabajo”* y destaca el fervor religioso de los habitantes de esta barriada típica que *“quiere conservar el apego a sus costumbres, fiestas y tradición (en concreto la Semana Santa Marinera) esencia de lo que nuestro Régimen e Invicto Caudillo con tanto tesón defiende”* y *“mantener su característica fundamental, su espíritu, su alma, con sus calles empapadas de humildad y de sol”*.

Esto es precisamente lo contrario de lo que Moreno Barberá representa en sus perspectivas [ver Fig. 44, pág. 127] por lo que para evitar la ejecución de este espectacular ejemplo de lo que un arquitecto estrella es capaz de hacer en nombre de una autonomía disciplinar mal entendida, suplican que se *“suspenda el Proyecto en cuestión del Paseo de Valencia al Mar y proponga la aprobación de la solución Monasterio”*<sup>137</sup> *por considerarla más eficaz y más justa, manteniendo las esencias de nuestro Distrito y devolviendo la tranquilidad a sus vecinos”*<sup>138</sup>.

No se han localizado reclamaciones al *Plano Parcial nº 13. Grao y Cabañal* de 1962 [ver Fig. 62, página 139]. Es posible que en la generación de pobladores del barrio que habían sostenido durante casi treinta años el activismo contra la prolongación del Paseo de Valencia al Mar, hubiera hecho mella la pérdida de autoestima ocasionada por la estigmatización que hacía pesar sobre ellos el relato hegemónico que en el mejor de los casos, se podía interpretar como que su barrio es la espalda de la ciudad y en el peor, como que ni siquiera son ciudadanos de Valencia.

El caso es que en las reclamaciones a la versión de 1968 del *Plan Parcial nº 13 adaptado a la Solución Sur* [ver Fig. 63, página 139], solo recogen algunas referencias genéricas al altísimo coste económico que va a suponer la expropiación de los terrenos necesarios para dicha prolongación *“amén de que numerosos propietarios que fueron expropiados hace años en dicha zona todavía no han cobrado ni un céntimo”*<sup>139</sup>. Y en las presentadas a la versión de 1974 [ver Fig. 64, página 139], tan solo la alegación de Alfredo Torres Yagues, director gerente de la factoría nº 3 de EL ÁGUILA<sup>140</sup> recoge una referencia sobre la inconveniencia del Paseo al Mar: *“Y por si fuera poco lo expuesto, aún viene a complicar más el problema de transportes y tráfico, el trazado del Paseo al Mar, en el tramo del PP13 ¿Se ha dado cuenta la Corporación de los edificios que están afectados por dicho trazado,*

134. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia. Legajo AN 139-01.

135. La ejecución de este proyecto, será desestimada en 1968 *“por ser el procedimiento administrativo que implicaba este proyecto, de difícil realización por parte del Excmo Ayuntamiento”*. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia. Legajo AN 260-06.

136. En 1960, Don Fermín García Diana *“dirigía amb mà de ferro al carrer José Benlliure”* el Colegio San José, fundado por Vicente Ballester Fandos.

137. Manuel Muñoz Monasterio formaba parte en 1960 de la Comisión Ejecutiva de la corporación administrativa Gran Valencia; junto con Germán Valentín Gamazo, fue redactor del *Plan General de Valencia y su Cintura* de 1946 que como se ha descrito planteó reducir la anchura del Paseo al Mar a 30 metros desde la actual avenida de Aragón. No se ha encontrado documentación sobre la solución Monasterio reclamada.

138. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia. Legajo AN 139-01.

139. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia. Legajo AN 260-06.

140. La factoría estaba situada en la calle Martí Grajales, donde hoy se ha construido uno de los conjuntos residenciales que ocultan El Cabanyal desde la calle Serrería. Esta alegación suscitó el recurso que supuso la suspensión del Plan Parcial 13 que había alcanzado su aprobación definitiva el 05-02-1977, por sentencia del Tribunal Supremo de 27-01-1982; menos de cinco años de legalidad después de más de 30 de inseguridad urbanística y por tanto jurídica y económica.

*ocupados por familias modestas vinculadas al Distrito Marítimo? No quiere esto decir que el Paseo al Mar deba cortarse a la altura del Ferrocarril Valencia-Barcelona. Lo que sí destacamos es que debe realizarse un nuevo estudio de este Paseo, para evitar tantos daños. Y conste que en lo que afecta a SA El Águila, el Paseo al Mar, en nada le perjudica”<sup>141</sup>.*

El sentimiento de solidaridad implícito en la memoria social de los pobladores, y la cohesión social impulsada por las asociaciones existentes en el barrio, posibilitó su organización para oponerse al destino imaginado por su Ayuntamiento, y la educación recibida de sus maestros, las herramientas para redactarlas<sup>142</sup>.

Todas estas cuestiones, relacionadas con la resistencia de la estructura urbana de El Cabanyal, de su morfología y su población, serán responsables de que en 1974 el barrio, a juicio del redactor del Plan Parcial 13 aprobado definitivamente en 1977, mantuviera *una trama y tipologías de edificación propias* donde seguía habiendo *una vida propia muy intensa* que por la distancia con la plaza del Caudillo y la desconfianza en las decisiones de su Ayuntamiento allí instalado, conserva un notable nivel de autosuficiencia y *depende relativamente poco del centro urbano*.

141. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

142. En el punto 3.1 se explicó como los maestros y nuevas sociedades obreras, se suman a las entidades existentes en el siglo XIX, cuya actividad sostiene y apoya el progreso de la población que hace posible la evolución de la estructura urbana de El Cabanyal, según su hacer arquitectónico.

## ANÁLISIS DEL MOMENTO DEL FINAL DE LA DICTADURA FRANQUISTA

El final de la dictadura franquista es el cuarto momento seleccionado para identificar los patrones que relacionan los aspectos morfológicos de la estructura urbana de El Cabanyal con los geográficos y sociológicos.

La documentación gráfica disponible en este momento, permite comprobar el nivel de permanencia de los patrones y la validez de las reglas definidas para el momento del final de la Guerra Civil:

### Patrón 1

Las subdivisiones hereditarias, se consolidaron durante el proceso de transformación de las barracas en casas. El tamaño de parcela en las periferias a poniente y a levante, se mantendrá por debajo de los 225 m<sup>2</sup>. Este patrón permanece en el 88% de las parcelas existentes en el barrio [Fig. 69].

### Patrón 2

Las edificaciones de tres o menos plantas son compatibles con una relación intensa con la calle. Este patrón permanece en el 83% de las parcelas existentes en el barrio [Fig. 70].

La regla que relaciona los patrones 1 y 2, es válida en el 87% de las edificaciones existentes en las parcelas que cumplen el patrón 1 [Fig. 71].

### Patrón 3, en relación con el espacio parcelado

Con respecto a la orientación, el patrón se mantiene igual que en el momento anterior. Nuevas habitaciones para cocinas y baños que equiparen el equipamiento de las viviendas a los habituales en este momento, se adosarán a la edificación principal como una suerte de ‘mochila

tecnológica’ que reducirá el espacio libre en parcela, llegando incluso a ser residual en algunas de ellas, comprometiendo la ventilación y el soleamiento. Se estima suficiente un espacio libre en parcela  $\geq 15\%$ .

Este patrón reduce drásticamente su permanencia hasta solo el 32% de las parcelas existentes en el barrio [Fig. 72].

La regla que relaciona los patrones 1, 2 y 3, también reduce su validez a solo el 31% de las edificaciones existentes en las parcelas que satisfacen los patrones 1 y 2 [Fig. 73].

### Patrón 3, en relación con el espacio no parcelado

La orientación norte-sur de las calles y este-oeste de las travesías, se cumple en la totalidad de la morfología del espacio no parcelado de la dinámica del crecimiento retiforme.

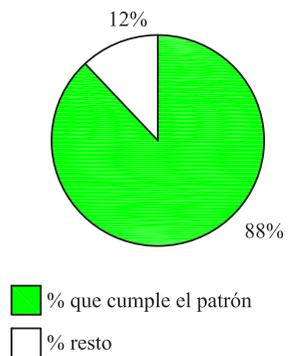
### Patrones 4 y 5, en relación con el espacio público no parcelado

El desmantelamiento de las instalaciones ferroviarias de servicio del puerto, no será aprovechado para conectar las travesías de las ampliaciones del siglo XIX con las de la periferia del siglo XX.

Exceptuando los bordes internos del casco antiguo y de las desmanteladas instalaciones ferroviarias de servicio al puerto, el crecimiento retiforme se extenderá desde la playa, sede de una menguante industria pesquera que va cediendo terreno a la industria veraniega, hasta los límites administrativos de El Cabanyal como barrio de Valencia.

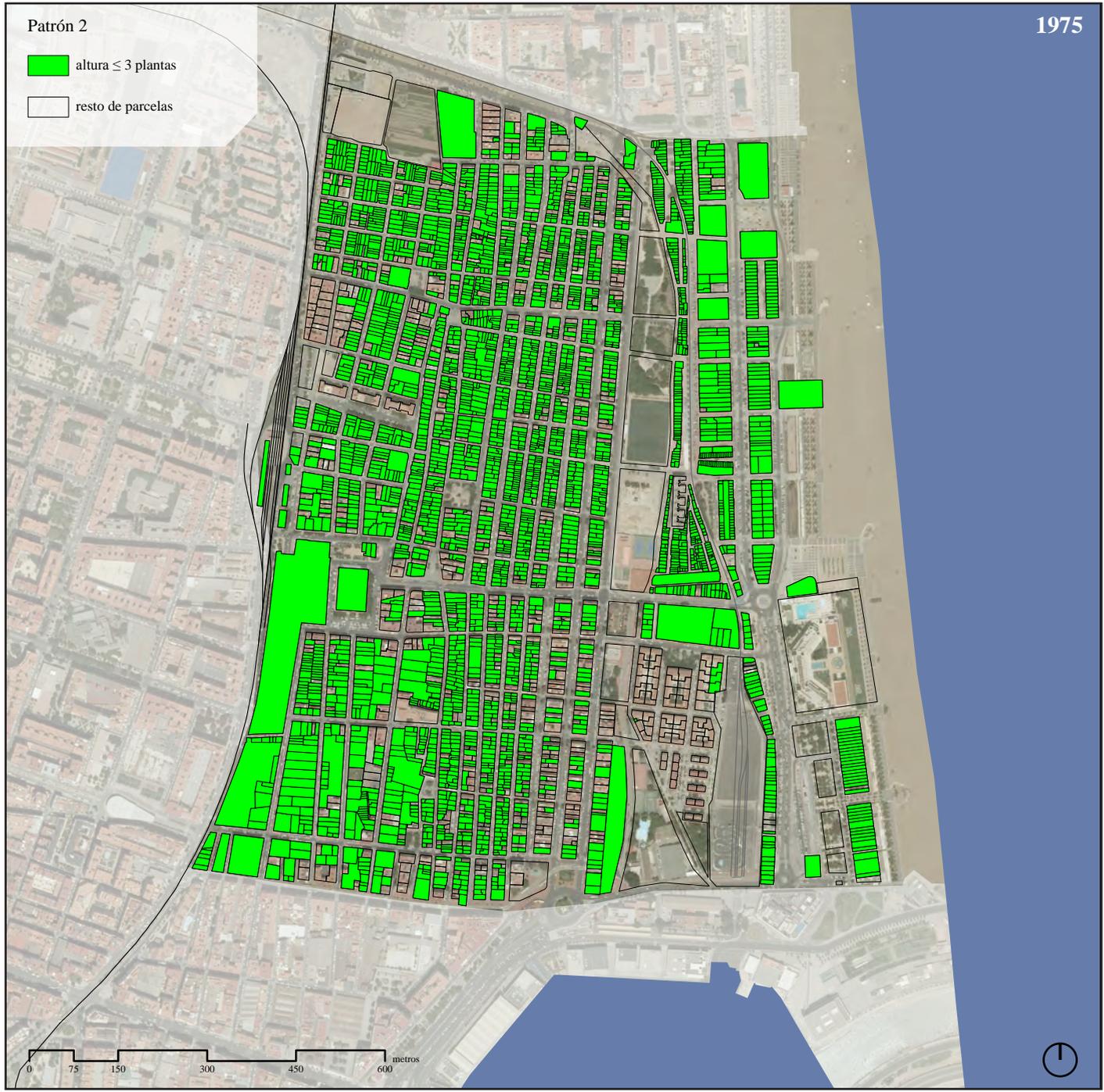


1975. Patrón 1



[% sobre el total de parcelas existentes]

Fig. 69 Patrón 1 en 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



1975. Patrón 2

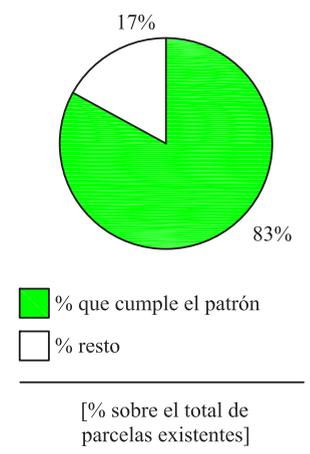


Fig. 70 Patrón 2 en 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



1975. Regla 1+2

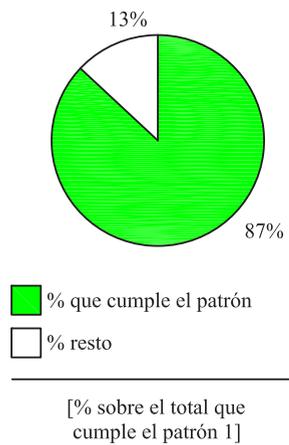
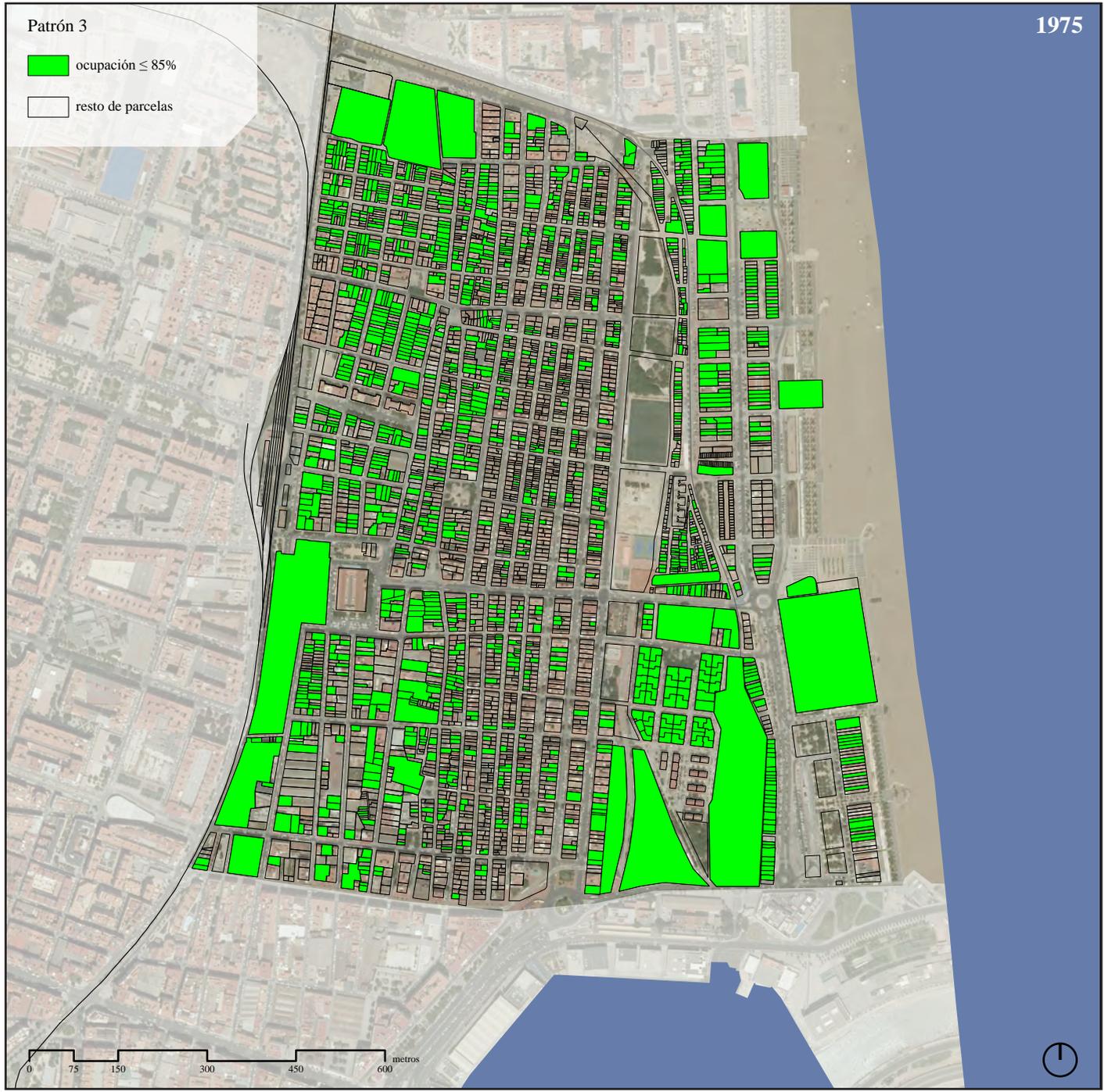


Fig. 71 Regla 1+2 en 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



1975. Patrón 3

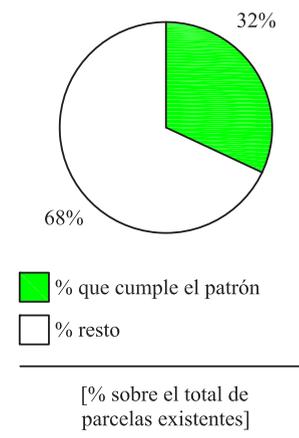


Fig. 72 Patrón 3 en 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



1975. Regla1+2+3



Fig. 73 Regla 1+2+3 en 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

En 1975, los patrones 3, 4 y 5, del espacio no parcelado público se cumplen en toda la dinámica autónoma del crecimiento retiforme del barrio valenciano de El Cabanyal, salvo las interrupciones de los bordes internos [Fig. 74].

Según el punto de vista vertical que se adopta al leer una cartografía, las modificaciones más importantes en el manzanario de la retícula, se limitan al desplazamiento del Mercado –en su lugar aparece la plaza de Abu Albelit, hoy de Lorenzo la Flor- hasta su posición actual que interrumpe la posible continuidad hacia poniente de la avenida del Mediterráneo, una vez suprimido el tapón de las edificaciones situadas donde antaño estuvo la fuente de Gas; la desaparición de tres manzanas al norte del paseo de Colón –rebautizado como calle de Francisco Cubells- entre las calles del Padre Luis Navarro y del Dr Lluch; y la ampliación hacia el norte hasta a avenida de los Naranjos de las calles del Cap de França, iniciada en el periodo anterior.

La posibilidad descrita en el apartado 3.1.1 de construir barrios obreros en los terrenos entre los deslindes de la zona marítimo terrestre de 1872 y 1906, había sido aprovechada al sur de la línea divisoria materializada por la avenida del Mediterráneo a su paso por dichos terrenos. En la superficie que estuvo ocupando en usufructo la Junta de Obras del Puerto durante su construcción, se construyeron grupos de viviendas baratas –Virgen del Castillo en 1942 (Regiones Devastadas), Ramón Laporta en 1952-54 (Obra Sindical del Hogar OSH), Portuarios en 1949-56 (Instituto Nacional de la Vivienda y Junta de Obras del Puerto JOP), y Benasal (construido en 1958 para el Plan Riada de 1957 del recién creado Ministerio de la Vivienda por la Junta de Obras del Puerto).

La planta de estos barrios se adapta al crecimiento retiforme mediante la prolongación de las travesías

existentes para vincular el caserío de las ampliaciones del XIX con la zona de la playa que concentra los servicios turísticos en el Canyamelar.

Para alcanzar este objetivo, aún queda superar las vías del ferrocarril eléctrico a Bétera, último obstáculo ferroviario una vez desmanteladas las del ferrocarril Central de Aragón. La última gran bolsa para posibles nuevas edificaciones será la superficie liberada por estas últimas instalaciones ferroviarias al norte de la avenida del Mediterráneo, que parece permanecer en barbecho a la espera de confirmar su vocación urbana y extender la retícula característica de las ampliaciones del XIX a todo el barrio de El Cabanyal.

Durante este periodo, el puerto se limitó a consolidar las ampliaciones proyectadas en el anterior periodo y a la construcción a partir de 1957 del nuevo dique del este, paralelo a la costa a continuación del dique del norte construido entre 1924 y 1932, actividad que no va a suponer grandes desplazamientos de la línea de costa.

El cambio de destino del Paseo al Mar desde El Cabanyal a la playa, apenas alteró su lento ritmo de ejecución. Durante este periodo, el barrio permanecerá físicamente aislado respecto de la ciudad central, pues el proceso de urbanización del ‘ensanche del Este’ no avanzará hasta el desmantelamiento en 1974 de las vías del ferrocarril Central de Aragón que desde su estación situada en la Alameda de Valencia, atravesaban el territorio de norte a sur y que habían dejado de funcionar en 1968. Al final del periodo dictatorial, la ejecución de las obras de urbanización del Paseo al Mar, solo habían llegado hasta la actual calle Manuel Candela [Fig. 75].



Fig. 74 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

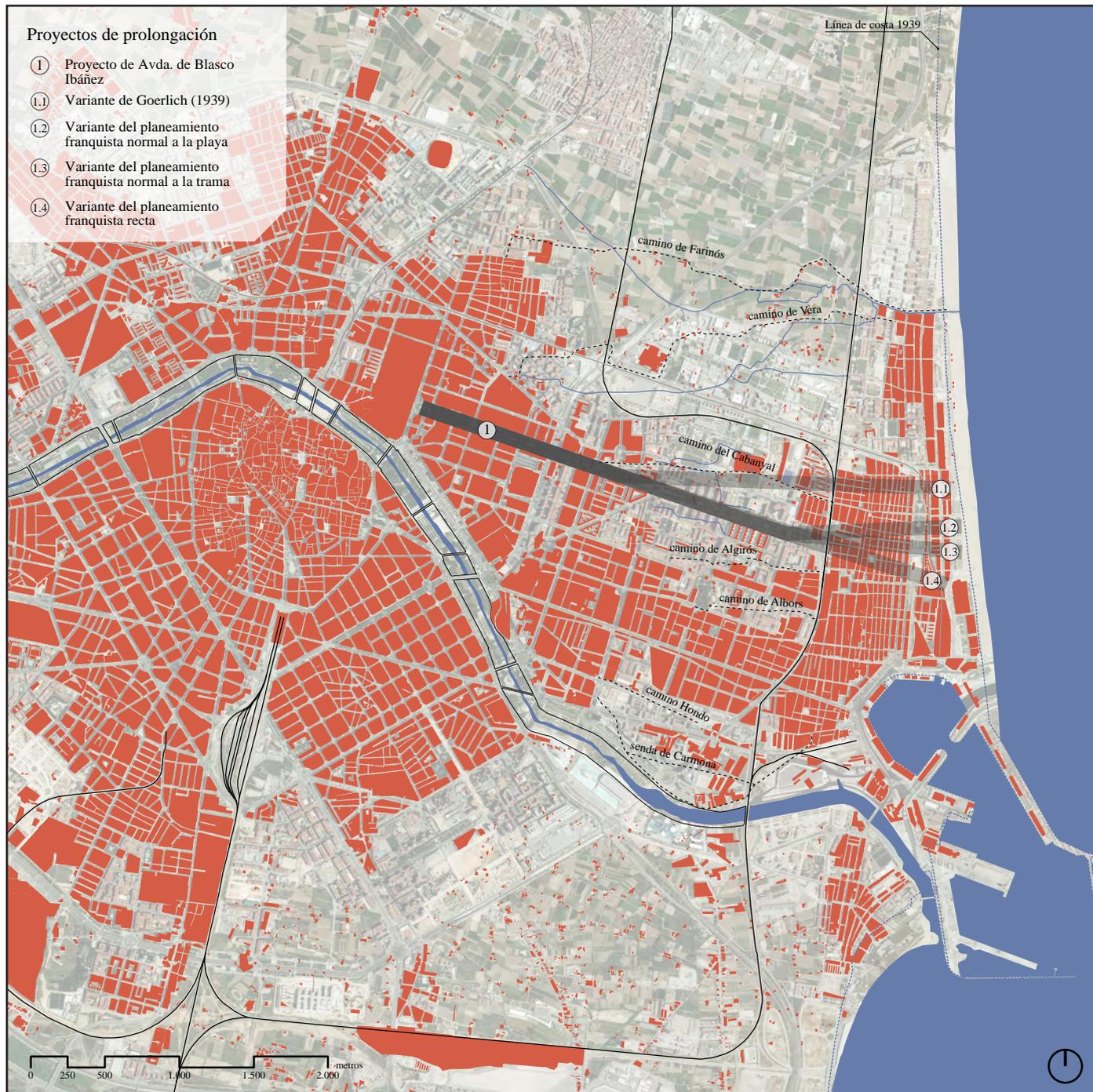


Fig. 75 1975. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.

Lejanía y aislamiento, explican la necesaria autosuficiencia y afirmarán en la población el sentimiento de pertenencia a su barrio, expresado en las reclamaciones presentadas en las exposiciones públicas de los distintos planes que pretendían expulsarlos. La idea de progreso para la ciudad que se tiene durante este periodo, alentada por el poder político y suscrita por los planificadores municipales, no es compartida por los pobladores de El Cabanyal que aunque considerados rojos y pobres, desean el progreso pero eso sí, con ellos dentro. La resistencia de los pobladores a su expulsión y a la desaparición de la morfología con la que se identifican, explica la permanencia de los patrones que compusieron las reglas autónomas que regularon su hacer arquitectónico, antes de su suspensión en 1939.

Por otra parte, desde la segunda década del siglo XX, la oferta de trabajo en el puerto y sus industrias subsidiarias, más todas aquellas que fueron instalándose en sus cercanías, atrajo a nuevos pobladores pertenecientes a un proletariado industrial ajeno a la tradicional vinculación con el mar. Los relatos que hasta entonces habían caracterizado la memoria social en El Cabanyal, tendrán que compartir espacio público con los de este proletariado industrial vinculado a las exigencias los medios de producción masivos. Para ellos no era tan importante la vinculación con la calle, con el territorio y su geografía, como el funcionalismo y el confort que prometían los promotores inmobiliarios que aplicaron sin reparos las reglas heterónomas implícitas en las sucesivas ordenanzas de los sucesivos planes generales de la ciudad, especialmente a partir de 1960 durante el desarrollismo. El crecimiento experimentado por la economía española en este periodo, se dejará sentir en la economía de este proletariado industrial que como clase media podrá acceder a las viviendas de las fincas de pisos que irán sustituyendo a las casas, normalmente respetado la parcelación: se derriba una casa y se construye una finca en su lugar.

La finca de pisos sobre la parcelación variada y menuda, representa la expresión del conflicto entre la permanencia de las reglas autónomas y la imposición de reglas heterónomas. Las fincas de pisos, proliferan en el Canyamelar y en menor medida en el Cap de França, donde conviven con las casas como el agua y el aceite. En la zona del Cabanyal, prácticamente no existen por la amenaza constante de la prolongación de la avenida.

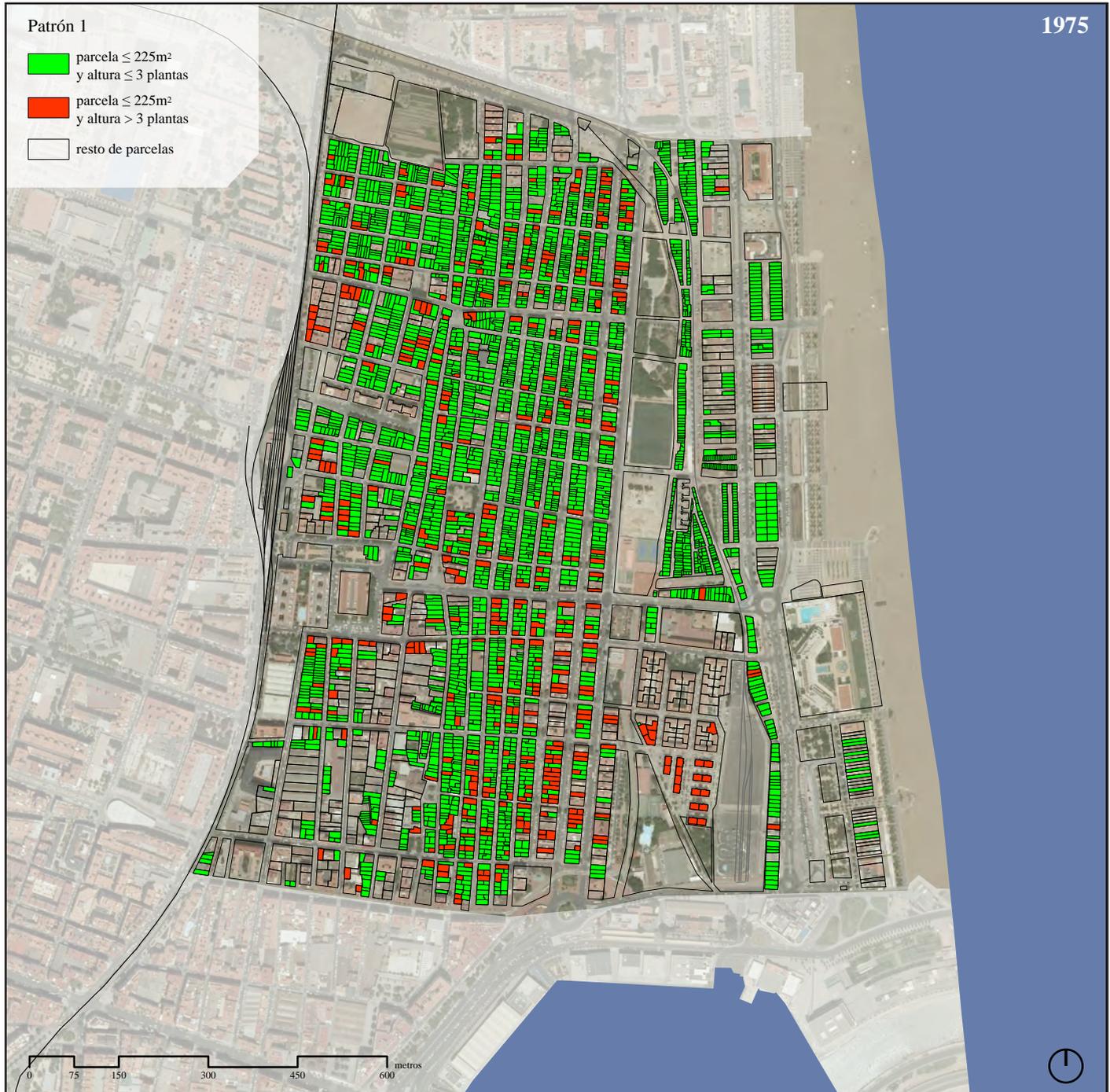
La finca de pisos sobre la parcelación variada y menuda, representa la expresión del conflicto entre la permanencia de las reglas autónomas y la imposición de reglas heterónomas. Proliferan en el Canyamelar y en menor medida en el Cap de França, donde conviven con las casas como el agua y el aceite. En la zona del Cabanyal, disminuye su número por la amenaza constante de la prolongación de la avenida [Fig. 76].

La finca de pisos representa una morfología donde se reconocen los pobladores de El Cabanyal, cuya memoria social ha evolucionado incorporando los relatos de la nueva clase media que convive en el mismo y eficaz espacio público con aquellos cuyos relatos aún se vinculan al mar y al territorio. En esta morfología de casas y fincas vivían unos 30.000 valencianos.

El resultando en 1978 es un barrio con “*una vida propia muy intensa, que depende relativamente poco del centro urbano, con una trama y tipologías de edificación propias*”<sup>143</sup>, mientras el Paseo al Mar, adalid del estigmatizador relato del poder que prevé su desmantelamiento, continuaba atascado a dos kilómetros del barrio [Fig. 75].

El capítulo 4, describirá cómo se enfrenta el planeamiento de democracia constitucional al conflicto entre la gran ciudad y la ciudad que se resiste a ser fagocitada.

143. Memoria del Plan Parcial 13 adaptado a la Solución Sur (1974). PÉREZ IGUALADA, Javier: **LACIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA, 1946-1988**; [Tesis doctoral] Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2005; ANEXO DE DOCUMENTOS pág 427 a 439.



1975. Patrón 1 según alturas

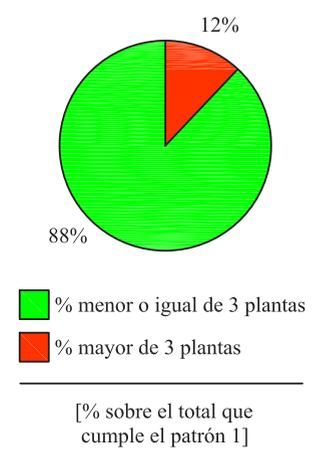


Fig. 76 Parcelario con edificación compatible con el patrón 1 (de parcela menor de 225m<sup>2</sup>) en 1975: menor o igual de 3 plantas (verde) y mayor de 3 plantas (rojo).



## **4. EL CABANYAL EN EL PLANEAMIENTO DE LA DEMOCRACIA CONSTITUCIONAL : LA INERCIA URBANÍSTICA**

<b>4. El Cabanyal en el planeamiento de la democracia constitucional: la inercia urbanística</b>	163
<b>4.1. De la valoración patrimonial al Plan General de Ordenación Urbana de 1988</b>	164
4.1.1. La incoación del expediente de declaración de Conjunto Histórico Artístico a favor de seis zonas de la ciudad de Valencia	164
4.1.2. El planeamiento remedial y el Avance del Plan General	167
4.1.3. El Plan General de Ordenación Urbana de 1988: el dilema entre una traza virtual y la realidad	172
Alternativas dibujada en fase de redacción del Plan General de Ordenación Urbana	173
La formulación del falso dilema	175
El planeamiento diferido: los ámbitos M3 y M4	178
La propuesta dibujada: constatación del agrio debate sobre El Cabanyal	181
ANÁLISIS DEL MOMENTO DE LA APROBACIÓN DEL PGOU88	182
<b>4.2. De la aprobación del PGOU88 a la del Plan Especial de Protección y Reforma Interior de 2001</b>	184
4.2.1. Entre la aprobación del PGOU88 y la declaración de Bien de Interés Cultural	185
El Concurso Internacional de 1989	185
Un plan municipal para el ámbito de planeamiento diferido M4	189
4.2.2. La declaración de Bien de Interés Cultural: primeras propuestas municipales	190
4.2.3. El Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar	193
Las tres alternativas	193
Del Plan Especial de Reforma Interior al Plan Especial de Protección y Reforma Interior	195
El PEPRI 2001: ni la traza virtual ni la integridad de la realidad	195
ANÁLISIS DEL MOMENTO DEL ENCARGO DEL PLAN DEL CABANYAL-CANYAMELAR	204
<b>4. 3. De la suspensión a la derogación del PEPRI de 2001</b>	214
4.3.1. El arte de resistir: la suspensión del PEPRI	214
4.3.2. La respuesta municipal: la suspensión de licencias a la derogación del PEPRI	215
ANÁLISIS DEL MOMENTO DE LA DEROGACIÓN DE PEPRI01	218
La ruina urbanística	223
La situación actual como oportunidad	226



Ambiente de las calles de El Cabanyal. Fuente: Pascal Hentschel.

#### 4.

### EL CABANYAL EN EL PLANEAMIENTO DE LA DEMOCRACIA CONSTITUCIONAL: LA INERCIA URBANÍSTICA

La muerte del general Franco en noviembre de 1975, la legalización de los partidos y la convocatoria de elecciones democráticas el 15 de junio de 1977, con el acceso al poder de nuevas maneras de entenderlo, va a suponer un cambio en la valoración del patrimonio, reducido al concepto de monumento en el planeamiento aprobado durante la dictadura. Se abre un periodo de reflexión –favorecido por la lentificación de la actividad edificadora provocada por la crisis desencadenada por el alza de los precios del petróleo en 1973 que se prolongará hasta 1987- en el que las nuevas instituciones democráticas buscarán en los planes que se vienen desarrollando desde mediados del siglo XX en ciudades europeas, referencias para el nuevo y necesario planeamiento democrático de la ciudad. Muchas de esas referencias se encontraron en el ámbito de la denominada ‘nueva cultura de las ciudades’, que había redefinido y aclarado términos como ‘centro histórico’, ‘monumento’, ‘arquitectura’, ‘edificación’, ... que inspiraron el concepto de ‘riuso urbano’ utilizado para fomentar las políticas de intervención y recuperación de las ciudades italianas durante la segunda mitad de la década de 1970.

La expansión de Valencia sobre la estructura rural de su huerta periurbana, había tenido como objetivos principales solucionar el problema de vivienda causado por el aumento demográfico y resolver la movilidad del automóvil. En 1966 se habían llevado al paroxismo estos objetivos con la aprobación del Plan General, concebido

como un viario que discurre entre superficies tramadas que representan zonas de diferentes usos. Las estructuras urbanas preexistentes quedarán incluidas en alguna de esas superficies tramadas<sup>1</sup> que generalmente desprecian sus características y cuya articulación con la dinámica de crecimiento de la ciudad quedará asignada a la red viaria proyectada.

Como se ha descrito en el punto 3.2, este planeamiento originó un conflicto entre la estructura urbana de la ciudad y la del barrio de El Cabanyal, que como se concluyó en el punto 3.1, puede considerarse como una ciudad dentro de otra.

El planeamiento de la restauración democrática constitucional, se tendrá que enfrentar a este conflicto que quedó sin resolver en la etapa de la dictadura franquista.

1. En su mayor parte, incluidas en la genérica ‘extensión exterior a tránsitos, que como se describió en el apartado 3.2.1, “Engloba las suprimidas zonas de ensanche, transición a ensanche, ensanches futuros y núcleos actuales” [Normas urbanísticas para las Zonas del Plan General de Valencia y su cintura de 1955. Extraído de la web de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia].

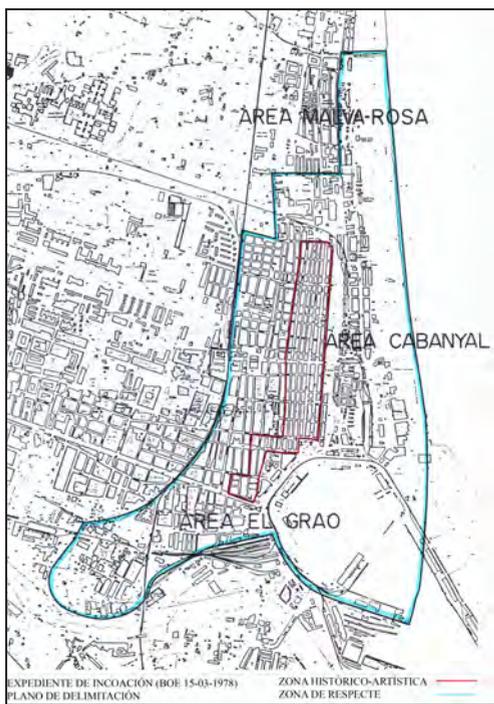


Fig. 1 Plano de delimitación del Expediente de Incoación de 1978: Zona histórico-artística y Zona de Respeto. Fuente: Archivo del Servei de Patrimoni Cultural de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Conselleria d'Educació, Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana.

2. Resolución de la Dirección General del Patrimonio Artístico, Archivos y Museos, por la que se acuerda tener por incoado expediente de declaración de conjunto histórico-artístico a favor de seis zonas de la ciudad de Valencia, delimitada en el plano incluido al expediente. BOE de 16 de marzo de 1978.

3. Idem.

#### 4.1. De la valoración patrimonial al Plan General de Ordenación Urbana de 1988

Después de los años de vilipendio durante la dictadura, los nuevos aires democráticos abren una nueva etapa de esperanza para el barrio. Sorprendentemente el primer reconocimiento oficial de El Cabanyal como conjunto histórico procederá de Madrid, del Ministerio de Cultura. El retraso en la tramitación del expediente de declaración, va a dar lugar a la propuesta del Avance del Plan General de la etapa democrática, en apariencia contundentemente favorable al barrio, pero con la calculada ambigüedad que caracteriza la política socialdemócrata del momento; una especie de 'prolongación, de entrada no'. Esta ambigüedad se traducirá en el Plan General, en la recomendación apasionada de la prolongación, pero retrasando la decisión al incluir casi la totalidad de la superficie del barrio en dos ámbitos de planeamiento diferido.

Antes de la aprobación del nuevo Plan General, el barrio mantendrá el planeamiento del Plan General de 1966, incompatible con su valoración como conjunto histórico y después, no tendrá planeamiento hasta la aprobación en 2001 de un Plan Especial de Protección y Reforma Interior; la inseguridad urbanística se prolongará otros 25 años.

Como se describirá en los apartados siguientes, en el asunto de la relación de la ciudad con el mar, la institución municipal democrática fue incapaz de vencer la inercia del periodo franquista y construir un nuevo discurso alternativo al representado por el eslogan 'Valencia vive de espaldas al mar', capaz de generar un nuevo proyecto que fuera más allá de lo morfológico y profundizara en el valor de la estructura urbana de El Cabanyal como una ciudad dentro de otra, y las posibilidades de cooperación entre ambas. En cambio, se optará por la continuidad del relato anterior, con la esperanza de que el tiempo se hiciera cargo de hacerlo

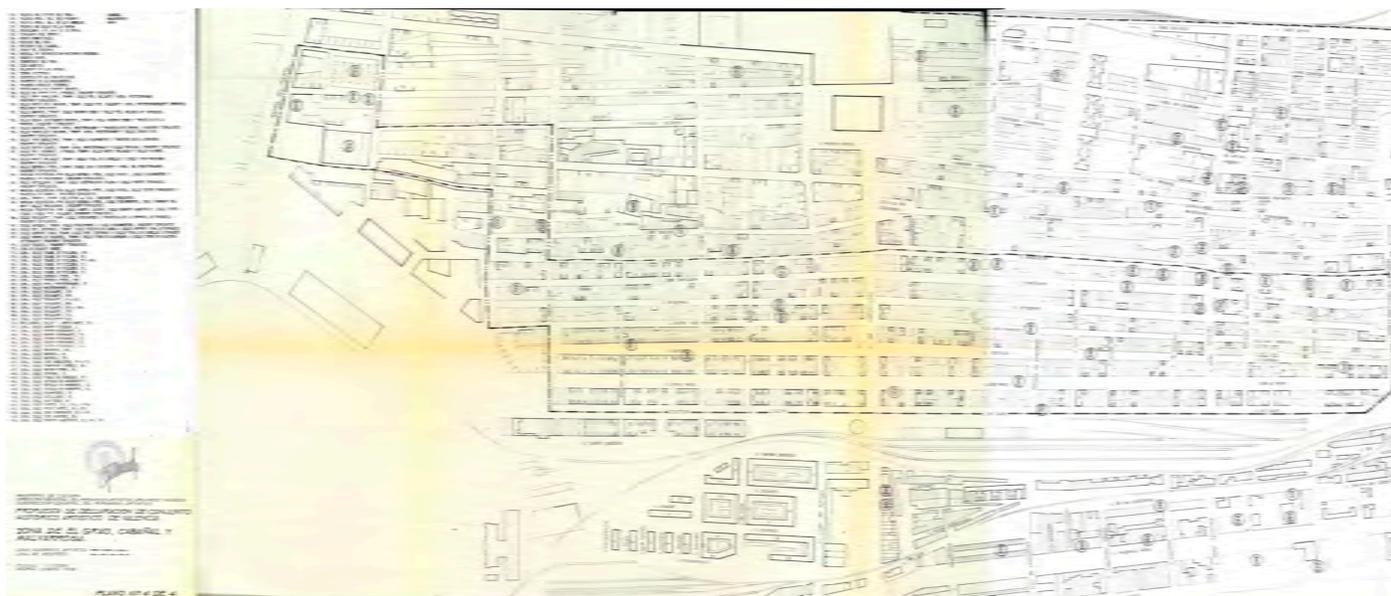
más digerible a los valencianos y particularmente a los pobladores de El Cabanyal.

##### 4.1.1. La incoación del "expediente de declaración de Conjunto Histórico Artístico a favor de seis zonas de la ciudad de Valencia"<sup>2</sup>

En marzo de 1978, se publica en el BOE la resolución de la Dirección General del Patrimonio Artístico, Archivos y Museos del Ministerio de Cultura, que incluye la delimitación gráfica de seis zonas de la ciudad de Valencia sobre las que se inicia un expediente de declaración de Conjunto Histórico Artístico: *el casco antiguo y su ensanche, la zona comprendida por El Grao, El Cabañal, Cañamelar y Malvarrosa, Benimaclet (casco antiguo), Benicalap, Campanar y Cementerio General*<sup>3</sup>.

La delimitación de la zona que atañe a esta investigación, contempla una amplia zona de respeto que abarca desde la orilla del mar hasta las vías del ferrocarril de Castellón y desde la acequia de Vera hasta el río que incluye los barrios del Grau, El Cabanyal y buena parte de la Malvarrosa [Fig. 1]. Dentro de esa zona de respeto, se delimita una zona histórico-artística, que incluye las ampliaciones del siglo XIX organizadas por la Bailía en El Cabanyal y un área adyacente a éstas en el Grau, alrededor de las Atarazanas [Fig. 2].

La estigmatización parecía llegar a su fin; el barrio comenzaba a ser visible y las nuevas generaciones de pobladores del barrio, pudieron reverdecer la autoestima que al compás de la decadencia de la industria pesquera tradicional, languidecía entre los miembros de la generación de pescadores que habían sostenido durante treinta años el activismo contra la estigmatización y la invisibilidad causada por el relato hegemónico, propagado durante la dictadura desde el ayuntamiento por políticos apoyados en sus técnicos.



## CONJUNTOS TIPOLOGICOS

CALLE SAN PEDRO N.ºS. IMPARES. CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE JOSE BENEDETTI, TRAMO: CALLE VTE. GALLART Y AVDA. MEDITERRANEO.  
 CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE PADRE LUIS NAVARRO, TRAMO: CALLE VTE. GALLART Y AVDA. MEDITERRANEO (N.ºS IMPARES)  
 CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE BARROCA, TRAMO: CALLE MARINO CIBER Y CALLE VTE. GALLART. (N.º IMPARES).  
 CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE REINA (ALTRABANTE MENOR), TRAMO: CALLE MARINO CIBER Y TRAVESIA DE LA  
 REYNATA. CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE BARROCA, TRAMO: AVDA. MEDITERRANEO Y TRAVESIA DE CAMPOS. CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE PADRE LUIS NAVARRO, TRAMO: AVDA. MEDITERRANEO Y CALLE CARLOS ROS.  
 CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE JOSE BENEDETTI, TRAMO: CALLE COLIMBRETES Y TRAVESIA DE LA REYNATA.  
 CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE DOCTOR LLUCH, TRAMO: AVDA. MEDITERRANEO Y CALLE ESPANAN. CONJUNTO TIPOLOGICO  
 CALLE PCD. EXIMENIS, N.ºPARES, TRAMO: CALLE MARTI GRAJALES Y CALLE MIJARES.  
 CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE MARTI GRAJALES, TRAMO: CALLE VIDAL DE CABELLES Y CALLE JUAN MERCADER.  
 CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE REYNATA VISES, TRAMO: CALLE JUAN IZQUIERDO Y AVDA. DEL MEDITERRANEO.  
 CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 MANZANA DELIMITADA POR CALLE REYNATA VISES, CALLE PAVIA, CALLE COLIMBRETES Y  
 TRAVESIA DE PESCADORES. CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE ASTILLEROS, TRAMO: CALLE HISTORIADORES CULOMA Y CALLE PINTOR FERRANDEZ.  
 CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 MANZANA DELIMITADA POR CALLE REYNATA VISES, CALLE PAVIA, CALLE PINTOR FERRANDEZ Y  
 AVDA. ISIBITO, TRAMO: DEL N.º280 al 336. CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 MANZANA DELIMITADA POR CALLE REYNATA VISES, CALLE COLIMBRETES, PLZA. HOMBRER DEL  
 MAR Y CALLE PESCADORES. CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 MANZANA DELIMITADA POR CALLE ARTO, ALFARO, CALLE ERNESTO ANASTASIO, CALLE JUSTO  
 VILAR Y CALLE VTE. GALLART. CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE ESCALANTI, TRAMO: CALLE PESCADORES A TRAVESIA DE LA REYNATA. (N.º IMPARES).  
 CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE ANSELMS, TRAMO: CALLE PESCADORES A CALLE COLIMBRETES. CONJUNTO TIPOLOGICO  
 CALLE PCD. EXIMENIS, TRAMO: CALLE FELIPE DE GAONA A CALLE ANTONIO JUAN. (N.º IMPARES)  
 CALLE ANTONIO JUAN, TRAMO: CALLE PCD. EXIMENIS A CALLE VIDAL DE CABELLAS (IMPARES)  
 CALLE JAVIER DE ROSALEA, TRAMO: CALLE CONDE DE ALBARRA A CALLE CONDE DE ALACIAS.  
 (N.º IMPARES) CONJUNTO TIPOLOGICO.  
 CALLE ROSARIO. CONJUNTO TIPOLOGICO.

Fig. 2 Plano de detalle del Expediente de Incoación de 1978: Zona histórico-artística (a la derecha, ampliación de la leyenda: conjuntos tipológicos). Fuente: Archivo del Servei de Patrimoni Cultural de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Conselleria d'Educació, Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana.

Sin embargo, la burocracia administrativa heredada del periodo dictatorial va a dificultar la excelente ocasión que brindaba la efervescencia de los primeros años de democracia para comenzar la renovación del caserío residencial, necesaria tras la prolongada ausencia de inversiones por la inseguridad jurídica y económica –anunciada en las alegaciones de 1953<sup>4</sup>.

La tutela patrimonial conllevaba que “todas las obras que hayan de realizarse en el conjunto, cuya declaración se pretende, no podrán llevarse a cabo sin la aprobación previa del proyecto correspondiente por la Comisión Provincial de Protección del Patrimonio Histórico-Artístico de Valencia”<sup>5</sup> o en caso de falta de unanimidad, por la Dirección General de Bellas Artes; nuevamente el procedimiento burocrático excesivamente cauto, termina en Madrid lo que le hará engorroso y largo.

Además, en El Cabanyal, los edificios solo podrán someterse a operaciones normales de mantenimiento<sup>6</sup>, debido a la incertidumbre urbanística por la vigencia del Plan General de 1966 y del Plan Parcial 13.

Cautela patrimonial e incertidumbre urbanística impedirán el procedimiento habitual de renovación de lo existente (rehabilitación, remonte o derribo y obra nueva).

En relación con este expediente, el Ministerio de Cultura encarga en 1983 documentación sobre las seis zonas incoadas en 1978<sup>7</sup> a los arquitectos Salvador Vila Ferrer y Carlos Campos González en colaboración con Francisco Taberner Pastor, bajo la dirección del Subdirector General de Patrimonio del incipiente Servicio de Patrimonio Arquitectónico de la Dirección General de Cultura de la Generalitat Valenciana, Julián

4. Ver apartado 3.2.3.

5. Resolución de la Dirección General del Patrimonio Artístico, Archivos y Museos, por la que se acuerda tener por incoado expediente de declaración de conjunto histórico-artístico a favor de seis zonas de la ciudad de Valencia, delimitada en el plano incluido al expediente. BOE de 16 de marzo de 1978.

6. Cuando las operaciones de mantenimiento superan esa normalidad, serán abandonados.

7. Expedientes para la incoación declarativa de 1978, para la incoación redelimitadora de 1992 y para la culminación declarativa de 1993. Archivo del Servei de Patrimoni Cultural de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Conselleria d'Educació, Cultura i Esport. Generalitat Valenciana. Documentación para la declaración de Conjunto Histórico-Artístico de Valencia (Octubre de 1983).

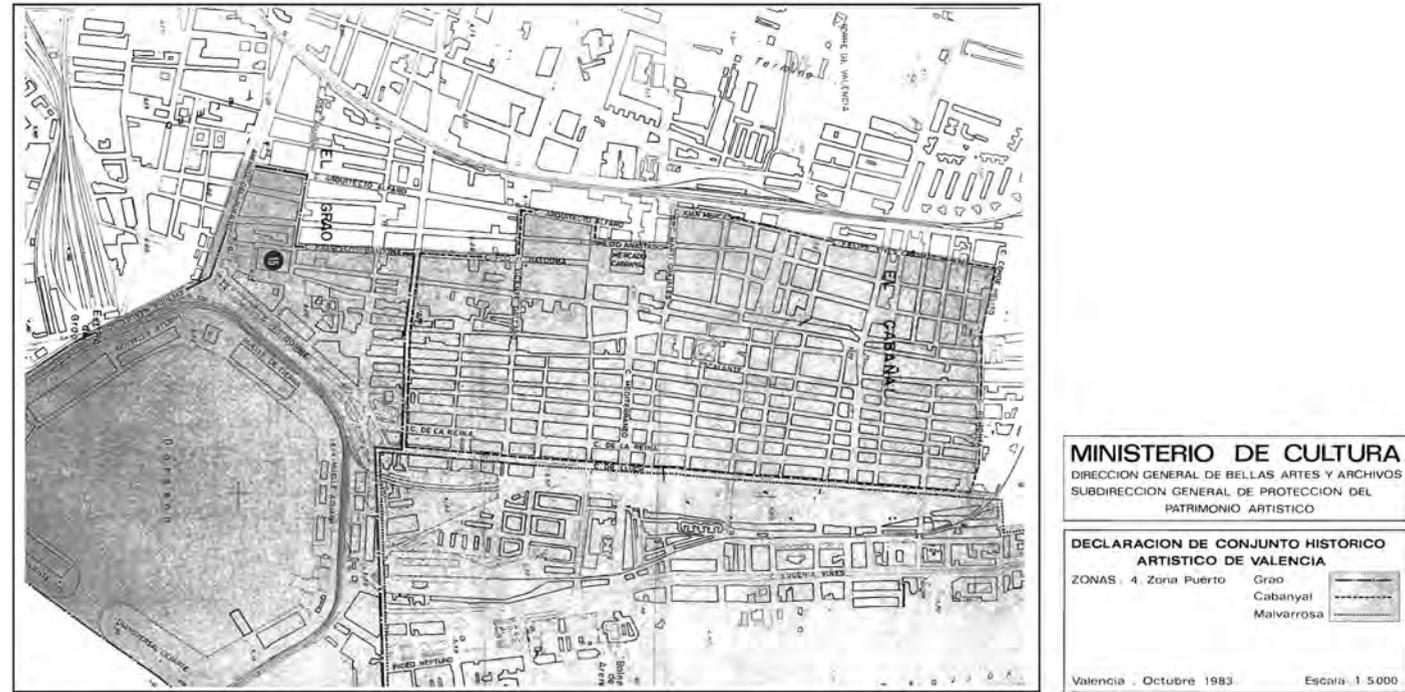


Fig. 3 Plano de Zonas: Grao, Cabanyal y Malvarrosa. Fuente: Archivo del Servei de Patrimoni Cultural de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Conselleria d'Educació, Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana.

Esteban Chaparría. Se trata de un documento técnico ‘completo’, pero sin articulación jurídico-administrativa, para su puesta en práctica.

En relación con la zona 4 Puerto, la propuesta delimita tres sectores “*definidos por su actividad y usos prioritarios*”<sup>8</sup>: Grao, Cabanyal y Malvarrosa que restringen la zona de respeto dibujada en 1978 [Fig. 3].

La delimitación de los sectores Cabanyal y Malvarrosa, reproduce el error del periodo franquista consistente en desvincular El Cabanyal de su playa –que incluso pierde su nombre- como si la actividad y usos de ambos no hubieran estado ligados a la misma población.

La delimitación del sector Cabanyal “*comprende todo el área de trama urbana similar*”<sup>9</sup> que queda grafiada en

el plano correspondiente comprendida en el perímetro de las calles Francisco Cubells, Francisco Baldomà, Arquitecto Alfaro, Justo Vilar, Ernesto Anastasio, Martí Grajales, Juan Mercader, Felip Vives de Canyamás, Conde de Mérito, Remonta y Dr Lluç, mientras el sector Malvarrosa se extiende desde esta última calle hasta el mar. En el sector Cabanyal se proponen “*medidas de protección encauzadas hacia la protección ambiental*”<sup>10</sup> mientras que en sector Malvarrosa se asocia al uso playero y advierte que en “*las áreas libres de la playa y del «Clot» vienen condicionadas por la alta degradación ambiental del entorno que exige un control de las actuaciones que en dichos vacíos puedan ejecutarse*”<sup>11</sup>; si bien esta advertencia señala la oportunidad que existía en 1983 para actuar en el área del Clot –entre Dr Lluç y Astilleros- vinculaba la posible actuación a lo que sucediera en la playa, al margen del sector Cabanyal.

8. Idem.

9. Idem.

10. Idem.

11. Idem.

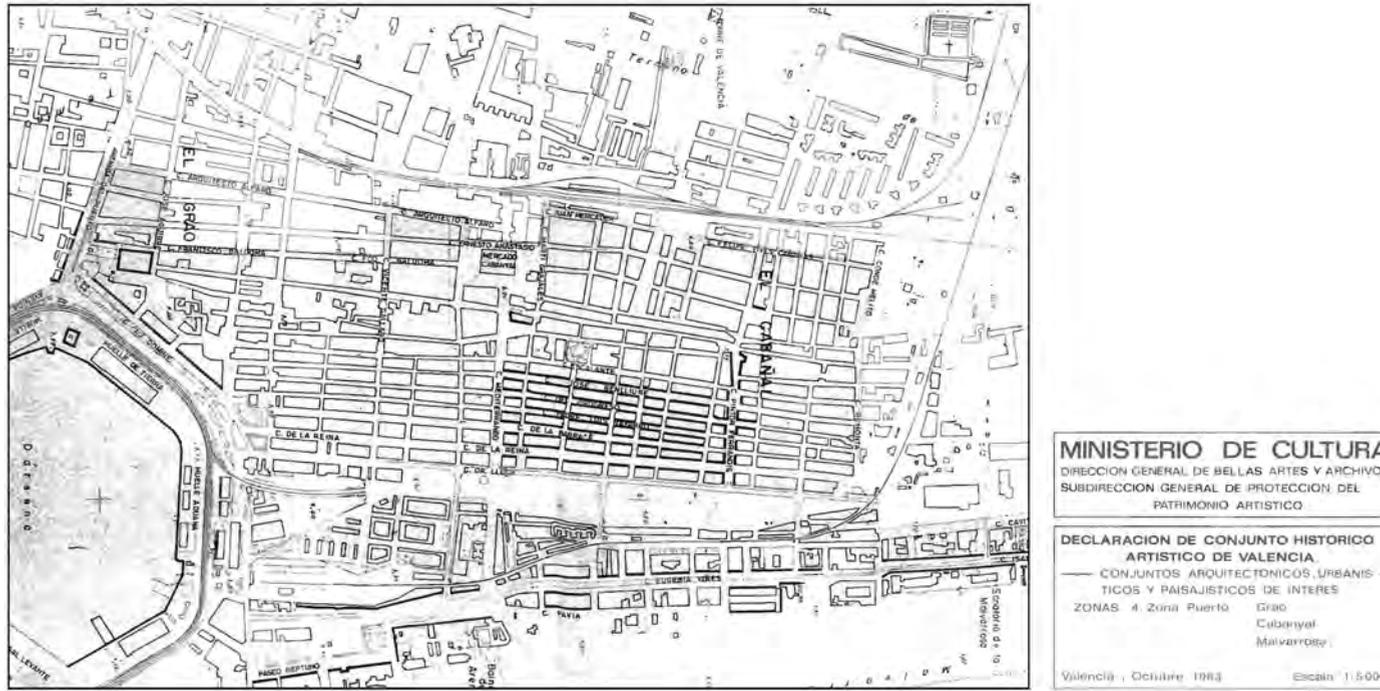


Fig. 4 Plano de Conjuntos Arquitectónicos Urbanísticos y Paisajísticos. Fuente: Archivo del Servei de Patrimoni Cultural de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Conselleria d'Educació, Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana.

El documento aporta un plano con el título 'Conjuntos arquitectónicos, urbanísticos y paisajísticos de interés' que no siendo tan pormenorizado como el elaborado en 1978 para el expediente de incoación<sup>12</sup> [ver Fig. 2, página 165], subraya con un grueso de línea mayor, inmuebles o más bien lienzos y agrupaciones que los autores consideran de interés, con alta densidad precisamente en la 'sombra' de la prolongación de Blasco Ibáñez, donde la incertidumbre urbanística había preservado de la especulación la edificación construida según las reglas autónomas definidas en el punto 3.1 [Fig. 4].

#### 4.1.2. El planeamiento remedial y el Avance del Plan General

Los acuciantes problemas derivados del anterior planeamiento, no permitían retrasar la actividad urbanística municipal a la espera de un nuevo Plan General, por lo que entre 1979 y 1984, se acudió a un urbanismo de emergencia materializado en los conocidos como 'planes remediales'. Entre ellos, los que se centraron en dotar los barrios periféricos, que la aplicación especulativa de los planes de la dictadura, había dejado en medio de la huerta, aislados del resto de la ciudad y sin infraestructuras ni dotaciones básicas<sup>13</sup>.

Otra serie de 'planes remediales' fueron los Planes Especiales aprobados entre 1980 y 1984 que abordaron la protección de cada uno de los cinco barrios del Casco

12. Este plano, dibujado sobre el de información del aún vigente Plan Parcial 13, contempla la valoración patrimonial de edificios y 'conjuntos tipológicos', entre los que se encuentra el formado por los números impares de San Pedro, que habían estado destinados al derribo buena parte del periodo anterior.

13. BURRIEL DE ORUETA, Eugenio: "Planificación urbanística y ciudad" en **LA CIUDAD DE VALENCIA: GEOGRAFÍA Y ARTE**, HERMOSILLA PLA, Jorge (coord.); Servei de publicacions de la Universitat de València. Valencia, 2009 (pág 144-171).

Antiguo del núcleo histórico de Valencia, afectados por los numerosos derribos consentidos por el último ayuntamiento no democrático, entre 1976 y 1978. Estos planes detuvieron los derribos, pero su proteccionismo quizás excesivamente formalista y la penuria económica del primer ayuntamiento democrático, sin recursos para incentivar la rehabilitación privada ni para financiar la pública, penalizaron su eficacia.

De esta época son los primeros movimientos ciudadanos que reclaman la renaturalización de la Devesa del Saler y el cauce antiguo del Turia verde –el río es nuestro y lo queremos verde- sin la autopista que preveía el vigente Plan General de 1966 [Fig. 5].

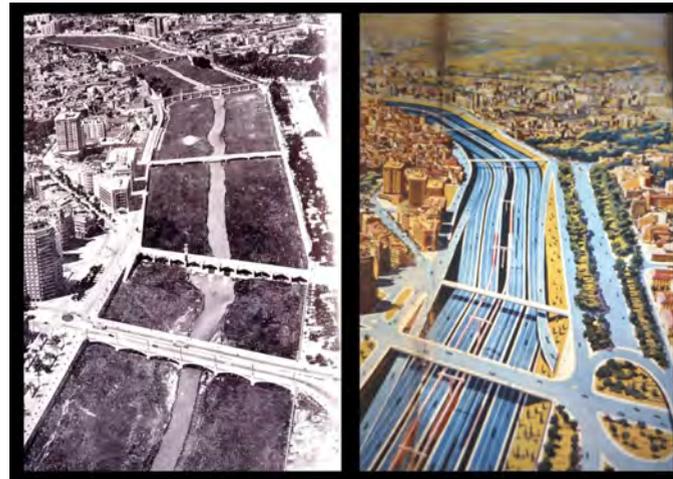


Fig. 5 Figuración del proyecto de autopista que preveía el Plan General en el cauce del río. Fuente: <https://www.youtube.com/watch?v=FRiRH9zcMIA>

En El Cabanyal, mejoran las expectativas de conservación del barrio, tras la sentencia de enero de 1982 del Tribunal Supremo que suspende definitivamente el Plan Parcial 13<sup>14</sup> que había alcanzado su aprobación definitiva el 05-02-1977; menos de cinco años de legalidad después de más de 30 de inseguridad urbanística y por tanto jurídica y económica. Las asociaciones vecinales piden dotaciones para el barrio,

entre las que destacan por su supuesta urgencia un polideportivo y un parque.

Además, se interesan por la adecuación de la playa y mientras se resuelve el conflicto de competencias entre el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo –empeñado en la autopista por la costa- el Ayuntamiento opta por la plantación popular “de 5.000 árboles en una franja de un kilómetro de longitud por unos 30 metros de anchura”<sup>15</sup>, quien sabe si influidos sus ediles de izquierdas por este párrafo del programa republicano de Vicente Blasco Ibáñez en 1901: “Hay, en fin, que preocuparse no sólo de la salud y la decencia sino del embellecimiento de la ciudad, y crear en las playas valencianas y en sus terrenos colindantes, grandes bosques de pinos, eucaliptus, etc., verdaderos paseos para el esparcimiento; no como esos jardines por los que se pasea enguantado, estirado e incómodo para mirar y ser mirado, sino paseos populares, selvas con maleza donde las familias puedan tenderse y merendar los domingos (como ocurre en los bosques inmediatos a París), acariciadas por una vegetación salvaje y en libertad, que se esparce sin temor a las tijeras del jardinero”<sup>16</sup>.

Para el polideportivo y el parque reivindicados por los vecinos, inaugurados en 1987 y 1988 respectivamente, el planeamiento remedial encontrará su acomodo en los terrenos de las abandonadas instalaciones del antiguo ferrocarril Central de Aragón, al este de Dr Lluch, que como se describió en el apartado 3.2.1, eran susceptibles de ser enajenados para construir “barrios obreros”<sup>17</sup>. La utilización de estos terrenos como receptáculo de dotaciones se apoya en la zonificación por franjas de distinta calificación prevista por el planeamiento general de la época franquista en El Cabanyal.

A pesar de que el trazado de la autopista del Mediterráneo por la costa había sido desestimada<sup>18</sup> y ya no era necesaria como banda de amortiguación, el planeamiento remedial acepta la banda dotacional

14. Sentencia del Tribunal Supremo de 27-01-1982, como consecuencia del recurso presentado por la fábrica de cervezas El Águila, a raíz de la desestimación de su alegación al Plan Parcial 13, presentada en 1974.

15. [El País 10/03/1982].

16. LEÓN ROCA, José Luis: **VICENTE BLASCO IBÁÑEZ**; Ajuntament de València. Valencia, 2002 (pp. 238-246: “La Revolución en Valencia”)

17. “Memoria del deslinde de la zona marítimo-terrestre en el término municipal de Valencia” [Archivo Delegación de Costas en Valencia].

18. Según una alegación al Plan Parcial 13 de 1974, “la autopista del Mediterráneo tiene su origen en el Plan General de 1966 adaptado a la solución sur, pero su trazado fue modificado, por lo que no es ya necesaria y debe ser suprimida, recuperando el trazado de Eugenia Viñes”. Además una autopista no debe cruzar por la ciudad y ésta en particular, incomunica la playa, por lo que se solicita “sustituir la autopista por un paseo marítimo (como el de Gandía)”. El 11-09-1974, en respuesta a esta alegación, el arquitecto municipal informa que admite la alegación y propone “una calle y un paseo marítimo ya que la autopista está aprobada por la Administración General del Estado por otro lugar alejado de este” Actas de la Comisión Ejecutiva de la Corporación Administrativa Gran Valencia, consultado en el Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.



Fig. 6 Fotografía aérea de 1971. Fuente: Archivo de Arquitectura, Urbanismo y Cartografía de la Escuela de Arquitectura de Valencia.

para incorporar en ella dos equipamientos barrera –polideportivo y parque elevado sobre un enorme macetero de más de metro y medio de altura, al parecer por problemas de nivel freático- que satisfacen las reclamaciones vecinales pero impiden la conexión de las travesías de las ampliaciones del XIX con las que estaban esperándolas en la periferia a levante de las instalaciones ferroviarias, con la que se desaprovechará

la ocasión de completar el crecimiento retiforme hasta la playa-industria. Esta conexión había ido dibujándose como sendas en los terrenos de las abandonadas instalaciones ferroviarias, utilizadas por los pobladores para enlazar el caserío del barrio con el de su playa [Fig. 6].

La convivencia de estos planes remediales con el Plan General de 1966 generó numerosos inconvenientes y contradicciones que solo la redacción de un nuevo Plan General podría subsanar. En un primer periodo, la Corporación Administrativa Gran Valencia, dependiente de Madrid y heredera de ideologías urbanísticas pretéritas, redactó un documento tramitado en 1983 como ‘Información Urbanística previa a la Adaptación y Revisión del Plan General de Valencia y su Comarca’ [Fig. 7] que reproduce la red arterial del Plan General de 1966 [ver Fig. 48, página 130, en el apartado 3.2.1], pese a que la autopista ya estaba “*aprobada por la Administración General del Estado por otro lugar alejado de este*”<sup>19</sup>.

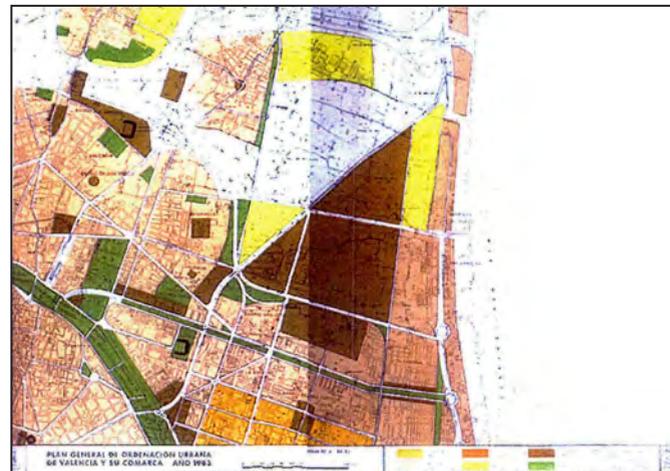


Fig. 7 Plano del *Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca*, 1983. Fuente: La Gran Valencia, Trayectoria de un Plan General. Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Generalitat Valenciana, 1986.

19. Idem.

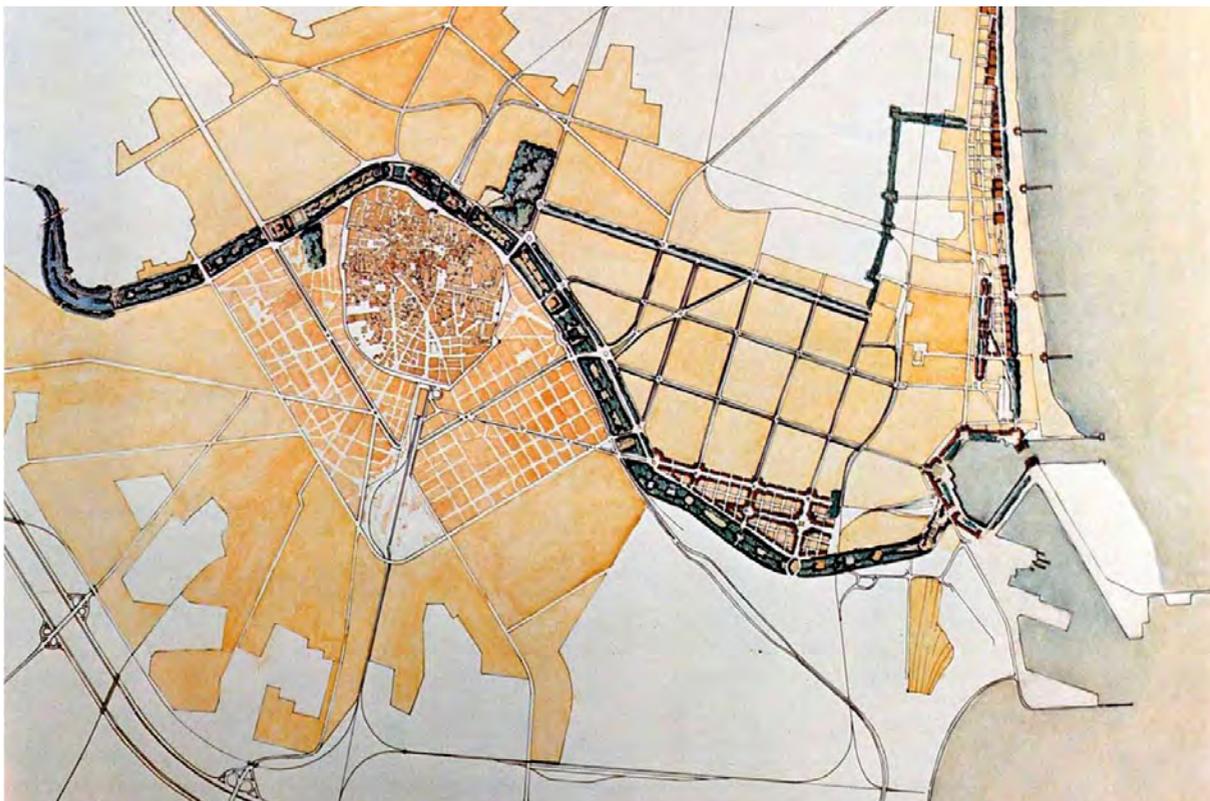


Fig. 8 Proyecto de Ricardo Bofill para el ajardinamiento del antiguo cauce del Turia 1982. Fuente: La Valencia de los noventa, una ciudad con futuro. Ajuntament de València, 1987.

20. “Pero el Ayuntamiento ha desestimado ya la prolongación de la Avd. Blasco Ibáñez, salvando el Cabañal”. Asociación de Vecinos Malvarrosa: “De carrer en carrer”, junio de 1982 (separata extra). Archivo de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia

21. Antes de que comenzaran los trabajos municipales para la redacción del nuevo Plan General, el arquitecto Ricardo Bofill en su plan para el ajardinamiento del antiguo cauce del río Turia, una de las reivindicaciones ciudadanas de los primeros años de democracia, interpretó que este jardín podría ser el elemento estructurador de la relación de Valencia con el mar, y planteó su conexión con la dársena interior del puerto y a través de ésta con las playas urbanas al norte; proponía el final de la avenida donde estaba en ese momento: la calle José María Haro [Fig. 8].

En el documento se dibuja una propuesta de planeamiento que mantiene un vial a orillas del mar, al que llega la avenida de Blasco Ibáñez con sus 100 metros de anchura con una clara voluntad de convertirse en un potente eje de tráfico mediante su prolongación hacia el oeste hasta la margen izquierda del río, tras atravesar los jardines de Viveros.

Sin embargo, documentos vecinales de principios de los años 80, oponiéndose al paseo marítimo que pretendía construir el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sugieren que en junio de 1982 el Ayuntamiento ya había desestimado tanto el vial costero, como la prolongación de la avenida de Blasco Ibáñez<sup>20</sup>, nombre con el que se

conocerá el Paseo al Mar desde 1977. Incongruencias extemporáneas semejantes a estas, sepultaron la confianza en el planeamiento comarcal o metropolitano de la época franquista, y poco después de la victoria socialista en las elecciones generales de 1982, el Consejo General de Gran Valencia entregó las competencias urbanísticas a los municipios y comenzaron a redactarse los planes municipales.

La ciudad de Valencia comienza los trabajos de información previos en 1982<sup>21</sup>, y en 1984 encarga a sus técnicos municipales la redacción de un nuevo plan general de alcance municipal.

Antes de que comenzaran los trabajos municipales para la redacción del nuevo Plan General, el arquitecto Ricardo Bofill, contratado para planificar el ajardinamiento del antiguo cauce del río Turia, una de las reivindicaciones ciudadanas de los primeros años de democracia, interpretó que este jardín podría ser el elemento estructurador de la relación de Valencia con el mar. Bofill planteó la conexión del cauce con la dársena interior del puerto y a través de ésta con las playas urbanas al norte. El proyecto, presentado en 1982, proponía como final de la avenida de Blasco Ibáñez<sup>22</sup>, la calle José María Haro, hasta donde había llegado la urbanización del Paseo al Mar [Fig. 8].

Con independencia de la valoración del proyecto de ajardinamiento, las ideas expresadas en este plan, podrían haber sido la base para sustentar un nuevo relato basado en la conexión peatonal, alternativo al del periodo anterior que utilizaba como adalid la prolongación de la avenida como red viaria de tráfico automovilístico. El Avance del nuevo plan, contemplaba la ‘*Modificación del Plan General (de 1966) en el sector litoral*’, aprobada en agosto de 1985 [Fig. 9]. También contemplaba que la conexión vial de la ciudad con el mar, se resolvería con la apertura de las avenidas de Francia, Baleares y los Naranjos, quedando el Blasco

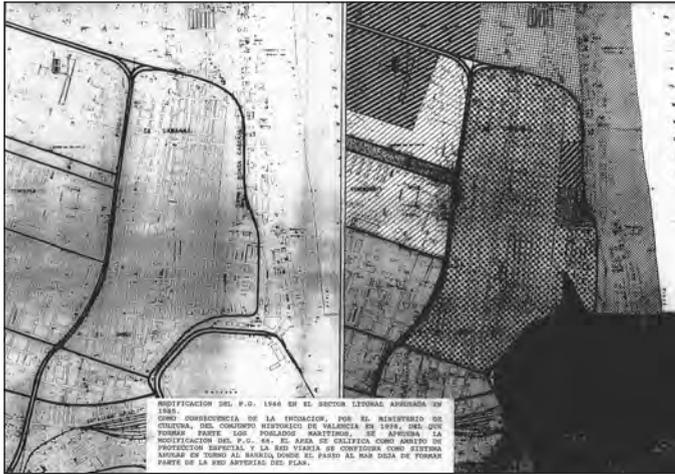


Fig. 9 Planos de *modificación del Plan General en 1966 en el sector litoral* como consecuencia del expediente de Incoación, 1985. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Ibáñez como vía complementaria de distribución hacia el futuro bulevar de Serrería y, mientras se completara el soterramiento de las vías, señala en final definitivo de la avenida en “*el paso a nivel del ferrocarril de Valencia-Barcelona (con el fin de) preservar la integridad de El Cabanyal*”<sup>23</sup>.

La decisión de delimitar la prolongación de la avenida, en el futuro bulevar Serrería, no suscitó controversia alguna en todo el proceso de redacción e información pública del Avance<sup>24</sup> [Fig. 10 y Fig. 11].

El Avance alardeaba de otros ‘logros urbanísticos’ como: “*la eliminación de la autopista por el litoral (que ya había sido desechada en 1974); la definición del futuro acceso Sur del Puerto (que debería haber descartado la idea del acceso norte); el enterramiento de las vías del ferrocarril en la calle Serrería (una gran oportunidad para aclarar la cooperación entre la estructura urbana del barrio y la de la ciudad)*”<sup>25</sup>. Pero con respecto a Blasco Ibáñez, la frase: “*la delimitación de la prolongación*



Fig. 10 Maqueta del *Avance del Plan General de Ordenación Urbana*, 1985. Fuente: La Valencia de los noventa, una ciudad con futuro. Ajuntament de València, 1987.

*del Paseo de Blasco Ibáñez, cuya previsión de trazado afectaba de forma rotunda y negativa el consolidado urbano de El Cabanyal*”<sup>26</sup> deja entrever la posibilidad de otro trazado de la prolongación que minimice la afección y sea positivo para el ‘consolidado urbano’ del barrio, al que no se le reconoce como estructura urbana

Esta estructura urbana quedará demediada en dos zonas: la “*zona de protección de los barrios del Grao y El Cabanyal, con la intención de mantener su arquitectura tradicional en el marco de un Plan Espacial*”<sup>27</sup> donde de nuevo no se habla de sus pobladores, y el “*recinto del Plan Espacial de la Playa de la Malvarrosa*”<sup>28</sup>, para ordenar y regular esta área litoral no exenta de grandes presiones”<sup>29</sup>; al parecer, El Cabanyal seguía siendo indigno como fachada marítima de Valencia que despoja al barrio de su playa, que pasa a ser la playa de la Malvarrosa.

El Cabanyal demediado pierde su playa que con tanto ahínco había perseguido para asegurar su subsistencia,



Fig. 11 Plano del *Avance del Plan General de Ordenación Urbana*, 1985. Fuente: <http://lapepri.com/>

22. Nombre con el que se conoce al Paseo al Mar desde 1977, días después de las primeras elecciones democráticas.

23. ALCAÑIZ MOSCARDÓ, Mercedes: JUNTA MUNICIPAL DEL MARÍTIM; Ayto Valencia. Valencia, 1985.

24. Como reconocerá en 1988 el redactor de la Memoria Justificativa del documento definitivo.

25. ALCAÑIZ MOSCARDÓ, Mercedes: JUNTA MUNICIPAL DEL MARÍTIM; Ayto Valencia. Valencia, 1985.

26. Idem.

27. Idem.

28. Este recinto será regulado a partir de 1990 por el Plan Especial del Marítimo como la fachada marítima de la ciudad que niega a El Cabanyal la suya.

29. ALCAÑIZ MOSCARDÓ, Mercedes: JUNTA MUNICIPAL DEL MARÍTIM; Ayto Valencia. Valencia, 1985.

y queda excluido de los beneficios de la nueva fachada; pero eso sí, su arquitectura popular será objeto de un Plan Especial con su correspondiente catálogo de protección –integral, estructural, ambiental- que petrifique los elementos protegidos exclusivamente por el valor arquitectónico cosmético que le da una clase social que no estaría dispuesta a poblarlo mientras permanecieran los pobladores actuales. La banda dotacional, pensada para amortiguar la presencia de la autopista, adquirirá de nuevo sentido, pero ahora como zona neutra entre la imagen de progreso asociada a la futura fachada marítima y el pasado de una parte del barrio reservada a quienes tengan o puedan tener el privilegio de habitarlo tras su museificación.

#### **4.1.3. El Plan General de Ordenación Urbana de 1988: el dilema entre una traza virtual y la realidad**

Los efectos de la crisis del petróleo que habían condicionado el Avance del Plan General, desembocaron en un periodo de euforia que dio paso a la primera burbuja inmobiliaria entre 1986 y 1992. Esto, unido a la deriva hacia posiciones más liberales del partido de izquierdas que entonces gobernaba el Ayuntamiento de Valencia, cuestionaron el urbanismo de austeridad ligado al concepto de ‘riuso urbano’ de los planes de los 70 para las ciudades italianas característico del Avance. El documento aprobado en 1988 como Plan General de Valencia, quedará en una posición intermedia entre la inicial y la derivada de las nuevas ideas sobre la competitividad de las ciudades que prioriza el factor económico frente a otras consideraciones<sup>30</sup>.

Esta posición intermedia fue la solución banal al debate técnico y político suscitado en los últimos años de la redacción del primer Plan General de la democracia que por la época y las intenciones recogidas en el Avance la 1985, debía haberse inscrito dentro de la nueva generación de planes de los ochenta pero que

va a ser aprobado como un híbrido en el que algunas consideraciones de carácter viario persisten y donde determinadas manchas de usos de los antiguos planes, han sido sustituidas en el plano de zonificación, por ámbitos de planeamiento diferido de extravagantes contornos. Dos de estos ámbitos, el M4 y el M3, afectan al barrio de El Cabanyal, uno de los protagonistas del antiguo y como se va a justificar, falso dilema ‘Paseo al Mar versus El Cabanyal’, que se había decantado a favor del Paseo durante los años de la dictadura.

La contundencia de la frase del Avance que señala el final definitivo de la avenida en “*el paso a nivel del ferrocarril de Valencia-Barcelona*”, quedó matizada por la calculada ambigüedad de esta otra: “*la delimitación de la prolongación del Paseo de Blasco Ibáñez, cuya previsión de trazado afectaba de forma rotunda y negativa el consolidado urbano de El Cabanyal*”, que abría la posibilidad a algún trazado cuya delimitación produzca benéficos y no afecte catastróficamente al barrio.

Como se describe a continuación, con la aprobación del Plan General de 1988, el punto de vista vertical a escala de ciudad, se impondrá frente a miradas particulares desde el barrio. La estructura urbana que se evidencia desde esa mirada particular, compatible con la de una ciudad dentro de otra, será invisible a los ojos del observador situado en la vertical de la plaza del Ayuntamiento a distancia suficiente como para abarcar toda la metrópoli. La opción de recurrir a relaciones simbióticas entre las dos estructuras urbanas, donde los dos simbioses saquen provecho de su cooperación, ni siquiera llegará a ser formulada.

30. “Por decirlo sin ambages, la izquierda tiene algo que conservar. Es la derecha la que ha heredado el ambicioso impulso moderno de destruir e innovar en nombre de un proyecto universal. Los socialdemócratas, característicamente modestos en su estilo y su ambición, tienen que hablar con más firmeza de lo conseguido en el pasado”. Toni Judt: “Cuando los hechos cambian”, Babelia 23.05.15; aunque en general el pasado era el heredado de la dictadura, ¿qué le pasó a la socialdemocracia valenciana respecto a la población del El Cabanyal que desde la solidaridad y el apoyo mutuo se había opuesto o su destino y había perfeccionado una estructura urbana que necesitaba estímulos y no demoliciones para seguir viva?

### ***Alternativas dibujadas en fase de redacción del Plan General de Ordenación Urbana***

Con este punto de vista vertical a escala de ciudad, urbanistas municipales propusieron durante la fase de redacción del PGOU88, alternativas susceptibles de ser incorporadas en la redacción final. Todas las alternativas, tendrán dos denominadores comunes. El primero es “*el salón o bulevar, de la C/San Pedro, como «espina verde» longitudinal del barrio, entre las plazas del Mercado del Cabanyal y de Los Ángeles, capaz de articular los espacios anteriores entre sí y de acotar, por el oeste el ámbito originario del barrio, (¿) explicando (?) su proceso de transformación histórica*”<sup>31</sup>. Este bulevar había sido planteado en 1955<sup>32</sup> para dar acceso al tráfico rodado a dos ramales dibujados sobre Mediterráneo y Pintor Ferrandis y evitar que la prolongación del Paseo afectara a las manzanas de las ampliaciones del siglo XIX [Fig. 12].

Como se describió en el punto 3.2, fue dibujado en las hojas y planes parciales derivados del Plan General de 1946 con otros propósitos, pues la prolongación del Paseo, fuera de 40 o de 100 metros de anchura, discurría sobre las mencionadas manzanas [ver Fig. 59 y 60 del apartado 3.2.2. (página 138)]. A partir de 1962, el bulevar fue desechado y se optó por la prolongación de 100 metros de anchura sobre las manzanas de las ampliaciones. La recuperación del bulevar a expensas de los edificios ubicados en los impares de la calle San Pedro, no atendió a su valoración como ‘conjunto tipológico’ en la incoación del expediente de declaración de conjunto histórico artístico en 1978 [Fig. 2]. Los impares de la calle San Pedro están en el origen del casco antiguo de El Cabanyal y no debería ser su sustitución por un bulevar ‘articulador’, sino su permanencia quien explique *su proceso de transformación histórica*.

El segundo denominador común es la utilización de las nueve manzanas a poniente del bulevar San Pedro,



Fig. 12 Plano relacionado con un posible acuerdo –acuerdo Pecourt de 17 de mayo de 1955- para que la prolongación del Paseo utilice el ‘bulevar’ San Pedro para acceder a dos ramales dibujados sobre Mediterráneo y Pintor Ferrandis. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia

porque por haber sido construidas a partir de la década de los 30 del siglo pasado “*su vaciado es menos problemático*”<sup>33</sup>, para ubicar una gran plaza para dar un final a la traza de 100 metros de anchura de la avenida y continuar a partir de ella con distintas soluciones. De nuevo las soluciones aportadas desde la disciplina urbanística, se limitan a aspectos formales. Con la gran plaza y el bulevar, se “*garantizaría un «placet», sin mayores condiciones, de la Consellería de Cultura para la redacción del Plan Especial de Protección y Reforma Interior en el ámbito del Cabanyal, como integrante del Conjunto Histórico de la Ciudad de Valencia*”<sup>34</sup>, sin que ni los redactores ni los supervisores, todos ellos arquitectos, reparen en las consecuencias sociales de sus bonitos dibujos.

31. “Paseo al mar. Trayectoria de un proyecto municipal” Dossier elaborado por Oficina Técnica del Servicio de Planeamiento del Área de Urbanismo y Medio Ambiente del Ajuntament de València; Valencia octubre de 1992 (inédito).

32. En el legajo AN 113-04 del Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, se encuentra un plano relacionado con un posible acuerdo –acuerdo Pecourt de 17 de mayo de 1955- para que la prolongación del Paseo utilice el ‘bulevar’ San Pedro para acceder a dos ramales dibujados sobre Mediterráneo y Pintor Ferrandis [Fig. 12].

33. “Paseo al mar. Trayectoria de un proyecto municipal” Dossier elaborado por Oficina Técnica del Servicio de Planeamiento del Área de Urbanismo y Medio Ambiente del Ajuntament de València; Valencia octubre de 1992 (inédito).

34. Idem.

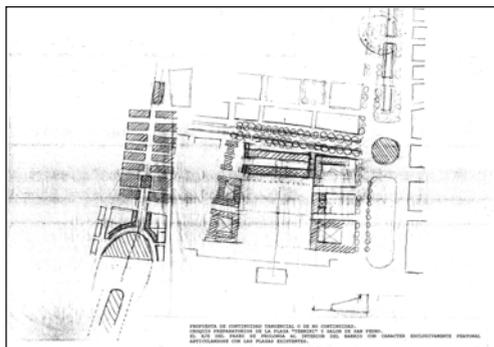


Fig. 13 Plaza y continuidad tangencial o no continuidad, accesibilidad a la playa por Mediterráneo, del dossier: *Paseo al mar. Trayectoria de un proyecto municipal* (ca 1986). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

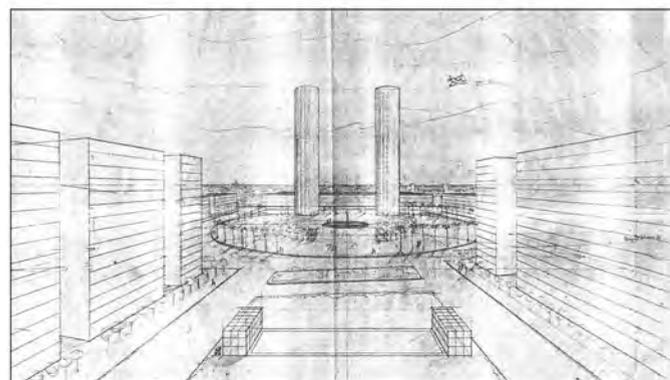
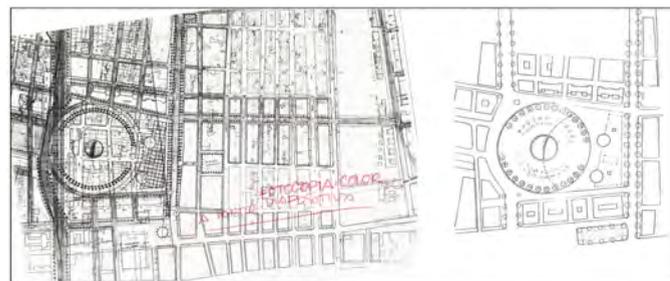


Fig. 14 Plaza y no continuidad, accesibilidad a la playa por Mediterráneo, Pescadores y Pintor Ferrandis, desde el bulevar San Pedro, del dossier: *Paseo al mar. Trayectoria de un proyecto municipal*, (ca 1986). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

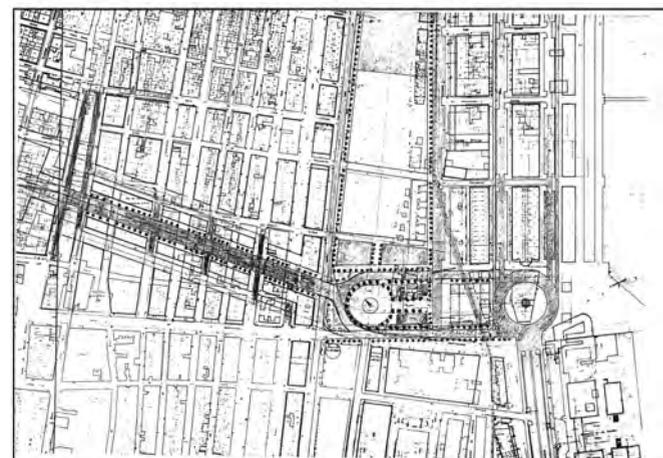


Fig. 15 Prolongación recta estrechada a partir de plaza y 'bulevar', del dossier: *Paseo al mar. Trayectoria de un proyecto municipal*. (ca 1986). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Las distintas alternativas dibujadas<sup>35</sup> [Fig. 13, Fig. 14 y Fig. 15] para dar continuidad a la avenida desde la gran plaza y el bulevar, varían entre la no continuidad, a la prolongación de su directriz recta pero estrechada, con diversas soluciones de final cerca de la playa.

Por supuesto, ninguna de ellas se plantea actuar sobre la banda dotacional que separa el caserío de las ampliaciones del de la periferia litoral.

35. Las imágenes están extraídas del dossier mencionado.

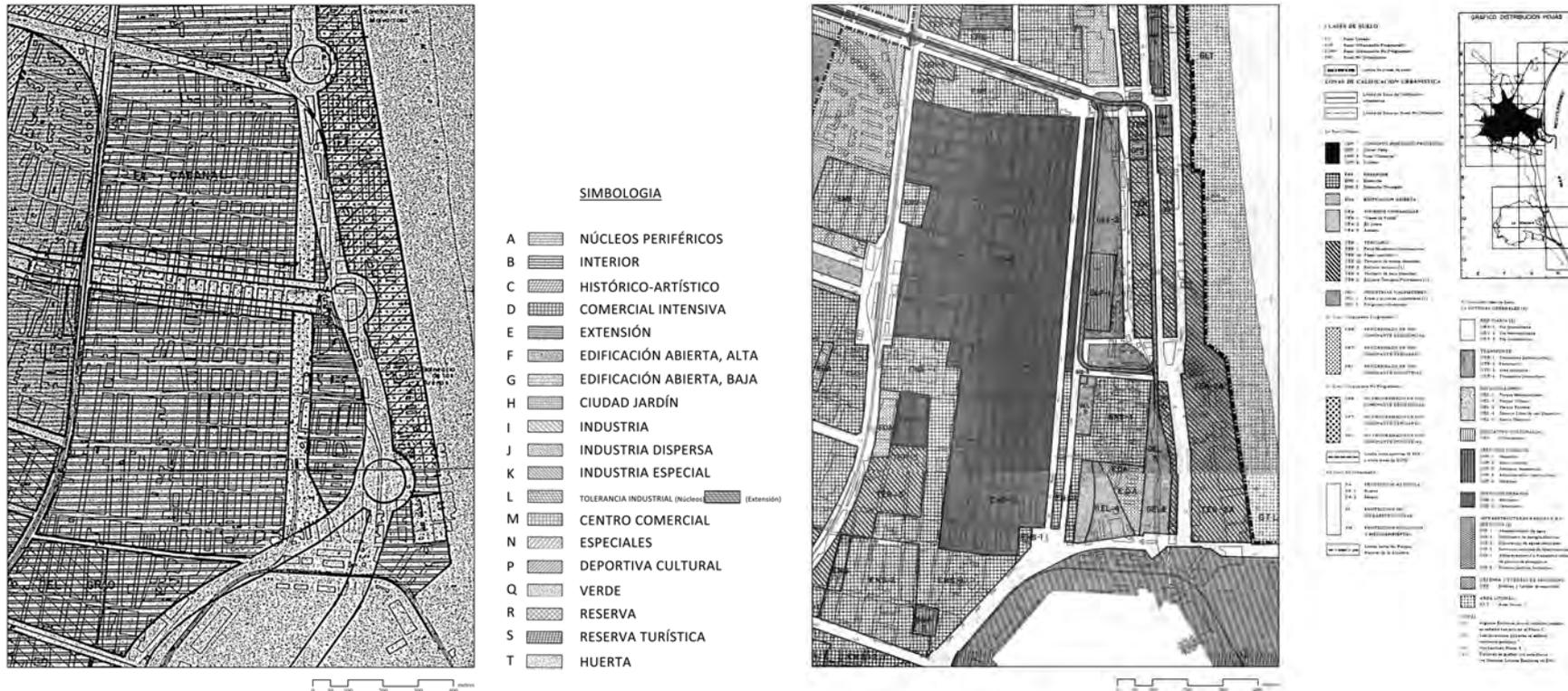


Fig. 16 Ampliación del plano de zonificación del PGOU de 1966 y del PGOU de 1998.

### La formulación del falso dilema

El PGOU88 vigente en la actualidad, consolidará las franjas de zonificación heredadas del planeamiento redactado durante la dictadura<sup>36</sup>, y con ello la desvinculación de El Cabanyal de su playa-industria [Fig. 16].

En cambio, el sistema general de comunicaciones del nuevo Plan General, modificará el papel que tenía el Paseo al Mar en la red arterial viaria del plan de 1966, al incorporar la ‘Modificación del Plan General (de 1996) en el sector litoral’, aprobada en agosto de 1985

[ver Fig. 9, página 171]. El Paseo al Mar deja de tener continuidad a poniente y a levante [Fig. 17].

El asunto de la relación de la ciudad con el mar, se despacha en el epígrafe titulado ‘la conexión núcleo central/frente marítimo: el proyecto del Paseo al Mar y Bulevares alternativos’<sup>37</sup> del apartado 2.2.2. ‘Infraestructuras básicas y de servicios’ del punto 2.2 ‘Propuesta de ordenación territorial y urbana’ de la Memoria Justificativa del *Plan General de Ordenación Urbana* de 1988, de donde proceden todos los entrecomillados de este epígrafe.

36. Como se describió en el apartado 4.1.2, estas franjas condicionadas por el mito de ‘Valencia vive de espaldas al mar’ y la presencia de la autopista del Mediterráneo en la playa, no fueron discutidas ni por el planeamiento remedial ni por el Avance del Plan General.

37. El título del epígrafe anuncia su contenido: lo importante es el frente marítimo y el Paseo al Mar; El Cabanyal no se nombra, ni siquiera se nombra al núcleo marítimo.

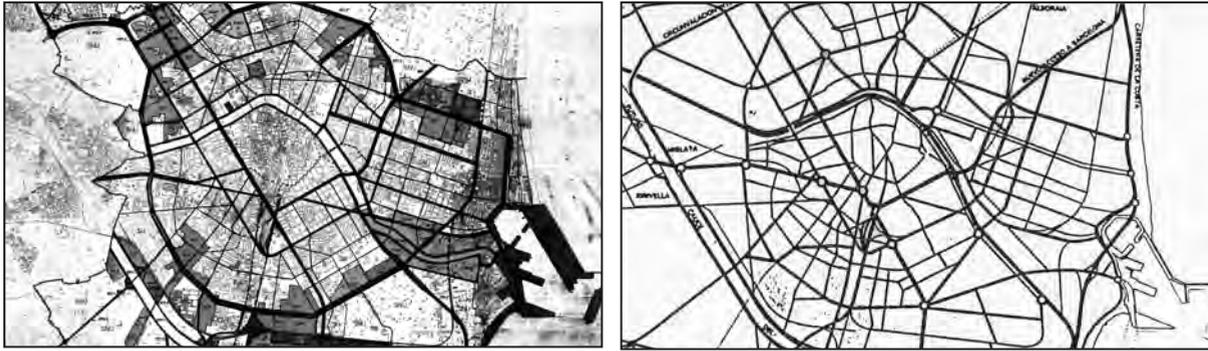


Fig. 17 Arriba se muestra el plano de la red viaria del Plan General de 1988: el Paseo al Mar como vía complementaria de distribución del territorio del Este. Debajo la red arterial de comunicaciones del Plan General de 1966: el Paseo al Mar como red arterial entre dos importantes nudos de comunicaciones.

El redactor reconoce que la propuesta del Avance al señalar el final definitivo de la avenida en “*el paso a nivel del ferrocarril de Valencia-Barcelona*” no había sido cuestionada por la ciudadanía durante su exposición pública. Obviamente, la ciudad no es la misma que la del siglo XIX, cuando el núcleo histórico y el marítimo estaban rodeados de huerta y se aprobó el Camino-Paseo de Valencia al Mar para enlazarlos y facilitar el acceso a las playas atravesando la huerta del antiguo partido de Santo Tomás [Fig. 18].

En 1988, la red viaria prevista en el Plan General vigente, habilita la ronda exterior como la mejor opción para el acceso rodado a El Cabanyal y la playa desde la mayor parte de la ciudad<sup>38</sup>. Desestimada su prolongación a poniente y la autopista por la costa que forzaba la prolongación a levante, la avenida de Blasco Ibáñez parece desempeñar el papel de excelente salón urbano para la ciudad, vía complementaria de distribución del territorio del Este entre la calle Botánico Cavanilles, tangente a los jardines de Viveros, y el bulvar de Serrería, tangente al barrio de El Cabanyal que sustituiría en superficie a las vías del ferrocarril de Castellón tras su previsto soterramiento. El redactor de la Memoria Justificativa reconoce esta obviedad y confirma que la prolongación de la avenida hasta el mar es innecesaria para la funcionalidad de la red viaria del sistema general

38. Ver la [FIG 1] de la Introducción.

39. El redactor de este epígrafe de la Memoria Justificativa, se enfrenta a los arquitectos municipales que habían redactado las alternativas descritas en el epígrafe anterior de esta investigación.

de comunicaciones de la estructura urbana de la ciudad. Y también que la conexión con la playa queda resuelta “*a través de dos operaciones clave del Plan: al norte, la operación del Bulvar de los Naranjos/Nuevo Campus Universitario y al Sur, la operación del corredor del viejo cauce del Turía entre la Avenida de Francia y la Autopista del Saler. Estas dos grandes operaciones aprovechan los últimos suelos vacantes que puedan facilitar esta integración urbana y, apoyados en dos grandes Bulevares (el de los Naranjos y el de Francia) conectan adecuadamente, con el refuerzo clave del Bulvar Sur, el área litoral y el núcleo central*”.

Pero fuerza la incorporación de este acuerdo de última hora: “*La solución al acceso fluido al mar a través de la Avenida de Blasco Ibáñez se configura como un objetivo irrenunciable del Plan*”. De nuevo, como en los tiempos de la dictadura, la nostalgia que produce en los urbanistas la inercia de una traza supuestamente inacabada, produce este literal de calculada ambigüedad. Aunque la prolongación de la avenida no se impone de manera categórica, el redactor vincula sin fundamento el asunto de la conectividad con la playa –resuelta con las operaciones descritas dos párrafos atrás– y el acceso fluido por Blasco Ibáñez, porque “*la posición central del Paseo al Mar, sus dimensiones y su fuerte traza no tienen, realmente, alternativa urbanística*”. Por ello, desaconseja posibles soluciones intermedias y propone sin proponer, la prolongación de “*un paseo en el que uno de sus mayores valores reside, justamente, en una nítida traza rectilínea de 100 m. de anchura*”<sup>39</sup>. Para apoyar su postura, simplifica la cuestión compleja de la relación entre las estructuras urbanas de la ciudad y de El Cabanyal, y las reduce a un dilema: “*debemos optar entre mantener una traza urbana de casi un siglo de vigencia (...) o la integridad de un barrio (...) con una fuerte personalidad*”.

La falsedad del dilema es evidente dado que su primer término se basa en una típica falacia del tercero excluido:



Fig. 18 PLANO DE VALENCIA y sus alrededores, de Francisco Ponce de León, 1883 y plano de 1899 de José Manuel Cortina Pérez (sin título). Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) (ed 2010).

el hecho que para su redactor la posición central y la nítida traza rectilínea de 100 metros de anchura del Paseo, no tenga alternativas urbanísticas no demuestra nada más que su incapacidad profesional o su tendencia al equilibrio indiferente, en su delicada posición entre la *grandeur* política de la época y sus ideales morfológicos. El dilema no es más que un ardid retórico sin fundamento disciplinar alguno, más aún cuando el segundo término del mismo, ha cumplido durante siglos la función de conectar su playa con Valencia.

Los dos términos del falso dilema invitan a escoger entre las opciones más extremas: la traza rectilínea de 100 metros de anchura, o la integridad del barrio que parece relacionada con una práctica conservacionista petrificadora tendente a su musealización.

Pero el redactor, quizás abrumado porque la ejecución de la que a todas luces sería su elección “*supone un coste social que no se puede ocultar*”, en lugar de abandonar el equilibrio indiferente y construir un nuevo discurso que fuera más allá de lo morfológico y profundizara en la utilidad de la estructura urbana de El Cabanyal para un nuevo proyecto que evitará el coste social, adecuado a la democracia constitucional de la época en que se redacta, descarga la responsabilidad de la decisión y la asunción de las responsabilidades sociales a “*un debate en el que la ciudad y sus legítimos representantes reflexionen sobre sus consecuencias*”.

El fracaso de la ‘ciencia urbanística’, obsesionada con la prolongación de la avenida de la que se parte como premisa y no como resultado del nunca realizado análisis disciplinar de la estructura urbana de El Cabanyal, deberá ser asumido por la población del barrio, sujeto paciente del coste social, que quedará al margen del debate que se va a producir, dirigido por la mayoría política que ostentará el poder y que seguirá difundiendo el relato que sustenta la obsesión.

### ***El planeamiento diferido: los ámbitos M3 y M4***

Mientras el debate se resolviera y los legítimos representantes asumieran las consecuencias de la opción elegida para la prolongación de la avenida<sup>40</sup>, se optó por diferir el planeamiento en la casi totalidad de la superficie del barrio. Además, este planeamiento diferido se va a dividir en dos ámbitos que como se adelantó en el apartado 4.1.2, demedian el barrio. El desarrollo del ámbito M4 se preocupará de aspectos propios de un caserío perteneciente a un conjunto histórico

protegido, con una intención clara de museificación<sup>41</sup>; mientras el del ámbito M3 se preocupará de los aspectos relacionados con la ‘fachada marítima’ de Valencia que se desvincularía de El Cabanyal<sup>42</sup>. De esta manera, al barrio se le impediría seguir siendo el último de sus Poblados Marítimos vinculados a su playa y al mar. Para la delimitación de los aparentemente extravagantes contornos del ámbito M4 –Conjunto histórico protegido Cabanyal-Canyamelar- y su vecino por el este M3 – Frente litoral/paseo marítimo- debió de tener especial trascendencia una alternativa presentada durante el

40. El redactor de la Memoria Justificativa estaba tan seguro de su falaz argumento que para el improbable escenario de una decisión contraria, escribe: “Si la decisión final es no prolongar el paseo, al menos debería garantizarse un elemental principio: los aprovechamientos urbanísticos que el Plan General debería otorgar a través del Plan Especial que debe ordenar la zona de la posible prolongación, tal como prevé, con rango de Planeamiento de Desarrollo, el presente Plan, deben ser tales que no supongan, en ningún caso, incremento de volumen sobre el hoy existente. De esta forma, al menos, la situación dentro de una, dos o varias décadas, en otro contexto, será objetivamente la misma que ahora y las expropiaciones lo serían de un volumen similar. El valor, en términos constantes, desde luego, nunca será el mismo, por las diferentes mejores condiciones futuras de la zona”.

41. Según la ficha para este ámbito, entre los objetivos de su futuro planeamiento estarían: Redefinición de los Catálogos, grados de protección y alcance de los mismos; Definición de los usos y aprovechamientos desde la perspectiva de la conservación de tipologías arquitectónicas y tramas urbanas, que sean compatibles con la ordenación prevista para la conexión del Paseo al Mar con el Paseo Marítimo; Definición de alineaciones exteriores e interiores en base a criterios de protección y regularización, y esponjamiento de espacios privados y públicos.

42. Según la ficha para este ámbito, entre los objetivos de su futuro planeamiento estarían: Ordenación del frente marítimo de la ciudad como área terciaria y dotacional vinculada al ocio; Diseño del frente edificado, de forma que se rehabilite y conforme una fachada armónica de la ciudad al mar.

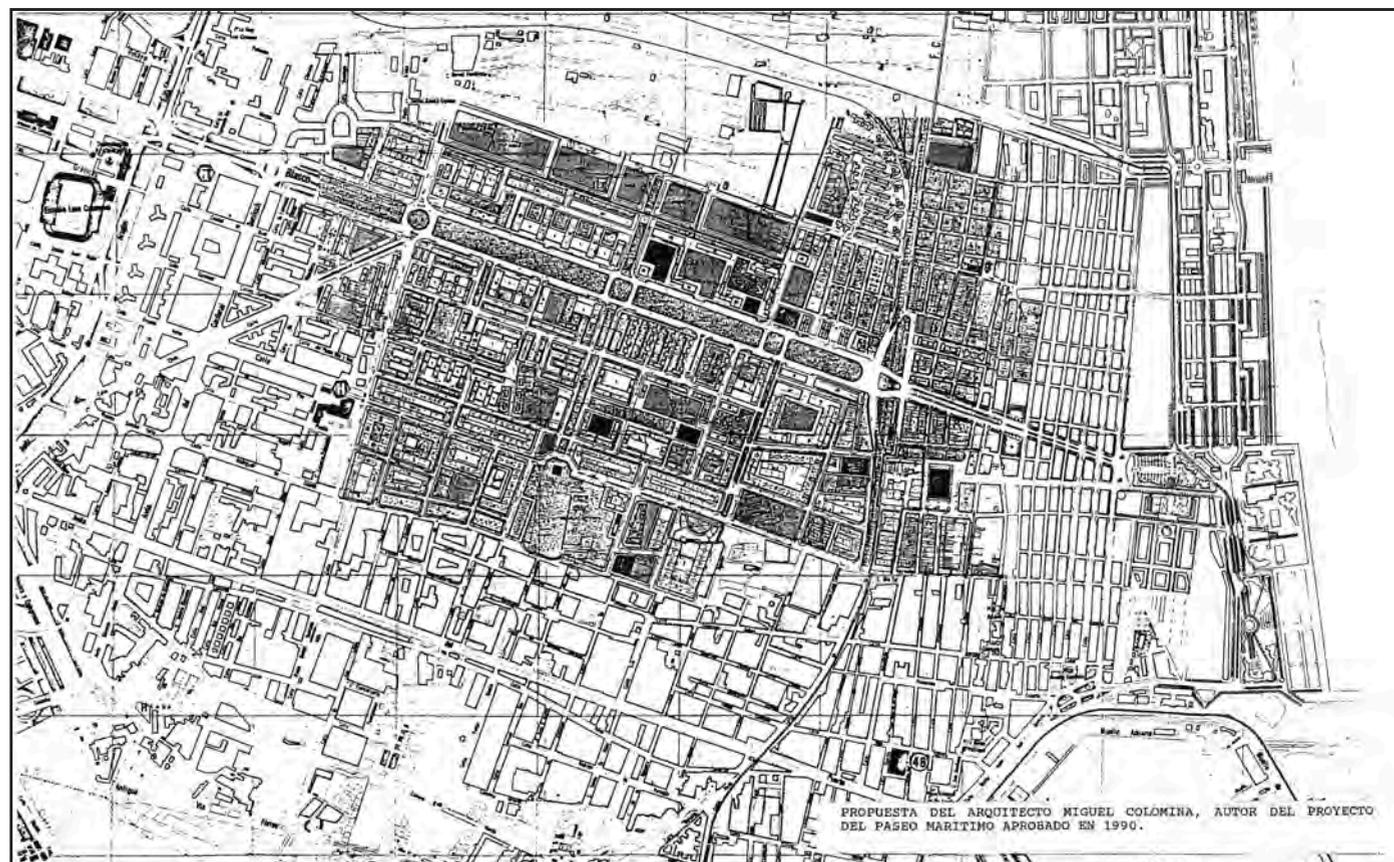


Fig. 19 Alternativa presentada durante el periodo de redacción del PGOU88 por el entonces catedrático de proyectos de la Universidad Politécnica de Valencia Miguel Colomina Barberá. (ca 1986). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

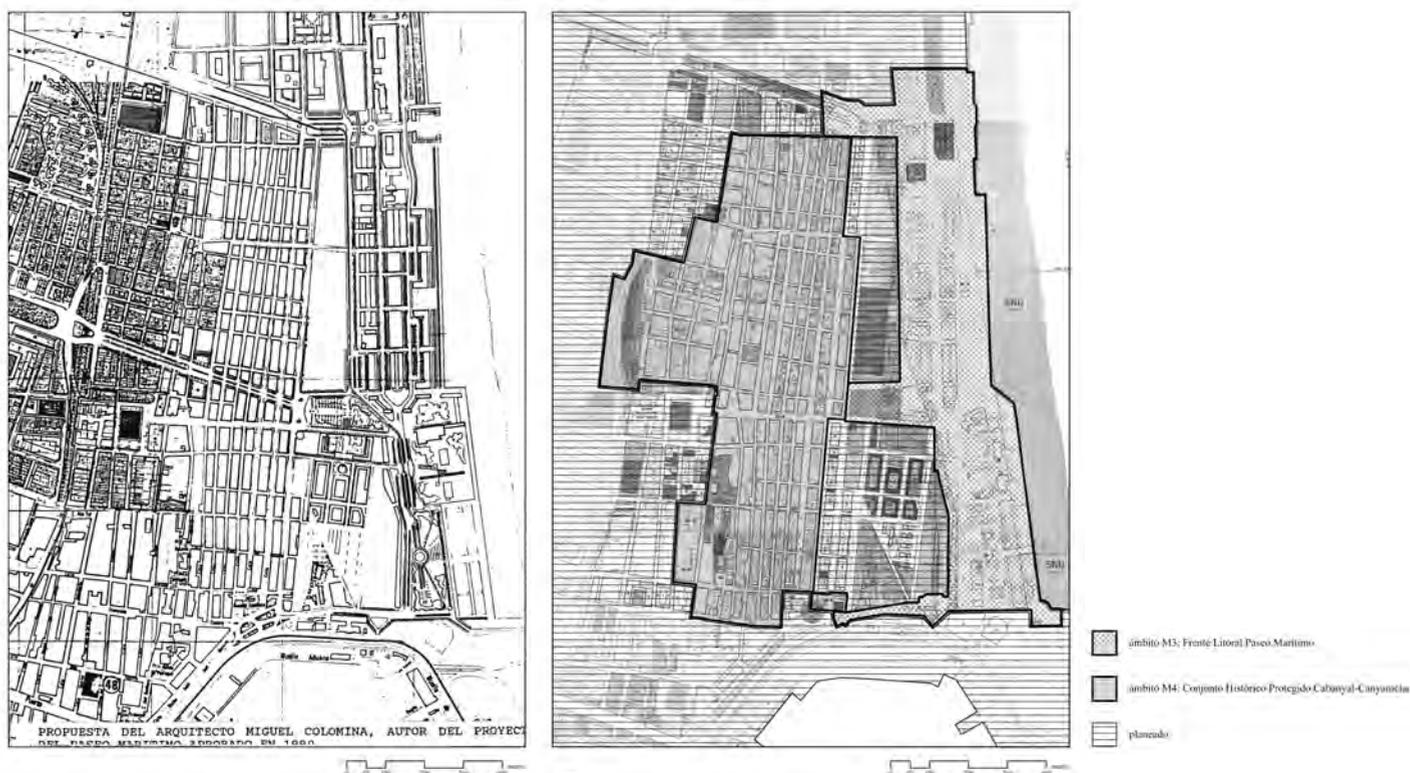


Fig. 20 Ampliación del área de El Cabanyal en la alternativa presentada durante el periodo de redacción del PGOU88 por Miguel Colomina Barberá y plano de ‘estructura urbana’ del PGOU88 donde se remarcan los ámbitos M3 y M4. Fuente: elaboración propia.

periodo de redacción por el entonces catedrático de proyectos de la Universidad Politécnica de Valencia Miguel Colomina Barberá, en donde se dibujaba la prolongación de la traza recta de la avenida, sometida a un primer adelgazamiento hasta alcanzar la calle Escalante y a un segundo entre ésta y Dr Lluch –en la zona incoada como histórica-artística- y terminaba en una zona ajardinada entre Dr Lluch y Eugenia Viñes al sur de la Lonja de Pescadores. [Fig. 19]. Los contornos de los ámbitos de planeamiento diferido M3 y M4, parecen hechos a medida para esta propuesta que vino en llamarse ‘prolongación telescópica’ y no contemplaba el ‘bulevar’ San Pedro [Fig. 20].

Con su delimitación, el PGOU88 prevé sin prever, el paso de la traza de “*un proyecto como el del Paseo al Mar, con casi un siglo de existencia*” al que se describe como “*el proyecto urbano de ilusión colectiva de más larga vida de la ciudad*”; nada puede “*sustituir total y eficazmente al viejo Paseo al Mar*”: con esta prosopopeya se pretende presentar a la avenida de Blasco Ibáñez como el entrañable heredero del Camino Paseo de Valencia al mar, interpretación que, como se ha descrito en el punto segundo del capítulo 3, se aleja de los objetivos que tuvo el Camino Paseo de Valencia al Mar para su autor y los urbanistas municipales hasta el final de Guerra Civil y que, lo que es más grave aún, deja en muy mal lugar a los urbanistas del siglo XX que

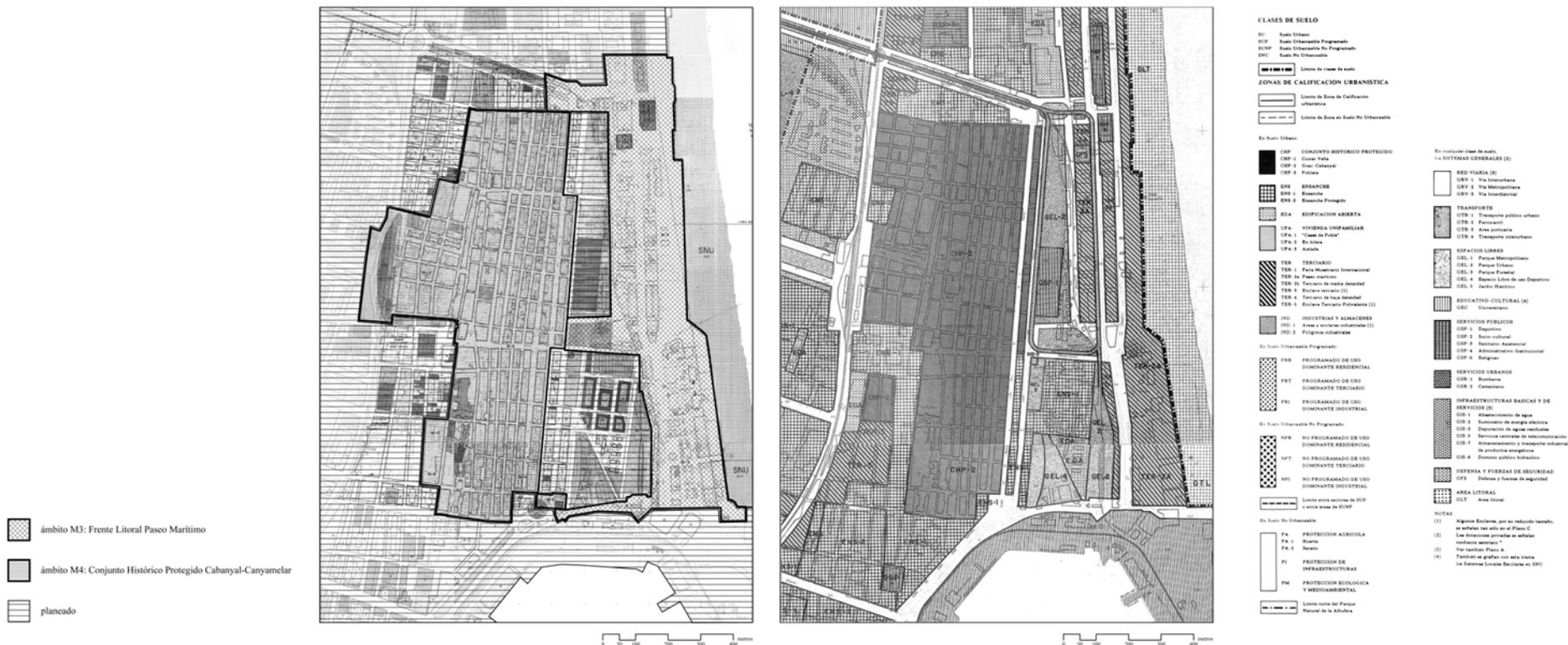


Fig. 21 Plano de 'estructura urbana' donde se remarcan los ámbitos M3 y M4, y plano de 'Calificación', ambos del PGOU88. Fuente: elaboración propia.

tratan de utilizar proyectos del siglo XIX para el futuro de la ciudad en el siglo XXI; el sueño centenario deviene en pesadilla y suscitará ruidosas cuestiones futuras. La delimitación precisa de los ámbitos M3 y M4 en los planos de la serie C (estructura urbana) del PGOU88, consolidará las franjas de zonificación dibujadas en los planos 5G y 6G de la serie B (calificación de suelo), heredadas del planeamiento redactado durante la dictadura<sup>43</sup> [Fig. 21]. La franja planificada consolidará las dotaciones barrera construidas por el planeamiento remedial, impidiendo la conexión entre el caserío del barrio a un lado y otro de ellas.

El PGOU88, parece llevar a la conclusión de que para ensartar todas estas franjas, solo hay una solución: la prolongación de la avenida de Blasco Ibáñez; y para ello habrá que asumir 'daños colaterales' en forma de costes sociales que recaerán en las espaldas de los pobladores de El Cabanyal, barrio considerado a su vez la espalda de Valencia.

43. Como se describió en el punto 3.2., estas franjas estaban condicionadas por el mito de que 'Valencia vive de espaldas al mar' y la presencia de la autopista del Mediterráneo en la playa.

**La propuesta dibujada: constatación del agrio debate sobre El Cabanyal**

Al parecer, el debate en torno al falso dilema quiso ser zanjado por los arquitectos del equipo redactor del PGOU88, encargados del proponer el planeamiento de la zona de El Cabanyal. Estos arquitectos, dibujaron una propuesta morfológica concreta cuyas alineaciones aparecen dibujadas en los planos 36, 37, 42 y 43 de la serie C (estructura urbana) [Fig. 22 y Fig. 23]. Según estos planos, la avenida de Blasco Ibáñez terminaba en el cruce con Serrería cuyo eje se curvaba levemente hacia poniente para crear una rotonda alargada, servida por un vial de servicio entre las travesías de Martí Grajales y Felip de Gauna, que alojaría la nueva estación de El Cabanyal, desde la que se accedería a las vías del ferrocarril de Castellón que se soterrarán en 1991. En el barrio se conservan las alineaciones de todas las manzanas, afectadas únicamente por realineaciones en la avenida del Mediterráneo y en Marià Cuber y otras de menor alcance que rectificaban otras travesías.

Se estima como prueba del agrio debate municipal sobre el falso dilema ‘Paseo al Mar versus El Cabanyal’ que, a diferencia de los demás ámbitos donde se difiere el planeamiento<sup>44</sup>, en el ámbito M4 que se delimita en los mencionados planos de la serie C para el Conjunto Histórico Protegido Cabanyal-Canyamelar, se dibujan con línea gruesa las alineaciones mencionadas y tan solo faltaría asignar alturas a las manzanas, por lo que su consideración como planeamiento diferido parece ser una decisión de última hora, quizás coetánea con el establecimiento del la incorporación del acuerdo que estimaba “*La solución al acceso fluido al mar a través de la Avenida de Blasco Ibáñez se configura como un objetivo irrenunciable del Plan*”.

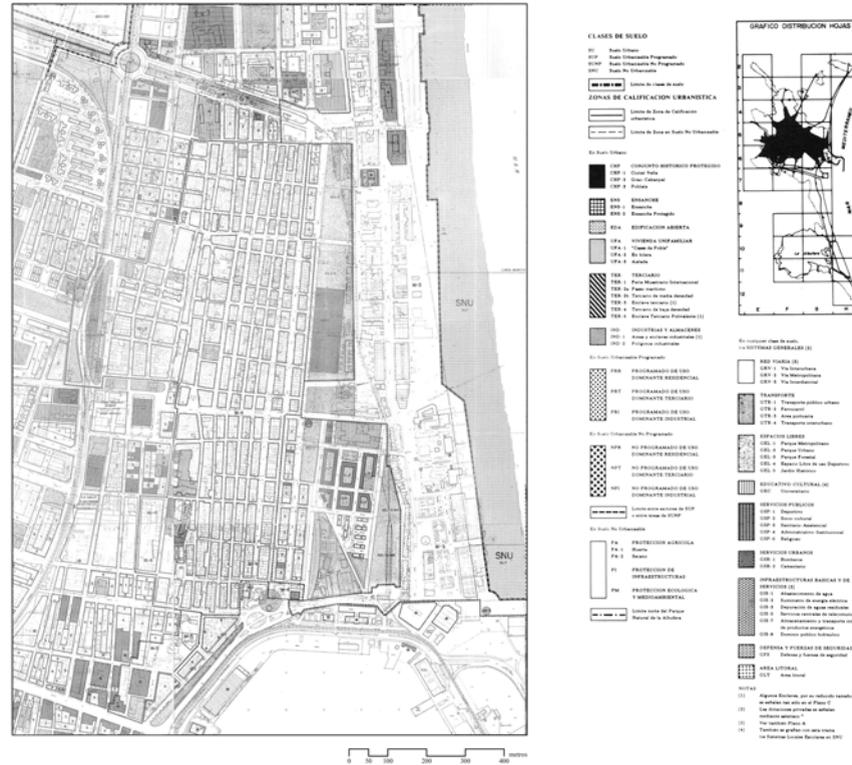


Fig. 22 Plano de ‘estructura urbana’ del PGOU88, ampliación del ámbito de El Cabanyal. Fuente: PGOU 88.

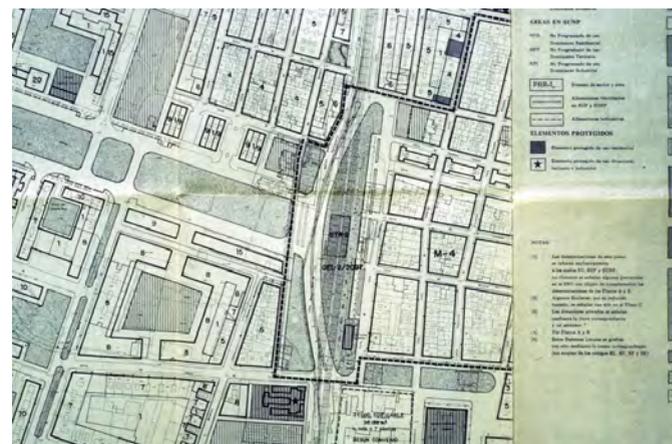


Fig. 23 Plano de ‘estructura urbana’ del PGOU88, ampliación del encuentro de la avenida con el barrio de El Cabanyal. Fuente: PGOU88.

44. El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1988 difiere el planeamiento en 7 ámbitos: M1 Universidad Politécnica; M2 Universidad de Valencia; M3 Frente litoral/paseo marítimo; M4 CHP Cabanyal-Canyamelar; M5 Atarazanas Grao; M6 Remodelación integral de Nazaret; M7 Alameda-avda de Francia.

## ANÁLISIS DEL MOMENTO DE LA APROBACIÓN DEL PGOU88

La aprobación del PGOU88 es el quinto momento seleccionado para identificar los patrones que relacionan los aspectos morfológicos de la estructura urbana de El Cabanyal con los geográficos y sociológicos.

El recurso al planeamiento diferido, impidió que el barrio, para bien y para mal, se beneficiara de la primera burbuja inmobiliaria entre 1986 y 1992. La permanencia de los patrones definidos para el momento anterior, final de la Guerra Civil, no va a variar mucho respecto a los del momento siguiente, encargo del Plan del Cabanyal-Canaymelar. La comprobación del grado de permanencia de los patrones 1, 2 y 3, respecto al espacio parcelado privado, se hará en ese sexto momento.

Respecto al espacio público no parcelado, el patrón 3 sigue cumpliéndose.

### Patrones 4 y 5, en relación con el espacio público no parcelado

Durante este periodo, el ensanchamiento del dique de Llovera a partir de 1980 [Fig. 24], transformó el ángulo obtuso con que acometía a la playa, en otro prácticamente recto que provocará nuevos desplazamientos de la línea de costa, donde solo un puñado de astilleros de ribera recuerdan la industria pesquera, sustituida por la industria veraniega y los merenderos de temporada.

En los terrenos de las desmanteladas instalaciones ferroviarias de servicio del puerto, ya aparece el

parque que impedirá la conexión de las travesías de la ampliaciones del siglo XIX con las de la periferia del siglo XX.

En 1988, salvo las interrupciones de los bordes internos del casco antiguo y los terrenos entre las ampliaciones del siglo XIX y la periferia a levante, los patrones 3, 4 y 5 del espacio no parcelado público se cumplen en la morfología retiforme del barrio valenciano de El Cabanyal, fruto de su dinámica autónoma de crecimiento [Fig. 25]. Según el punto de vista vertical que se adopta al leer una cartografía, salvo algunos derribos en la zona de El Clot, y el parque a levante de Dr Lluch, prácticamente no hay modificaciones en el manzanario de la retícula respecto a 1978.



Fig. 24 Foto aérea del puerto durante las obras de ensanchamiento del dique de Llovera, ca. 1980. Fuente: <http://www.skyscrapercity.com/>



Fig. 25 Ortofoto de 1988 en el ámbito del barrio de El Cabanyal. Fuente: Fototeca de Instituto Cartográfico Valenciano (ICV).

Las vías del ferrocarril eléctrico a Bétera, continuarán dando servicio hasta principios de 1990 en que serán clausuradas. El Paseo al Mar había alcanzado la calle José María Haro y no llegará hasta las vías del ferrocarril de Castellón hasta después de su soterramiento en 1991.

En la estructura urbana de El Cabanyal, sus pobladores que sustentan su morfología, merecían y esperaban estímulos y no demoliciones<sup>45</sup>, que involucraran a un vecindario compuesto por múltiples comunidades constructivas, en la conservación y desarrollo de los valores patrimoniales detectados en el expediente de 1978. En cambio, al igual que con el asunto de la zonificación en franjas paralelas al mar, para políticos y técnicos resultará más cómodo pensar que se puede mejorar el planeamiento anterior propio del enfoque autoritario del periodo dictatorial, en lugar de proponer un enfoque sobre cuestión de la relación entre la ciudad y su playa, propio del nuevo pensamiento democrático.

Políticos y técnicos, optarán por la continuidad del relato que bajo el eslogan ‘Valencia vive de espaldas al mar’ se había hegemonizado durante la dictadura. La prolongación del Paseo al Mar/avenida de Blasco Ibáñez, adalid del relato, considerado hasta entonces y desde el comienzo de la restauración democrática un elemento destructor del barrio<sup>46</sup>, se presentará como beneficioso para su conservación en el PGOU88.

En el punto 4.2, se describirá cómo y la reacción de los pobladores de El Cabanyal.

45. JACOBS, Jane: **MUERTE Y VIDA DE LAS GRANDES CIUDADES**; Península. Madrid, 1973 (2ª ed) (p 289).

46. “Cuando en 1.983 el Ayuntamiento, a través de la Modificación el Plan General en el Litoral, elimina las aberrantes determinaciones del Plan General de 1.966 en la costa, suprime la prolongación del Paseo al Mar a través del Cabañal. Debe señalarse que este planteamiento elimina la traza de dicho Plan, deformada y girada al norte arbitrariamente por el citado Plan General” ‘La conexión núcleo central/ frente marítimo: el proyecto del Paseo al Mar y Bulevares alternativos’ de la Memoria Justificativa del PGOU88. Como se describirá en el punto 4.2, la traza del Plan Especial emanado de las disposiciones de este plan general, no solo se deforma y gira hacia el norte, sino que además se estrecha.

#### 4.2. De la aprobación del PGOU88 a la del Plan Especial de Protección y Reforma Interior de 2001

El planeamiento de desarrollo de los dos ámbitos diferidos en El Cabanyal, siguió diferentes trayectorias. El ámbito M3 ‘frente litoral/paseo marítimo’ fue objeto del *Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo*, redactado por Miguel Colomina Barberá y Juan Luis Piñón Pallarés y aprobado en 1990. El proyecto es la antítesis del bosque de límites inciertos y vegetación salvaje<sup>47</sup> imaginado por Blasco Ibáñez en 1901<sup>48</sup>. Se propone la extrusión de una sección a base de bandas especializadas para los distintos tráficos que termina en un pretil que fija el límite entre la ciudad y la playa; la accesibilidad transversal hacia la playa se ve perjudicada. En la planta, se distribuyen elementos de urbanización propios de un paseo marítimo del norte: parterres, bancos, papeleras, ... y farolas, muchas farolas; y los efímeros merenderos que antaño aparecían solo en verano entre las dunas para atender a su popular clientela, ahora aparecen ordenados en una hilera de obra sólida, transformados en restaurantes para atender a la clientela que pueda pagar sus precios [Fig. 26].

Esta morfología, pensada para un usuario de una clase social concreta, ha sido tomada al asalto por las clases populares que las noches de la canícula se desplazan con su comida –como antes hacían en los merenderos que suministraban las clóchinas, las tellinas y la bebida- y sus sillas y mesas a ‘sopar a la fresca’, convirtiendo la fría morfología en una estructura urbana muy diferente a la que imaginaron sus creadores y más parecida a la imaginada por Blasco Ibáñez; probablemente la población se hubiera encontrado más cómoda si también la morfología se hubiera parecido más a la imaginada por el escritor y político. La pulsión disciplinar por la tipificación morfológica ‘paseo marítimo’, excluyó a la población que usaba la playa y que ha vuelto a usarla, comiendo y bebiendo en el paseo marítimo, pese a las ordenanzas municipales que lo prohíben.

47. Algo parecido a lo que propone hoy en día Gilles Clément con su concepto de ‘jardín en movimiento’ para partes de la infraestructura verde de las ciudades. CLÉMENT, Gilles: **EL JARDÍN EN MOVIMIENTO**; Ed GG. Barcelona, 2012.

48. LEÓN ROCA, José Luis: **VICENTE BLASCO IBÁÑEZ**; Ajuntament de València. Valencia, 2002 (pp. 238-246: “La Revolución en Valencia”).

La rapidez con que se redacta –y se ejecuta en parte- el planeamiento de desarrollo en el ámbito M3, contrasta con la situación en el ámbito M4 donde está incluido el recinto de la Zona Histórico Artística incoada en el expediente de *Declaración del Conjunto Histórico Artístico de Valencia* de enero de 1978, descrito en el apartado 4.1.1. El agrio debate que se produjo en el equipo redactor del PGOU88, se trasladó a la sociedad civil. El debate sobre la prolongación del Paseo y su trazado si se considerara conveniente, retrasará la decisión de los políticos hasta 1997, cuando la mayoría absoluta de derechas, encargará la redacción de un Plan Especial de Reforma Interior, que será



Fig. 26 Perspectiva principal del *Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo*, redactado por Miguel Colomina Barberá y Juan Luis Piñón Pallarés, 1990. Probablemente esta perspectiva enfrió las expectativas de muchos respecto a su idea de ‘fachada marítima’ –entre otros al propio Ayuntamiento, que modificó el plan para que la iniciativa privada construyera un hotel de cinco estrellas y cinco plantas, donde solo se podían hacer tres. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

aprobado definitivamente en 2001 como Plan Especial de Protección y Reforma Interior. Mientras tanto, la incertidumbre urbanística impedirá la necesaria renovación de un caserío que viene padeciendo la falta de planeamiento desde 1939.

#### 4.2.1. Entre la aprobación del PGOU88 y la declaración de Bien de Interés Cultural

En el mismo año que se aprobó el PGOU88, e inmediatamente después de su aprobación, se suceden propuestas surgidas desde la sociedad civil, alternativas a dicha posibilidad: “*penetración en peine por diversas travesías previa distribución del tráfico por el eje Serrería-Blas de Lezo, apoyada por entidades sociales y vecinales (manifiesto 26-1-1988); prolongación reducida entre calle Cura Planells y calle Pescadores, planteada por Enric Ferrer i Calabuig (El País 3-2-1988); y ampliación de la Travesía de Pescadores 30 metros hacia el norte solicitada por la asociación de vecinos en el Pleno de la Junta Municipal del Marítimo de 8 de enero de 1990 (Diario del Marítimo-Las Provincias 24 de enero de 1990)*”<sup>49</sup>.

No se ha localizado constancia gráfica de dichas propuestas, pero por su descripción demuestran un intento de solucionar la vialidad rodada utilizando algunas travesías del barrio<sup>50</sup> –vialidad que según se acaba de describir en el apartado 4.2.1., el *Plan General de Ordenación Urbana* ya había dejado resuelta- y/o admiten soluciones de ‘penetración blanda’; en ambos casos parece que la recuperación de la autoestima tras la inclusión del barrio en el expediente de *Declaración del Conjunto Histórico Artístico de Valencia*, no llegó a producir propuestas desde la defensa de la estructura urbana del barrio en sí mismas, como las contenidas en las alegaciones presentadas en 1953, descritas en el apartado 3.2.2.

#### El Concurso Internacional de 1989

En 1989, la Demarcación de Valencia del Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana organizó un Concurso Internacional público de Ideas para la conexión de Valencia con el Frente Marítimo de la ciudad, en cuya resolución participó el Ayuntamiento [Fig. 27]. El título incluye el prejuicio habitual de que Valencia necesita una fachada marítima que no sea la de El Cabanyal. Se presentaron ocho propuestas, todas ellas firmadas por arquitectos locales. No hubo primer premio, pero sí un segundo premio, dos terceros y una mención especial.



Fig. 27 Portada del *Catálogo del Concurso Internacional público de Ideas para la conexión de Valencia con el frente Marítimo de la ciudad*.

49. BELENGUER GALINDO, Miguel Ángel: “Valencia debe saldar su deuda con el mar”; Las Provincias 31-01-2010.

50. Vialidad que según se acaba de describir en el, el *Plan General de Ordenación Urbana* consideraba resuelta con la operaciones descritas en el apartado 4.2.1.

De las propuestas presentadas, hacen mención expresa a la estructura urbana de El Cabanyal considerada desde sí misma, las siguientes:

Propuesta presentada bajo el lema Llisa (segundo premio), firmada por los arquitectos Escudero Torroella y Berzosa Lamata: “El barrio del Cabañal posee una fuerte personalidad manifestada constantemente por sus habitantes que le hace ser muy diferente a cualquier otra barriada de la ciudad. Se puede apreciar con toda claridad la existencia de la bipolaridad de núcleos urbanos más en actitudes de sus habitantes que en la realidad física de la urbe (...) No existe razón objetiva alguna para efectuar la penetración del paseo de Blasco Ibáñez a través del Cabañal destrozando su trama” [Fig. 28].

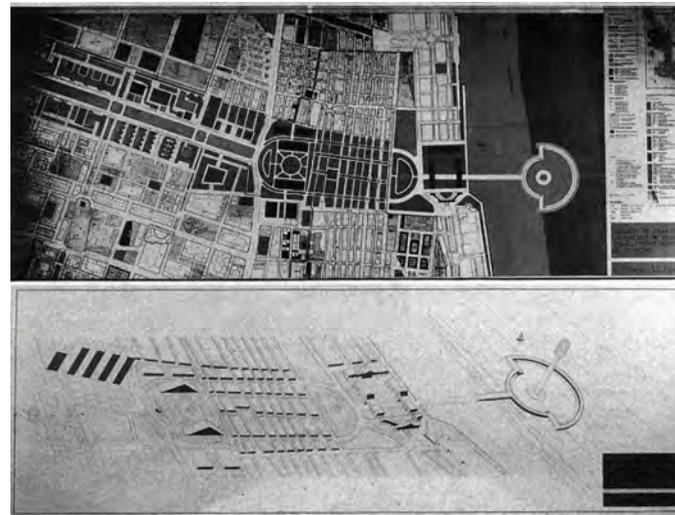


Fig. 28 Propuesta presentada bajo el lema 'Llisa' (segundo premio), de Escudero Torroella y Berzosa Lamata. La trama que consideran se limita a la existente entre las calles Luis Despuig y Dr Lluch; para los autores es como si no existiera nada en el resto. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

Propuesta presentada bajo el lema Noj (tercer premio ex aequo), firmada por los arquitectos Casado, Colomer y Alcácer: “La propuesta que presentamos trata de ser realista. Desde esta posición, cualquier solución que no respete el barrio del Cabañal, tanto en su estructura material como en su funcionalidad urbana, nos parece irrealizable” [Fig. 29].

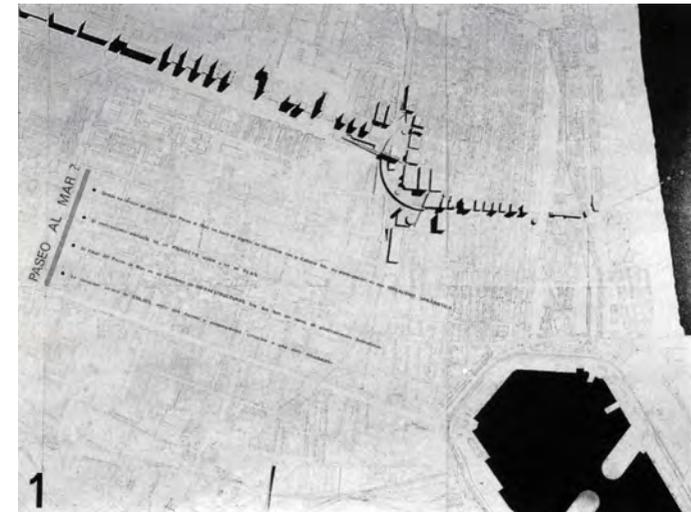


Fig. 29 Propuesta presentada bajo el lema 'Noj' (tercer premio ex aequo), de Casado, Colomer y Alcácer. La propuesta resuelve el final de la avenida en Serrería y plantea utilizar la avenida del Mediterráneo ensanchada para acceder a la playa; salvo esta operación, el resto del barrio no se altera. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

Propuesta presentada bajo el lema RSV, firmada por los arquitectos Ros Andreu y Azulay Trapiero: “... los tejidos urbanos preexistentes del Cabañal, Cañamelar y Grao han sido considerados como valores caracterizadores y por tanto positivos. No es preciso pues, romper estos tejidos para llegar al paseo Marítimo puesto que existe un número suficiente de vías perpendiculares a la calle Serrería para conducir el flujo circulatorio hasta el mar (calles José Aguirre, Francisco Cubells, Mariano Cuber,

Vicente Gallart, avda. del Mediterráneo, Calle Cura Planelles, Pintor Ferrandis, Travesía Remonta y avda. de los Naranjos)” [Fig. 30].

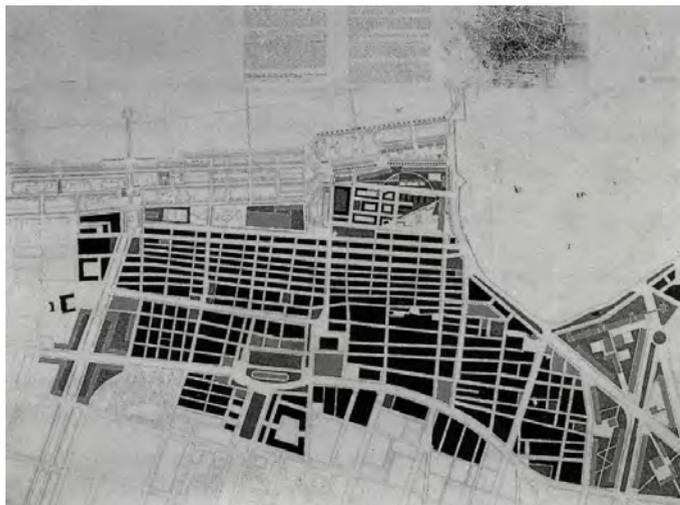
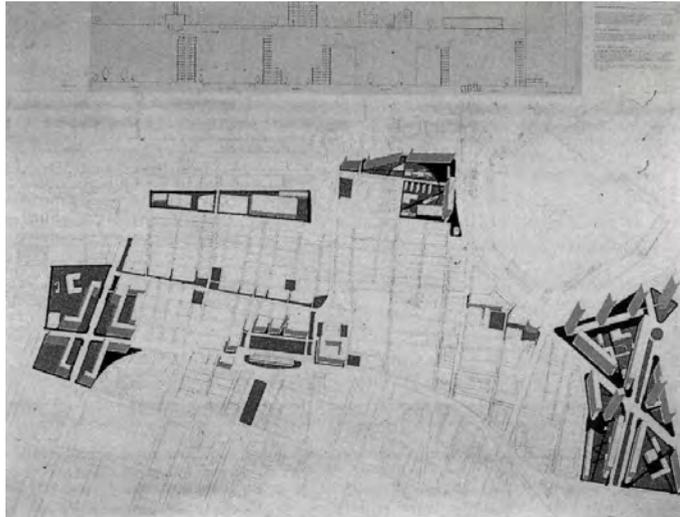


Fig. 30 Propuesta presentada bajo el lema ‘RSV’, de Ros Andreu y Azulay Trapiero. Se trata de una ambiciosa propuesta que va más allá de los objetivos del concurso; en El Cabanyal, recupera el bulevar San Pedro. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

Propuesta presentada bajo el lema Tierra, Fuego, Mar y Aire (mención especial), firmada por los arquitectos Arnau Amo, Gómez-Lechón Monfort y Poyatos Sebastián: “El paseo no puede continuar siendo el que ha sido. No puede arrasar un poblado compacto, de factura sencilla, pero larga historia: El poblado del mar. La ciudad le debe la salvaguarda de su vocación marinera. No puede, no debe, no quiere ultrajar ese frente litoral y Mediterráneo. El paseo que fue, salón ‘boulevard arbolado y anchuroso, ahora rodeado de torres de gusto incierto y precio variopinto, acaba donde acaba. Acabó. Negar esa evidencia es condenar a la invalidez permanente a la arquitectura que la quiere negar. El paseo no acaba –no puede acabar sin llegarse al mar-: pero ese estilo de paseo –la forma de ciudad/ jardín y de avenida/parque- no consiente sobrepasar la frontera del buen sentido. Implica una trama urbana y es incompatible con otro tejido, el tejido de orilla del mar. Un remiendo nuevo, puesto a un viejo paño, desgarrar el paño. No es justo y no aporta beneficio digno y honesto” [Fig. 31].

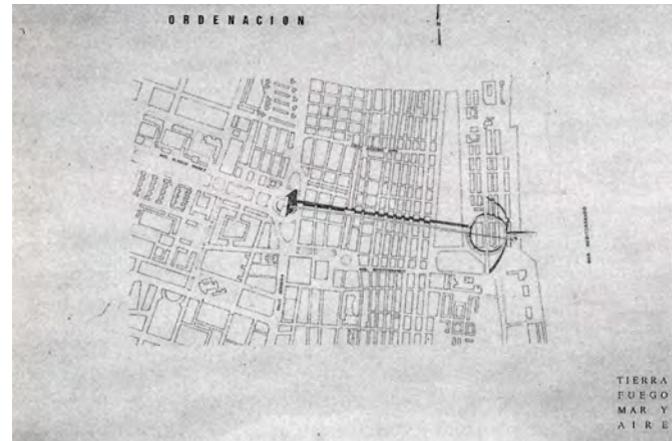


Fig. 31 Propuesta presentada bajo el lema ‘Tierra, Fuego, Mar y Aire’ (mención especial), de Arnau Amo, Gómez-Lechón Monfort y Poyatos Sebastián. El Paseo sobrevuela el barrio en donde solo se plantea una modificación en la avenida del Mediterráneo y la eliminación del Bloque Portuarios. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

El resto de propuestas se limitan a prolongar la avenida, con propuestas formales diversas [Fig. 32, Fig. 33, Fig. 34 y Fig. 35]. Aunque cuatro de las propuestas liquidan la pretensión de prolongar la avenida de Blasco Ibáñez, todas ellas la utilizan como pretexto para la conexión de Valencia con su frente marítimo. La propuesta presentada bajo el lema Tierra, Fuego, Mar y Aire, expresa con

claridad la idea de que El Cabanyal es el frente litoral de la ciudad, mientras que la presentada bajo el lema Noj, alude a la funcionalidad urbana de su estructura material. Pero ninguna de ellas profundizará en el análisis de la estructura urbana de El Cabanyal desde sí misma, ni sobre las posibilidades de que tanto la ciudad como el barrio, saquen provecho de su cooperación.

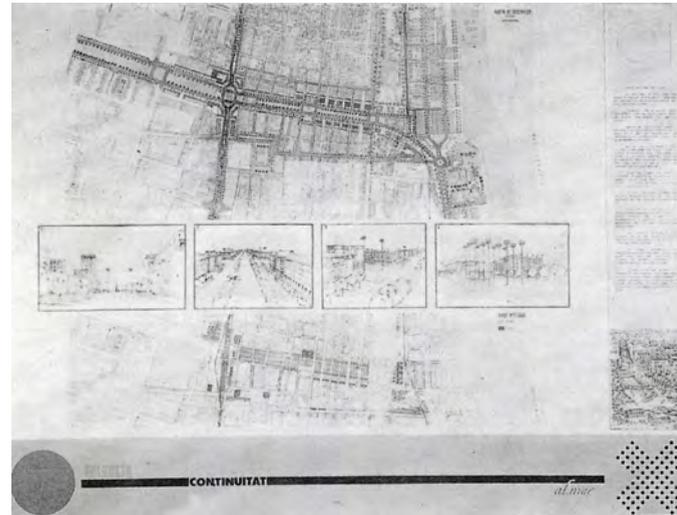


Fig. 32 Propuesta presentada bajo el lema 'Continuitat' (3 premio ex aequo). Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

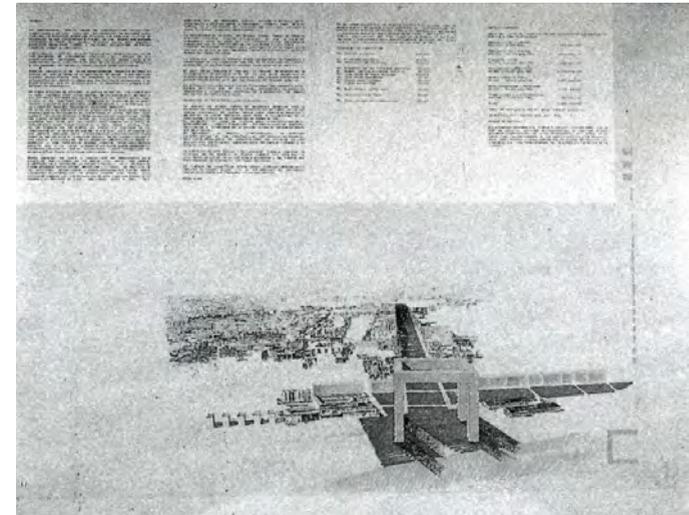


Fig. 34 Propuesta presentada bajo el lema 'Cubic'. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

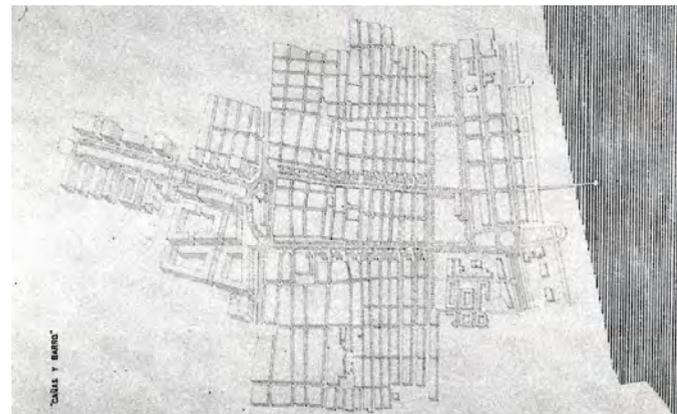


Fig. 33 Propuesta presentada bajo el lema 'Cañas y barro'. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.



Fig. 35 Propuesta presentada bajo el lema 'Mar adentro'. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

### ***Un plan municipal para el ámbito de planeamiento diferido M4***

En 1992 la Oficina Técnica del Servicio de Planeamiento del Área de Urbanismo y Medio Ambiente del Ajuntament de València, estaba redactando un *Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar* (ámbito M-4 del PGOU). Parte de la documentación de este proyecto se conserva en el Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

La ausencia de planeamiento y la consiguiente inseguridad urbanística y la jurídica y económica que lleva aparejadas, más las consecuencias protectoras del expediente incoado, produjeron en la práctica, la congelación del paisaje urbano tal y como había quedado tras la suspensión del Plan Parcial 13 en 1982, pero más viejo, sin la continua renovación que caracteriza su evolución.

Así se refleja en los planos de información localizados. Estos planos describen un barrio con un caserío viejo pero habitado, y en un estado de conservación aceptable. La actividad comercial está presente en todo el barrio, aunque disminuye de sur a norte y de levante a poniente; destaca la actividad urbana en las travesías de Arcipreste Vicente Gallart, Just Vilar, Mediterráneo, Islas Columbretes, Espadán, Pintor Ferrandis y Marina. [Fig. 36, Fig. 37, Fig. 38 y Fig. 39].

No se ha encontrado más documentación gráfica o escrita, por lo que de momento no se puede tener una idea de los propósitos y objetivos de este plan, limitado a la superficie estricta del ámbito de planeamiento diferido M4. En cambio, en un dossier elaborado en 1992 por Oficina Técnica del Servicio de Planeamiento del Área de Urbanismo y Medio Ambiente del Ajuntament de València, aparecen algunos dibujos que confirman que los urbanistas municipales seguían vilipendiando las



Fig. 36 Planos de información del PEPRI (1992): Actividad. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.



Fig. 37 Planos de información del PEPRI (1992): Edad de la edificación. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

posibilidades de la estructura urbana de El Cabanyal, obsesionados con la prolongación de la avenida de la que se parte como premisa y no como resultado de un análisis disciplinar de dicha estructura urbana. Fruto de esa obsesión, la Oficina Técnica dibujó varias propuestas que probablemente se debatían internamente por ver cuál de ellas podría ser más adecuada para conseguir el «*placet*» de la Consellería de Cultura ante las exigencias del aún no resuelto expediente de declaración de Conjunto Histórico Artístico, incoado en 1978.



Fig. 38 Planos de información del PEPRI (1992): Estado de conservación. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.



Fig. 39 Planos de información del PEPRI (1992): Ocupación. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

51. Desaparecen las zonas de Benimaclet, Benicalap, Campanar y Cementerio general. La zona del Grau, Malvarrosa y El Cabanyal, verá reducida el aérea declarada respecto a la incoada.

52. DECRETO 57/1993, de 3 de mayo, del Gobierno Valenciano, por el que se declara Bien de Interés Cultural el conjunto histórico de Valencia

Todas las propuestas dibujadas recuperan el ‘bulevar’ San Pedro que había desestimado Colomina en su ‘prolongación telescópica’, como solución de continuidad entre la gran plaza y la prolongación estrechada e incluso girada para incidir perpendicularmente a las calles del barrio [Fig. 40 y Fig. 41].

#### 4.2.2. La declaración de Bien de Interés Cultural: primeras propuestas municipales

En mayo de 1993, se publica un Decreto del Gobierno Valenciano que resuelve el expediente incoado en 1978, con un criterio restrictivo respecto de las zonas y áreas consideradas inicialmente<sup>51</sup>. Respecto a El Cabanyal, el Decreto dice:

*“El desarrollo urbano del Cabanyal participa conjuntamente de las mismas concepciones urbanísticas del ensanche de la ciudad, siendo un fiel reflejo del mismo; efectuado en menor escala y atendiendo a las peculiaridades propias del conjunto urbano. Al igual que en el ensanche, el primer proyecto de urbanización se da a finales del siglo XVIII; concretamente tras el incendio de 1796 en que, bajo los auspicios del Capitán General Luis de Urbina, se redacta un proyecto de reconstrucción con manzanas regulares y una clara voluntad de estratificación social. Sin embargo, este proyecto ilustrado no se llevará a efecto, aunque sirvió de pauta para la reconstrucción definitiva del Cabanyal, efectuada tras el incendio de 1875, coincidiendo nuevamente con los proyectos de ensanche de la ciudad de Valencia, desarrollando una peculiar trama en retícula derivada de las alineaciones de las antiguas barracas, en las que se desarrolla una arquitectura popular de clara raigambre eclecticista”*<sup>52</sup>

El texto contiene algunas inexactitudes respecto a la evolución de la estructura urbana de El Cabanyal. Es inexacto, por no decir falso, que las ampliaciones del siglo XIX organizadas por la Bailía, puedan compartir concepciones urbanísticas con las de ensanche de la ciudad: como se ha descrito en los capítulos 2 y 3, ni por la época ni por los instrumentos urbanísticos empleados pueden ser comparados. En los mismos capítulos, se demuestra inexacto que el proyecto de Luis de Urbina, el *Plan topográfico...*, sirviera de pauta a la reconstrucción



Fig. 40 Propuesta de prolongación: plaza y prolongación recta estrechada con bulevar San Pedro. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

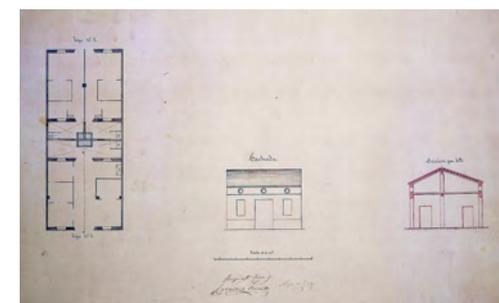
tras el incendio de 1875<sup>53</sup>, sino que su modelo de crecimiento por hileras sucesivas de manzanas estrechas y alargadas paralelas al mar, será utilizado por los arquitectos de la Bailía para organizar las ampliaciones desde 1805.

La delimitación del conjunto declarado Bien de Interés Español, se ajusta a lo que en el texto del Decreto se denomina ‘ensanche del Cabanyal’, que no es otra cosa que la superficie de las mencionadas ampliaciones organizadas por la Bailía en el siglo XIX. Con la



Fig. 41 Propuestas de prolongación: plaza y prolongación girada al norte y estrechada y con bulevar San Pedro. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

53. Es posible que alrededor de 1875, se estudiara cómo sustituir las barracas por casas. Un plano del Archivo de la Diputación de esas fechas recoge una propuesta para sustituir una barraca por dos modelos de casa: uno de media barraca y dos de un cuarto. Poco tiene que ver esto con la ordenanza gráfica dibujada en el *Plan topográfico*...



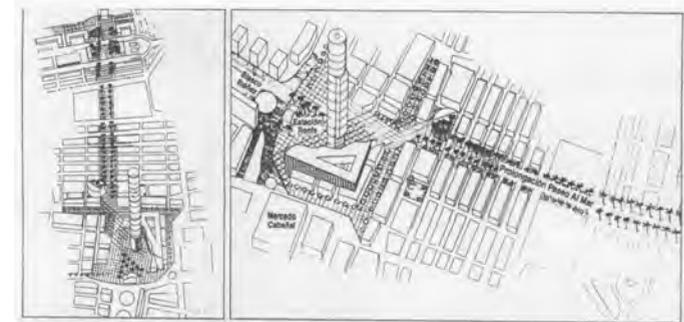
publicación del Decreto de declaración, la franja comprendida entre las calles Escalante y Dr Lluçh en el barrio de El Cabanyal, pasó a formar parte del Patrimonio Histórico Español<sup>54</sup>. Para este investigador, lo que el decreto de declaración agrega al Patrimonio Español, son las características de una estructura urbana en evolución, “*derivada de las alineaciones de las antiguas barracas*”, construida mediante reglas propias de transformación, por y para una población que ha ido prosperando desde los pescadores que habitaban las barracas, hasta los habitantes de las actuales casas, cuyo carácter ecléctico se adapta al gusto de sus propietarios, influidos por las modas o tendencias imperantes en cada momento. El texto de la declaración valora la acción del paso del tiempo en la construcción de la morfología de estas ampliaciones cuyas características, como se ha descrito en este trabajo, se han extendido hasta los límites administrativos actuales del barrio.

Probablemente a raíz de la publicación del Decreto, se abandonó la redacción del *Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar* (ámbito M-4 del PGOU) y empezaron a explorarse ‘alternativas blandas’ a la prolongación de la avenida. Estas alternativas probablemente quieren ganarse el favor de los pobladores del barrio, por lo que, exploran la propuesta de la asociación de vecinos<sup>55</sup> al Pleno de la Junta Municipal del Marítimo de 8 de enero de 1990, respecto a canalizar la prolongación por la travesía de Pescadores. A raíz de ello, se dibujan propuestas en 1994 y 1997, que plantean ampliar a 65 metros los 30 previstos por los vecinos [Fig. 42 y Fig. 43].

Nuevamente, las alternativas propuestas insistirán en la idea de sacrificar las nueve manzanas a poniente de Luis Despuig y los impares de la calle San Pedro, para una gran plaza y un ‘bulevar’, a partir de la cual prolongar la morfología de la avenida hasta la playa, mediante trazados que sustituyen partes más o menos grandes de la estructura urbana del barrio, cuya morfología sigue

54. El artículo 9, apartado 1 de la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español, dice así: “Gozarán de singular protección y tutela los bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español declarados de interés cultural por ministerio de esta Ley o mediante Real Decreto de forma individualizada”. La Generalitat Valenciana, actúa por ministerio de esta Ley (art 1.3: “Los bienes más relevantes del Patrimonio Histórico Español deberán ser inventariados o declarados de interés cultural en los términos previstos en esta Ley”), por lo que las ampliaciones del siglo XIX, denominadas en el texto del Decreto de declaración como ‘el ensanche de El Cabanyal’, son Patrimonio Histórico Español.

55. *Ampliación de la Travesía de Pescadores 30 metros hacia el norte solicitada por la asociación de vecinos en el Pleno de la Junta Municipal del Marítimo de 8 de enero de 1990 (Diario del Marítimo-Las Provincias 24 de enero de 1990)*, descrita en el apartado 4.2.1.



Ayuntamiento y Conselleria de Cultura parecen haber alcanzado un acuerdo  
**El Paseo al Mar se prolongará curvado hacia el norte, con 65 metros de ancho y arrancando desde una plaza**

Fig. 42 Recorte de prensa sobre la Prolongación por la travesía de Pescadores, 1994. Fuente: <http://lapepri.com/>



Fig. 43 Recorte de prensa sobre la Prolongación por la travesía de Pescadores, 1997. Fuente: <http://lapepri.com/>

sin ser considerada, a pesar de su reciente inclusión en el Patrimonio Español. Incluso, desde la concejalía de urbanismo, se llega a proponer una modificación de la delimitación del perímetro declarado, para incluir parte del Casco Antiguo a cambio de desproteger seis manzanas de la ampliación entre las travesías de Amparo Guillén y Pescadores. Esta modificación no se justifica por motivos patrimoniales, sino para dar paso a la ampliación de Blasco Ibáñez y sin renunciar al ‘bulevar’ San Pedro; en cambio, es significativo el titular de la noticia: “Urbanismo amplía el ámbito de la zona protegida del Cabanyal” [Fig. 44].

Los planificadores de la estructura urbana de la ciudad, seguirán utilizando mecanismos de competencia para imponerse sobre la estructura urbana de El Cabanyal, en lugar de explorar mecanismos de cooperación en los que todos ganen.



Fig. 44 Recorte de prensa sobre la supuesta ampliación del área BIC en El Cabanyal, 1998. Fuente: <http://lapepri.com/>

#### 4.2.3. El Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar

Estas propuestas fueron rellenando el tiempo –y prolongando la inseguridad urbanística y la ausencia de inversiones- entre la declaración de Bien de Interés Cultural y el inicio en octubre de 1997 de un expediente municipal para redactar el *Plan de Reforma Interior del Conjunto Histórico Protegido del Cabanyal-Canyamelar*, con el objetivo de *resolver la adecuada conexión de la Avda. Blasco Ibáñez con el frente marítimo de la ciudad de Valencia*, cuya ejecución fue asumida por un equipo externo encabezado por dos arquitectos municipales en excedencia: Joaquín Monfort Salvador y Vicente Corell Farinós, profesor del Departamento de Proyectos Arquitectónicos de la Universidad Politécnica de Valencia.

Probablemente, el equipo de gobierno municipal, elegido en 1995 por mayoría absoluta por los ciudadanos de Valencia, y sus asesores áulicos debieron pensar que los pobladores de El Cabanyal, también ciudadanos de Valencia, estaban maduros, después de todos estos años de estigmatización, para aceptar de buen grado la promesa de que todos sus problemas se solucionarían si aceptaran el relato construido desde el poder y la sustitución de la parte central de su estructura urbana por la morfología alienígena de la avenida en su discurrir hasta la playa.

#### Las tres alternativas

El equipo encargado darle forma, siguiendo el prejuicio asumido entre los arquitectos urbanistas municipales coincidente con el relato oficial desde el final de la Guerra Civil, de que nada puede “*sustituir total y eficazmente al viejo Paseo al Mar*” para resolver la conexión de Valencia con la playa, centrará sus esfuerzos en cómo prolongar su morfología.

En 1998 se presentaron a información tres alternativas para el *Plan de Reforma Interior El Cabanyal-Canyamelar* [Fig. 45]:

- *Alternativa nº 1: Prolongación de la Avda. Blasco Ibañez con directriz recta y mantenimiento de la anchura del tramo actual, 100 metros.*
- *Alternativa nº 2: Prolongación de la Avda. Blasco Ibañez con directriz ligeramente quebrada hacia el norte, para una mejor adaptación a la trama del Cabanyal, reduciendo la anchura a 48 metros.*
- *Alternativa nº 3: No prolongación de la Avda. Blasco Ibañez y previsión de una gran plaza en la confluencia de la actual Avda. con el Bulevar de Serrería, como solución de cierre del encuentro de la Avda. con los barrios marítimos<sup>56</sup>.*

La estructura urbana de El Cabanyal seguirá sin ser considerada en el asunto; tan solo en la alternativa nº2 se habla de la trama como un aspecto morfológico desvinculado de los pobladores; las tres asumen el inevitable sacrificio de las nueve manzanas a poniente de Luis Despuig y los impares de la calle San Pedro.

En el proceso de información pública, se produjeron 62 escritos con un total de 3.308 firmantes; de esos escritos, los que debaten sobre las alternativas son 48, con 3294 firmantes; 3.252 firmantes de 8 escritos se manifestaron en contra de las tres; 16,5<sup>57</sup> firmantes de sendos escritos a favor de la alternativa nº2; 10,5<sup>58</sup> firmantes de sendos escritos a favor de la nº1; 7 firmantes de sendos escritos en contra de cualquiera que les afecte directamente; y 6 firmantes de sendos escritos a favor de la alternativa nº3. Es decir, el 98,72% de los firmantes está en contra de cualquiera de las tres alternativas. Un resultado contundente. Lo prudente con este resultado, hubiera sido proceder de nuevo a estudiar las alternativas o mejor aún, proceder a estudiar la cuestión de la relación de Valencia con el mar sin prejuicios, cuestionando por

56. Memoria Justificativa del Plan Especial de Protección y Reforma Interior El Cabanyal-Canyamelar (marzo 2000)

57. 14 que están a favor de la alternativa nº2, más la mitad de los 5 que están a favor de la 1 o la 2.

58. 8 que están a favor de la alternativa nº2, más la mitad de los 5 que están a favor de la 1 o la 2.

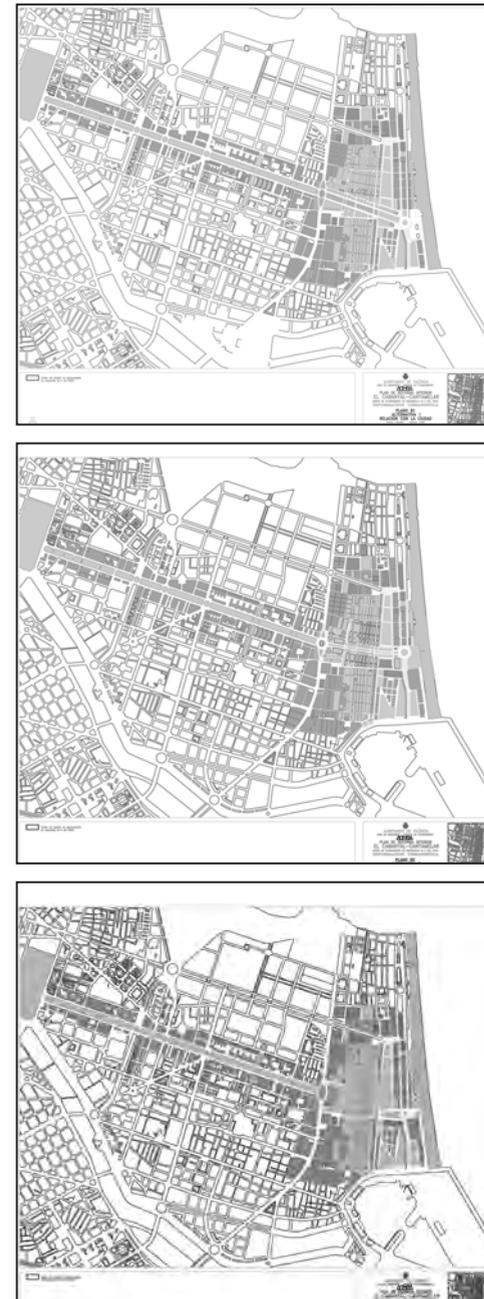


Fig. 45 Las tres alternativas presentadas a información para el *Plan de Reforma Interior El Cabanyal-Canyamelar* en 1998.

tanto las directrices del Plan General de Ordenación Urbana vigente. Sin embargo, en el informe del equipo redactor se confunde permanentemente el concepto de ‘escritos’ con el número de ‘firmantes’, contabilizando sólo el número de escritos, pues al parecer estiman que cuando se sigue un procedimiento generalizado de recogida de firmas, el número de firmantes no tiene el mismo valor que cuando la alegación se presenta a título individual. Ello induce a pensar que, según los redactores, la participación colectiva en la toma de decisiones de planeamiento (que afectan fundamentalmente a la colectividad) no tiene el mismo (o mayor) valor que la participación individual<sup>59</sup>. Sólo tras esta manipulación, el equipo redactor concluye que la más apoyada es la alternativa nº2 (16,5 escritos de 48), cuando en realidad del total de firmantes de sugerencias/alegaciones relacionadas con las alternativas, tan sólo el 1,28% se manifestaron a favor.

### ***Del Plan Especial de Reforma Interior al Plan Especial de Protección y Reforma Interior***

Amparado en esta interpretación tendenciosa del resultado, el 24 de julio de 1998, en un acuerdo del Pleno del Ayuntamiento (con mayoría absoluta popular) se decide encargar “*la redacción definitiva del Plan del Cabanyal-Canyamelar, eligiendo la alternativa número 2 que contempla la prolongación de la Avenida Blasco Ibañez con 48 metros de anchura hasta su encuentro con el Paseo Marítimo, estableciendo un quiebro de su eje en el punto de encuentro con el Bulevar de Serrería*”. En su redacción definitiva el proyecto incorporó la palabra protección para presentarse al trámite de información pública entre abril y mayo de 1999 con el nombre de *Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar*. Al finalizar el plazo se habían presentado un total de 598 escritos diferentes que contienen 72.834 alegaciones, presentadas por 6.692 personas. De dichas alegaciones

un total de 72.226 solicitan la retirada del Proyecto, oponiéndose con carácter general a la prolongación de la avenida de Blasco Ibañez<sup>60</sup>. El equipo redactor deniega lo solicitado en los más de 500 escritos que se oponían a la prolongación, y sigue adelante con su plan incorporando pequeñas modificaciones en atención a algunas alegaciones sobre cuestiones particulares.

El plan del ayuntamiento fue aceptado por la mayor parte de las instituciones oficiales y sus argumentos compartidos por una gran parte de los profesionales de la planificación urbanística. Entre las voces discrepantes cabe destacar la de José Ignacio Casar Pinazo, arquitecto inspector de patrimonio de la Conselleria de Cultura, que redactó un exhaustivo y bien argumentado “*informe desfavorable al Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar por cuanto infringe el contenido de la Declaración del Conjunto Histórico del Cabanyal integrado en el Conjunto Histórico de Valencia, declarado por Decreto 57/93 del Gobierno de la Generalitat Valenciana, e incumple los mandatos legales que para el desarrollo del planeamiento de un conjunto histórico establece la Ley 4/98, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano, especialmente por alterar la estructura del Conjunto declarado y por desestimar la calificación de los bienes de relevancia local*”<sup>61</sup>.

### ***El PEPRI 2001: ni la traza virtual ni la integridad de la realidad***

El informe del arquitecto inspector, no fue refrendado por la Conselleria de Cultura que a través de su subsecretaria Ascensión Figueres, acabará resolviendo el expediente a favor del plan municipal a principios del año 2001, apoyándose en informes ajenos a dicha Conselleria<sup>62</sup>. Superado este último escollo, por “*Resolución del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de 2 de abril de 2001 (...) se aprueba*

59. AZULAY TAPIERO, Marilda y GARCÍA MARTÍNEZ, Vicente: “Informe sobre el Plan del Cabanyal-Canyamelar”. Valencia, 2001 (inédito).

60. Según informe de la Sección Administrativa del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

61. CASAR PINAZO, José Ignacio (arquitecto inspector de Patrimonio): “Informe Técnico de la Unidad de Inspección del Patrimonio Histórico Artístico de la Dirección Territorial de Cultura y Educación de Valencia, sobre la adecuación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior Cabanyal-Canyamelar, a los requerimientos patrimoniales del Conjunto declarado del Cabanyal”. Valencia, a 21 de junio de 2000

62. Entre los que destaca el dictamen encargado a Alejandro Escribano Beltrán, redactor del Plan General de Ordenación Urbana vigente, de cuyos argumentos se escribirá más adelante.

63. DOGV de 26-06-2001.

64. Según la Memoria Justificativa de marzo 2010, pág 15, se establece “un régimen de sustitución de PB+1 ó PB +2 acorde con los objetivos de recuperar la ‘silueta paisajística’ de la edificación tradicional”

65. Según la Memoria Justificativa de marzo 2010, pág 16: “El Plan Especial de Protección El Cabanyal - Canyamelar no establece (...) parcelaciones ni agregaciones de inmuebles salvo las que contribuyen a la mejor conservación general del conjunto” pero ni las prohíbe ni las regula, ni cataloga la parcelación existente.

66. Art 39.2.a) de la Ley 4/1998 del Patrimonio Cultural Valenciano.

67. El análisis detallado del Catálogo de Bienes Protegidos en el ámbito de intervención del PEPRI se puede consultar en el punto 4.2. de CASAR PINAZO, José Ignacio (arquitecto inspector de Patrimonio): Informe Técnico de la Unidad de Inspección del Patrimonio Histórico Artístico de la Dirección Territorial de Cultura y Educación de Valencia, sobre la adecuación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior Cabanyal-Canyamelar, a los requerimientos patrimoniales del Conjunto declarado del Cabanyal”. Valencia, a 21 de junio de 2000.

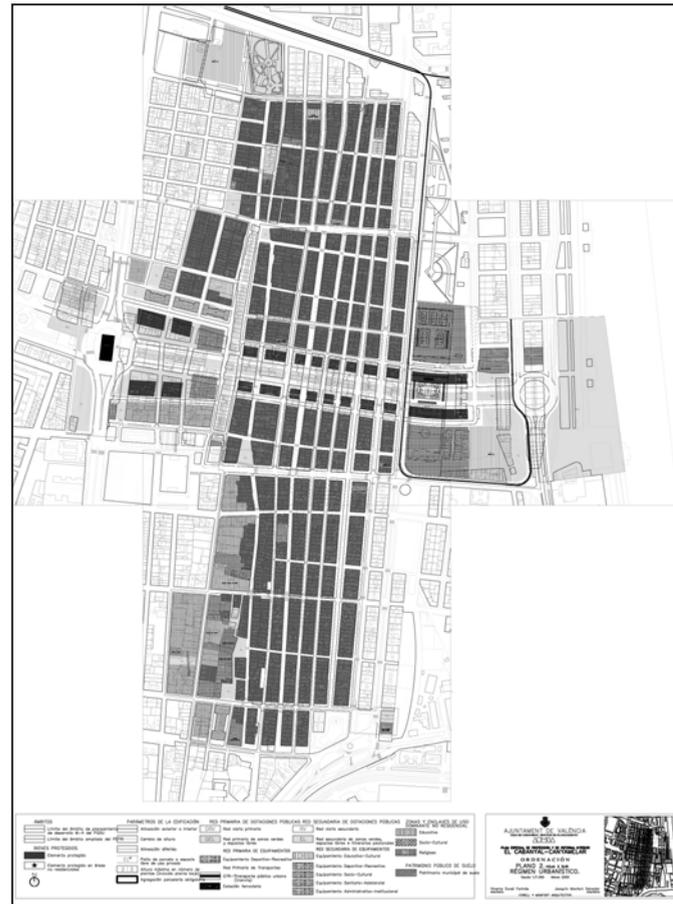


Fig. 46 Plano de Régimen Urbanístico del PEPRI, 2001. Fuente: PEPRI01

*definitivamente (...) el plan especial de reforma interior Cabañal–Canyamelar de Valencia*<sup>63</sup> [Fig. 46]. El plan aprobado contempla en su Memoria Justificativa dos objetivos fundamentales:

- OBJETIVO N° 1: Regeneración y revitalización de los barrios de El Cabanyal y El Canyamelar.
- OBJETIVO N° 2: Resolver la adecuada conexión de la Avda. Blasco Ibáñez con el frente marítimo de la ciudad de Valencia

## Objetivo n°1

Respecto al objetivo n° 1, la regeneración y revitalización se entiende desde un enfoque exclusivamente morfológico con una exhaustiva información relativa a las características actuales de la edificación catalogada y una definición de las condiciones de la futura, recogida en la memoria justificativa, las normas urbanísticas y los tres tomos de la ordenanza gráfica. Pero respecto a este objetivo, el plan es incompleto debido a la escasez o ausencia del obligatorio análisis que relacione aquellas condiciones morfológicas con sus pobladores como testimonio de su cultura, cuestión esta reflejada en la definición de Conjunto Histórico recogida en la Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español: “la agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad de asentamiento continua o dispersa, condicionada por una estructura física representativa de la evolución de una comunidad humana por ser testimonio de su cultura o constituir un valor de uso y disfrute para la colectividad”. Por este motivo, su enfoque morfológico, aunque exhaustivo, es arbitrario.

Respecto a las condiciones de volumen y forma de la edificación, la combinación de las normas de altura máxima y enrase de cornisas<sup>64</sup> con la ausencia de protección de la parcelación existente e indefinición de parcela máxima<sup>65</sup>, alteraría la silueta característica de las calles de El Cabanyal [Fig. 47]. Esta alteración vulneraría la legislación patrimonial que obliga a “mantener (...) las características generales del ambiente y de la silueta paisajística”<sup>66</sup>

El enfoque morfológico, se traslada a los criterios empleados en el Catálogo de Bienes Protegidos<sup>67</sup> del PEPRI, que valora sus aspectos urbanísticos y arquitectónicos desde un punto de vista formal, y que respecto a los valores socioculturales se limita tener “en cuenta la relación del edificio con hechos históricos,

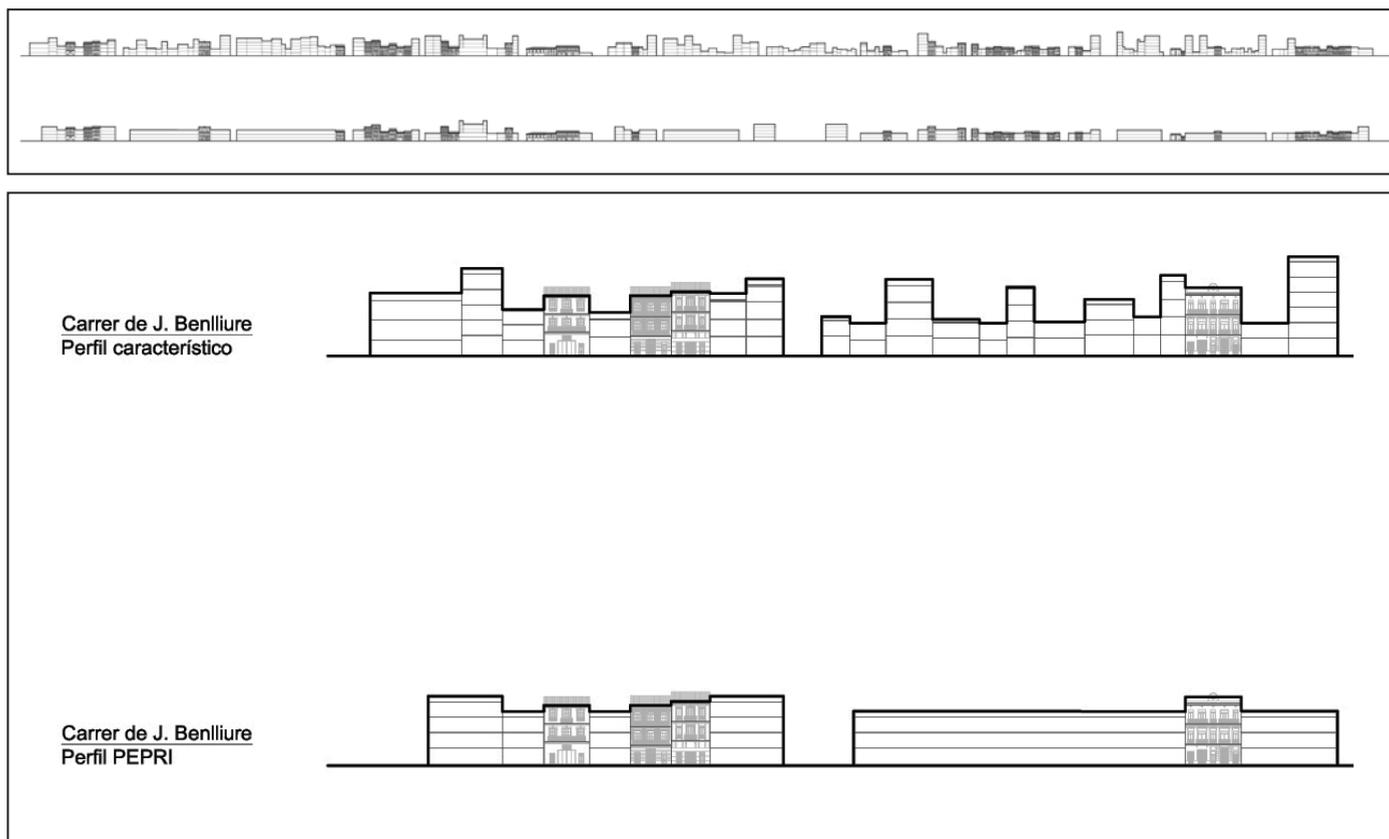


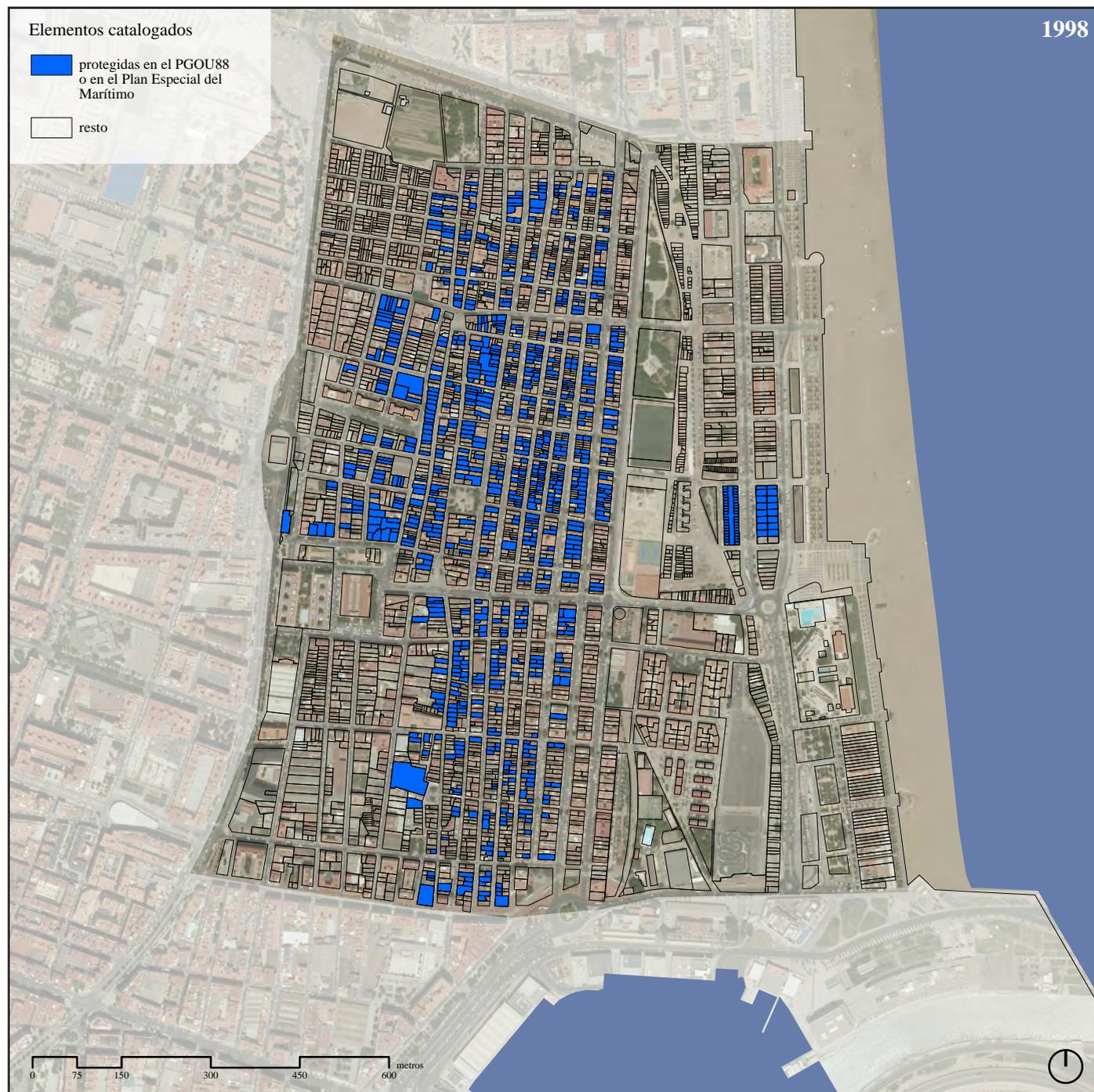
Fig. 47 Perfil completo y detalle de la fachada a levante de la calle J. Benlliure, y la misma según la ordenación del PEPRI. Las fachadas protegidas es la única referencia morfológica. No se tienen en cuenta las fincas de pisos como parte de la morfología, y al no respetarse la parcelación y permitir una ordenación de manzana, se suprime el perfil característico del conjunto y el especial protagonismo de cada edificio en el espacio público. Fuente: elaboración propia, datos PEPRI01.

*políticos o sociales de relevancia con independencia de su valor arquitectónico o urbanístico”, obviando como siempre, la relación entre la edificación y sus pobladores, fruto de la permanencia de las acciones de habitar y poblar. El Catálogo del PEPRI, modifica el transitorio del Plan General de Ordenación Urbana vigente y también el del Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo, descatalogando todo lo que debería ser demolido para dejar paso a la prolongación de la avenida según la alternativa nº2 [Fig. 48, Fig. 49 y Fig. 50]. “No hay razones de orden patrimonial que*

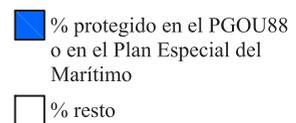
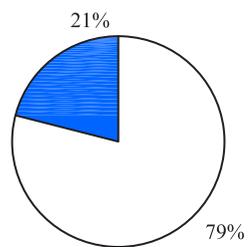
*permitan minusvalorar la arquitectura de esta zona central, circunstancia que no otorga crédito alguno a la selección del tramo central del Conjunto Declarado para proponer en él la prolongación de Blasco Ibáñez”<sup>68</sup>. Para compensar numéricamente a los descatalogados, se catalogan nuevos edificios fuera de ese tramo central. La inconsistencia o inexistencia de argumentos de orden patrimonial tanto para descatalogar como para catalogar nuevos bienes, descalifica el Catálogo de Bienes Protegidos del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar<sup>69</sup>.*

68. CASAR PINAZO, José Ignacio (arquitecto inspector de Patrimonio): “Informe Técnico de la Unidad de Inspección del Patrimonio Histórico Artístico de la Dirección Territorial de Cultura y Educación de Valencia, sobre la adecuación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior Cabanyal-Canyamelar, a los requerimientos patrimoniales del Conjunto declarado del Cabanyal”. Valencia, a 21 de junio de 2000.

69. “De las múltiples lecturas que se hacen del PGOU quizá falta la realización de una que sea conforme con la protección de los bienes patrimoniales. El Plan General incorporó una nueva filosofía en el tratamiento de la ciudad histórica que permitió restringir y mucho los parámetros de vinculación patrimonial inicialmente integrados en la incoación de 1978. Esta medida de racionalidad urbanística generó una situación estable a nivel de reconocimiento y tutela patrimonial que se reflejó en la Delimitación de 1992, y en la Declaración de 1993, Tuvo también su reflejo en el Convenio Marco de 1994 y en el Informe de Validación subsiguiente que apostaban claramente por la estabilidad urbanística protectora que el PGOU propugnaba. La descatalogación de un 46% de la edificación protegida transitoriamente por el PGOU -porcentaje que se reduce al 24% si consideramos los 100 nuevas catalogaciones que el PEPRI plantea en el ámbito declarado- supone un cambio trascendental en la protección de la edificación que, probablemente, cuestione el sentido validador del Informe emitido en su día por la Consellera de Cultura respecto del planeamiento de la ciudad de Valencia” [Idem].

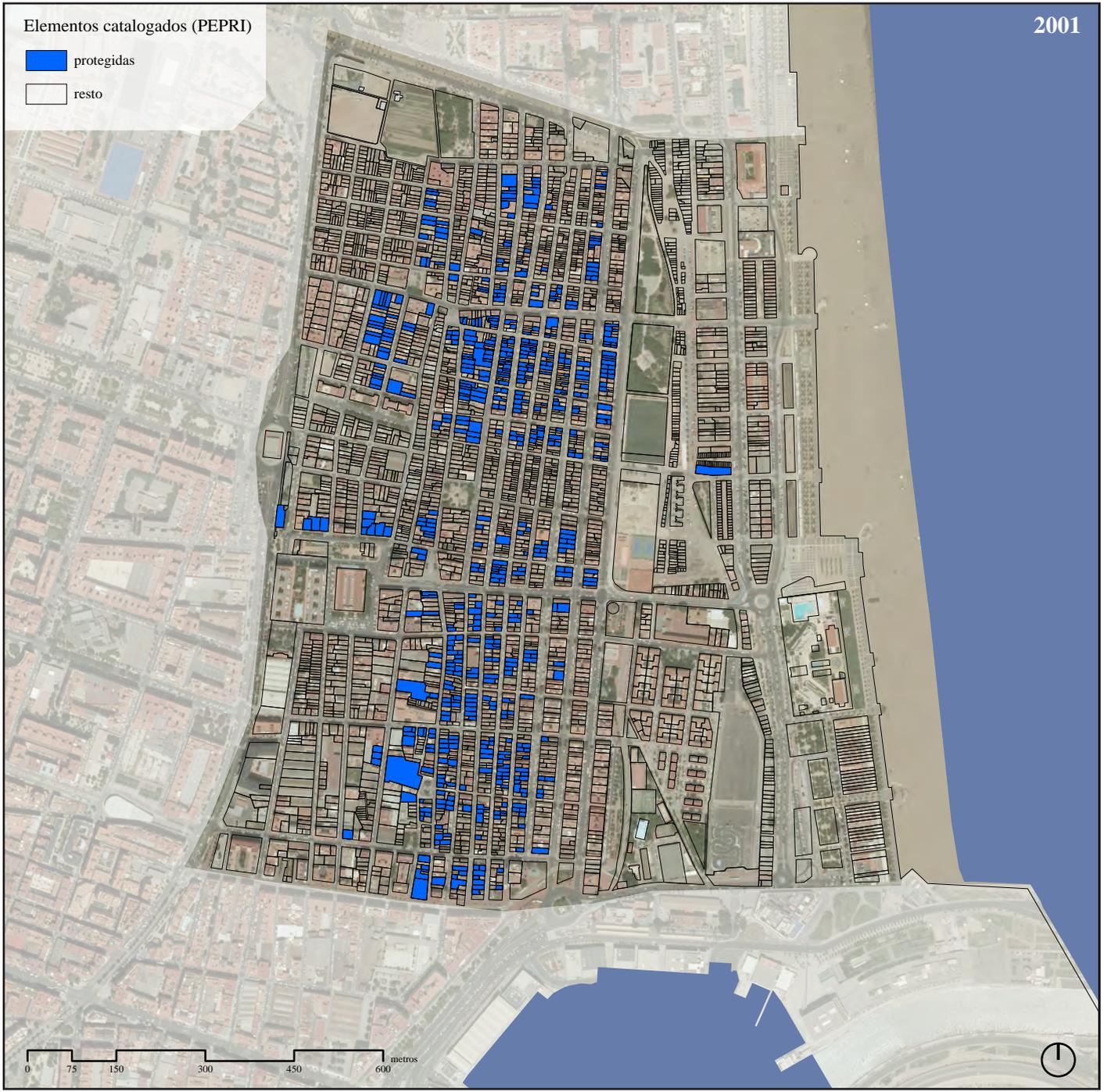


**1998. Elementos catalogados**



[% sobre el total de parcelas existentes]

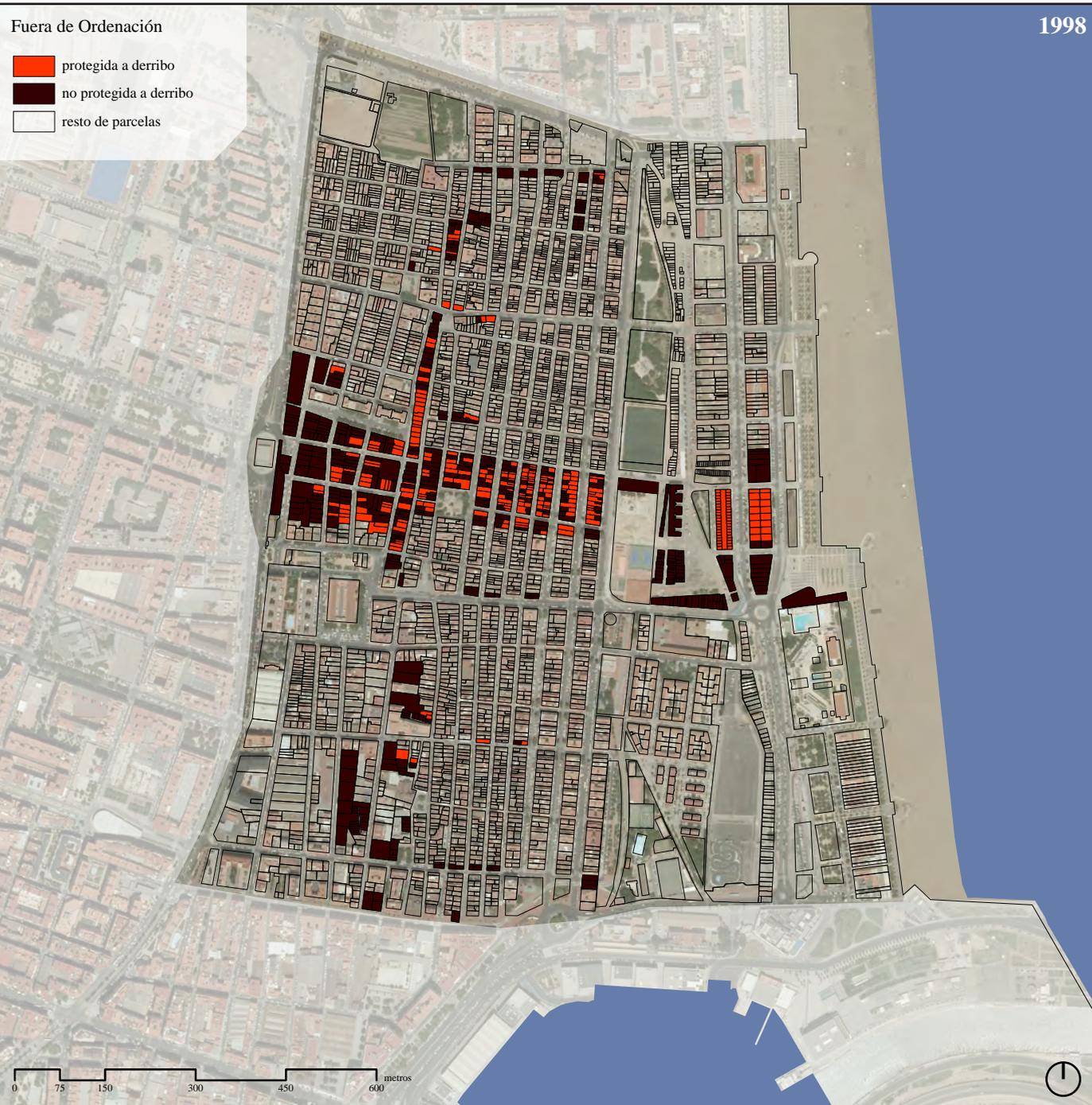
Fig. 48 Elementos catalogados en 1998: Parcelación con edificación protegida en el PGOU88 y en el Plan Especial de Ordenación del Marítimo. Fuente: elaboración propia



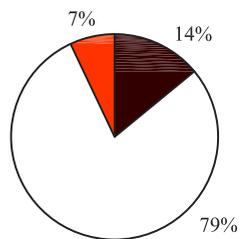
PEPRI01. Elementos catalogados



Fig. 49 Elementos catalogados en el PEPRI, 2001. Fuente: elaboración propia.



PEPRI01. Fuera de Ordenación



- % protegido a derribo
- % a derribo
- % resto

[% sobre el total de parcelas existentes]

Fig. 50 Elementos protegidos por el PGOU88 y en el Plan Especial del Marítimo y declarados Fuera de Ordenación Sustantiva en el PEPRI. Fuente: elaboración propia.

Por otra parte, el obligatorio “*estudio completo de las consecuencias sociales y económicas* (de la ejecución de los Planes de Reforma Interior que debe integrarse en su memoria justificativa), *justificando la previsión de medidas precisas que garanticen la defensa de los intereses de la población afectada*”<sup>70</sup>, se va a limitar a una suerte de humanización del mecanismo de expropiación previsto para la obtención de suelo en las unidades de actuación. El plan propone una concertación previa a la expropiación, donde “*El Ayuntamiento de Valencia, a través de su Oficina para la Rehabilitación de El Cabanyal - Canyamelar, dependiente de la sociedad municipal AUMSA, promoverá y facilitará mediante todos los medios técnicos y económicos a su alcance los acuerdos previos de permuta y realojo que se consideren necesarios para evitar, siempre que sea posible, la expropiación de los inmuebles afectados que se sitúan en las áreas que se reservan para actuaciones a realizar mediante expropiación*”<sup>71</sup>. Los objetivos de la concertación son “*la agilización del desarrollo urbanístico establecido por el Plan y la consideración de las circunstancias sociales de la población afectada directamente por el planeamiento*”<sup>72</sup>.

Para alcanzar el segundo objetivo se establecen las condiciones económicas de la permuta que se presentan como ventajosas: “*La valoración económica tanto de la vieja como de la nueva vivienda se realizará con criterios de mercado en el momento de la concertación*”<sup>73</sup>. Pero sus habitantes no consideran su vivienda vieja, sino la vivienda que habitan, decorosa, bien ventilada e iluminada y con la que se sienten identificados, que se relaciona con el espacio público del barrio de una forma apropiada a su manera de poblar, aspectos todos ellos relativos a las circunstancias sociales que deberían estar presentes en una valoración que contemple el valor de uso en lugar del valor de cambio. Como consecuencia, numerosos vecinos han rechazado las condiciones de la concertación.

Como la concertación puede ser simultánea a la ejecución de cada actuación, se iniciarán las demoliciones y los tapiados antes de que todos los vecinos afectados hayan aceptado sus condiciones. El paisaje urbano envejecido pero decoroso, se irá sustituyendo por otro de solares y abandono que atraerá a sectores marginales y vulnerables, y se percibirá como molesto y peligroso; un caso de libro de ‘mobbing inmobiliario’, una práctica del sector privado, ejercido desde una institución pública que debería velar por evitarlo. Esta práctica favorece el primer objetivo de la concertación “*la agilización del desarrollo urbanístico del plan*”<sup>74</sup>, mediante el ejercicio de un poder fuerte con los débiles y débil con los poderosos, que ha forzado concertaciones indeseadas y provocado no pocos problemas psicológicos en el vecindario que se ha negado a concertar.

## Objetivo nº2

El objetivo nº 2, está relacionado con el objetivo irrenunciable enunciado en 1988 en el *Plan General de Ordenación Urbana* de solucionar el *acceso fluido al mar a través de la Avenida de Blasco Ibáñez*. En su redacción se deslizan dos prejuicios que acotan la deseada solución: primero se alude a la adecuada conexión y no al acceso fluido y segundo se habla de frente marítimo y no mar. La prolongación de los paños de fachada de la avenida de la ciudad, asegurarían la conexión con los de la fachada de ese futuro frente marítimo de la ciudad, ocultando en sus traseras los restos petrificados de El Cabanyal.

Para hacerlo posible sin vulnerar la legislación patrimonial que obliga a “*mantener la estructura urbana y arquitectónica del conjunto y las características generales del ambiente y de la silueta paisajística*”<sup>75</sup>, los redactores del *Plan Especial de Protección y Reforma*

70. Artículo 75 del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana (Decreto 201/1998 de 15 de Diciembre, de la Generalitat Valenciana).

71. Plan Especial de Protección y Reforma Interior El Cabanyal-Canyamelar: MEMORIA JUSTIFICATIVA, marzo 2000 (pág 64).

72. Plan Especial de Protección y Reforma Interior El Cabanyal-Canyamelar: MEMORIA JUSTIFICATIVA, marzo 2000 (pág 53).

73. Plan Especial de Protección y Reforma Interior El Cabanyal-Canyamelar: MEMORIA JUSTIFICATIVA, marzo 2000 (pág 64).

74. Plan Especial de Protección y Reforma Interior El Cabanyal-Canyamelar: MEMORIA JUSTIFICATIVA, marzo 2000 (pág 53).

75. Art 39.2.a) de la Ley 4/1998 del Patrimonio Cultural Valenciano. Al hablar del Objetivo 1, ya se ha evidenciado la modificación del ambiente y la silueta paisajística, implícita en las normas urbanísticas del PEPRI.

*Interior* definen lo que para ellos significa el concepto de ‘estructura urbana’ en el que dicen “*deben quedar incorporados todos aquellos elementos o parámetros urbanos cuya sucesiva agregación a lo largo de los años y su consecuente articulación ha ido configurando las características generales del ambiente y la silueta paisajística*”<sup>76</sup> que describen: “*el trazado de las vías públicas, el régimen de alturas de la edificación, el régimen de usos establecido, los espacios libres de uso público, el entramado de suelos dotacionales, etc*”<sup>77</sup>. Como se ha repetido en numerosas ocasiones, la ausencia del elemento o parámetro ‘pobladores’, equipara este concepto de ‘estructura urbana’ al de ‘morfología urbana’, que los autores entienden que debe contemplar su adecuada inserción con las estructuras-morfologías urbanas de su entorno. El hilo argumental de los autores, les lleva a la conclusión de que la nueva estructura-morfología urbana de la inexistente futura prolongación de la avenida, deberá adaptarse a la existente y real en El Cabanyal; y es lo que hacen al girar la traza<sup>78</sup> y estrechar la calzada.

El PEPRI, no resolverá el dilema planteado en el PGOU88 entre una *traza urbana de casi un siglo de vigencia y la integridad de un barrio con una fuerte personalidad*. La avenida torcida y estrechada, alejada de la traza ideal recta y de 100 metros de anchura que obsesiona a los urbanistas desde hace más de un siglo, violentará la integridad del barrio. La estructura-morfología urbana declarada Bien de Interés Cultural<sup>79</sup>, se verá alterada, lo que entra en contradicción con la legislación patrimonial que obliga a *mantener la estructura urbana y arquitectónica del conjunto* declarado.

Para deshacer este entuerto el Ayuntamiento encargó a través de la Sociedad Municipal AUMSA a finales del año 2000 a Alejandro Escribano Beltrán, Profesor de Planeamiento Urbano de la Universidad Politécnica de Valencia y director del Plan General de Ordenación

Urbana vigente desde 1988, un dictamen que en su punto 2.2. ‘La estructura urbana como referente básico de la ordenación. Alcance y posibilidades de sus transformaciones’ afirma que “*no puede entenderse la estructura urbana más que en el sentido urbanístico y no reduccionista del término, que obliga a considerar la relación con el entorno como parte de esa misma estructura. En definitiva, el Cabanyal Canyamelar no es sino una mera subestructura urbana diferenciada de una de mayor alcance que engloba todo el nordeste de la ciudad y en donde es imposible hacer una lectura de una trama urbana aislada de este contexto en el que la traza actual y la posible prolongación del Paseo al Mar, bajo cualquiera de sus formulaciones, no se entienda como parte de dicha estructura*”. Asunto resuelto; si esto es así “*la apertura posible del Paseo al Mar a través de este conjunto es, en efecto, una modificación de alineaciones*” que permitiría la legislación patrimonial, siempre que “*contribuyan a la mejor conservación general del conjunto*”<sup>80</sup>, extremo éste que justifica en el punto 3.2 ‘Los efectos en la mejora de la conservación del conjunto del CabanyalCanyamelar’ diciendo: “*La apertura del Paseo al Mar mejorará muy sensiblemente la escala urbana, la habitabilidad y las condiciones medioambientales del trazado urbano actual, dotado de una densa y mal aireada trama*”

Al ignorar a los pobladores mediante esta definición que se autoproclama urbanística, la estructura urbana queda reducida a morfología que además, es arbitrariamente calificada de densa y mal aireada. Desde este acercamiento urbanístico-morfológico que ignora todo aquello que no protege –después de tener buen cuidado en no proteger nada que se interponga a su punto de vista- su manipulación es posible e incluso deseable; y los costes sociales que esa manipulación produzca deberán asumirlos otras instancias.

Pero serán esos costes sociales, el argumento que empleará el sujeto paciente, pobladores del barrio,

76. Plan Especial de Protección y Reforma Interior El Cabanyal-Canyamelar: MEMORIA JUSTIFICATIVA, marzo 2000 (pág 14).

77. Plan Especial de Protección y Reforma Interior El Cabanyal-Canyamelar: MEMORIA JUSTIFICATIVA, marzo 2000 (pág 15).

78. Una traza análoga a la calificada como arbitraria en el epígrafe ‘La conexión núcleo central frente marítimo: el proyecto del Paseo al Mar y Bulevares alternativos’ de la Memoria Justificativa del PGOU88: “*Cuando en 1.983 el Ayuntamiento, a través de la Modificación el Plan General en el Litoral, elimina las aberrantes determinaciones del Plan General de 1.966 en la costa, suprime la prolongación del Paseo al Mar a través del Cabañal. Debe señalarse que este planteamiento elimina la traza de dicho Plan, deformada y girada al norte arbitrariamente por el citado Plan General*”.

79. “*Cabe afirmar con rotundidad que el Paseo al Mar o Avenida Blasco Ibáñez, ni como realidad ni como proyecto forma parte de (la trama urbana protegida)*”. Voto Particular de la Sentencia nº1376/04 del Tribunal de Justicia de la Comunidad Valenciana de 1 de octubre de 2004.

80. Art 39.2.a) de la Ley 4/1998 del Patrimonio Cultural Valenciano.

para oponerse a su destino aferrándose a la condición de patrimonio español de sus ampliaciones del siglo XIX, una vez que la profesión encargada por las clases dirigentes para dirigir el planeamiento urbanístico, salvo honrosas excepciones, aceptara sin una respuesta contundente los torticeros argumentos que diciéndose ‘urbanísticos’, trataban de justificar el anacronismo de un PEPRI, cuya ejecución supondría la demolición de 1651 viviendas alojadas en los edificios construidos en las 787 parcelas que quedan en fuera de ordenación sustantivo y el desplazamiento de la población que las habita; un PEPRI, cuya ejecución supondría la sustitución de la estructura urbana de El Cabanyal por otra distinta.

## ANÁLISIS DEL MOMENTO DEL ENCARGO DEL PLAN DEL CABANYAL-CANYAMELAR

La fecha del encargo del Plan Cabanyal-Canyamelar, es el sexto momento seleccionado para identificar los patrones que relacionan los aspectos morfológicos de la estructura urbana de El Cabanyal con los geográficos y sociológicos. En la década de los 60 del siglo pasado, el desarrollismo que siguió a la autarquía en el régimen franquista, estableció un estándar de vivienda expresado en las sucesivas legislaciones de protección oficial. Este estándar, compatible con las fincas de pisos en propiedad horizontal, como se describió en el análisis del momento cuarto, será aceptado por el proletariado industrial atraído por la oferta de trabajo en El Cabanyal.

La memoria social asociada al oficio marinero de la población anterior a 1939, compartirá el espacio de sociabilidad con la de este proletariado industrial. Los relatos que sustentan la primera, sustentan la conservación y desarrollo de los patrones y reglas definidas para el momento tercero. Los relatos que sustentan la segunda, modifican a partir de 1960 el patrón 2, relación intensa con la calle, pero generalmente se respeta el patrón 1, parcelación menuda y variada, característica de una estructura popular de la propiedad que impide grandes promociones inmobiliarias. Se mantiene de esta forma el protagonismo individual de cada edificio respecto a su calle, característico de la morfología del barrio.

Ambos relatos, caracterizan en 1998 la memoria social del barrio. La finca de pisos sobre la parcelación variada y menuda, representa el relato de las clases medias herederas del proletariado industrial que habita en ellas. Estas fincas no debieran ser excluidas en la valoración global de la estructura urbana de El Cabanyal. La documentación gráfica disponible en este momento,

permite comprobar el nivel de permanencia de los patrones y la validez de las reglas definidas para el momento del final de la Guerra Civil:

### Patrón 1

Las parcelas compatibles con la parcelación original de las barracas y sus sucesivas subdivisiones, serán todas aquéllas cuya superficie no supere los 225 m<sup>2</sup>. Este patrón permanece en el 87% de las parcelas existentes en el barrio [Fig. 51].

### Patrón 2

Las edificaciones de tres o menos plantas son compatibles con una relación intensa con la calle. Este patrón permanece en el 74% de las parcelas existentes en el barrio [Fig. 52].

La regla que relaciona los patrones 1 y 2, es válida en el 77% de las edificaciones existentes en las parcelas que cumplen el patrón 1 [Fig. 53].

### Patrón 3, en relación con el espacio parcelado

Con respecto a la orientación, el patrón se mantiene igual que en el momento anterior. La ‘mochila tecnológica’ necesitará cada vez más espacio en detrimento del espacio libre en parcela. Se estima suficiente un espacio libre en parcela  $\geq 15\%$ . El cumplimiento de este patrón sigue disminuyendo hasta el 26% de las parcelas existentes en el barrio [Fig. 54].

La regla que relaciona los patrones 1, 2 y 3, se mantiene respecto al momento anterior en el 31% de las edificaciones existentes en las parcelas que cumplen los patrones 1 y 2 [Fig. 55].



1998

**Patrón 1**  
■ parcela ≤ 225m<sup>2</sup>  
 □ resto de parcelas

1998. Patrón 1

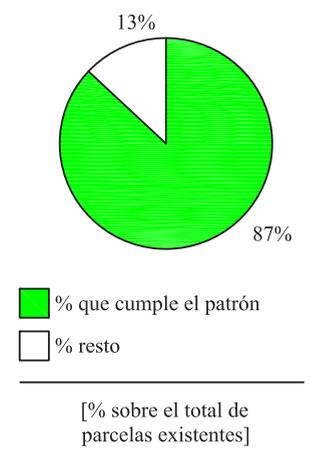
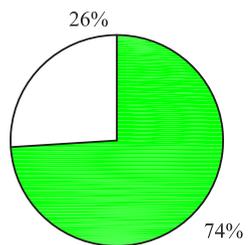


Fig. 51 Patrón 1 en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



**1998. Patrón 2**



■ % que cumple el patrón  
□ % resto

[% sobre el total de parcelas existentes]

Fig. 52 Patrón 2 en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.propia.



1998. Regla 1+2

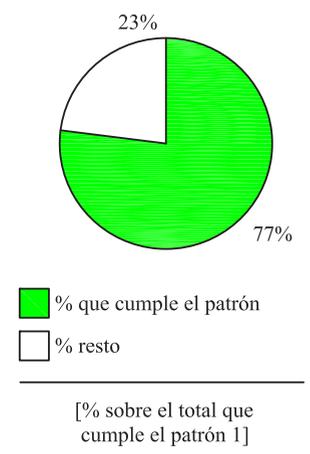
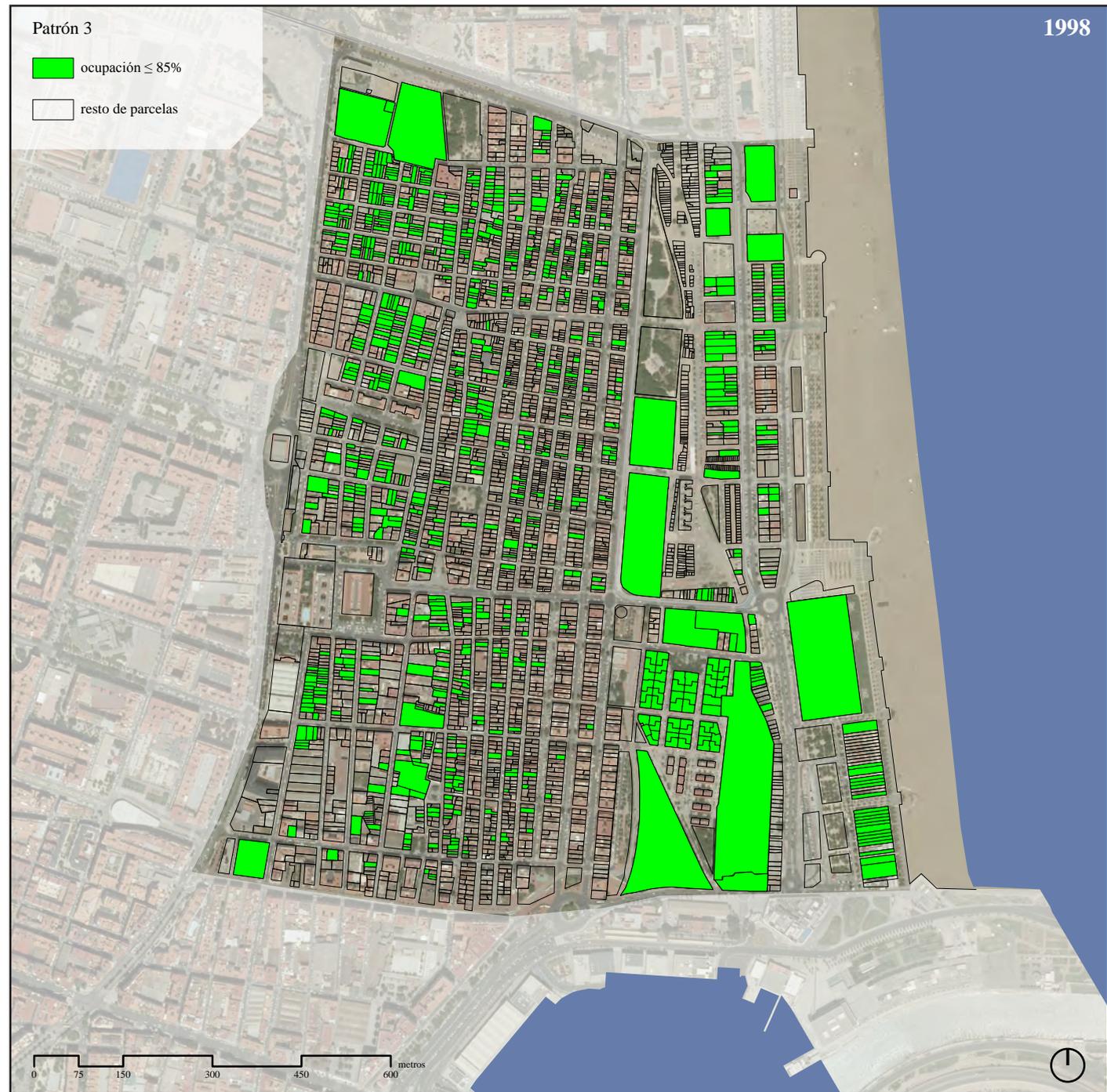


Fig. 53 Regla 1+2 en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



1998. Patrón 3

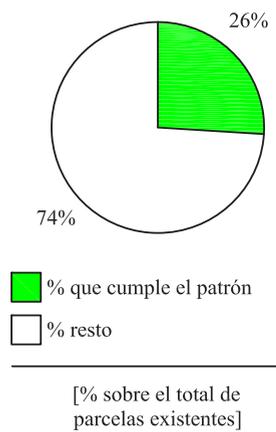
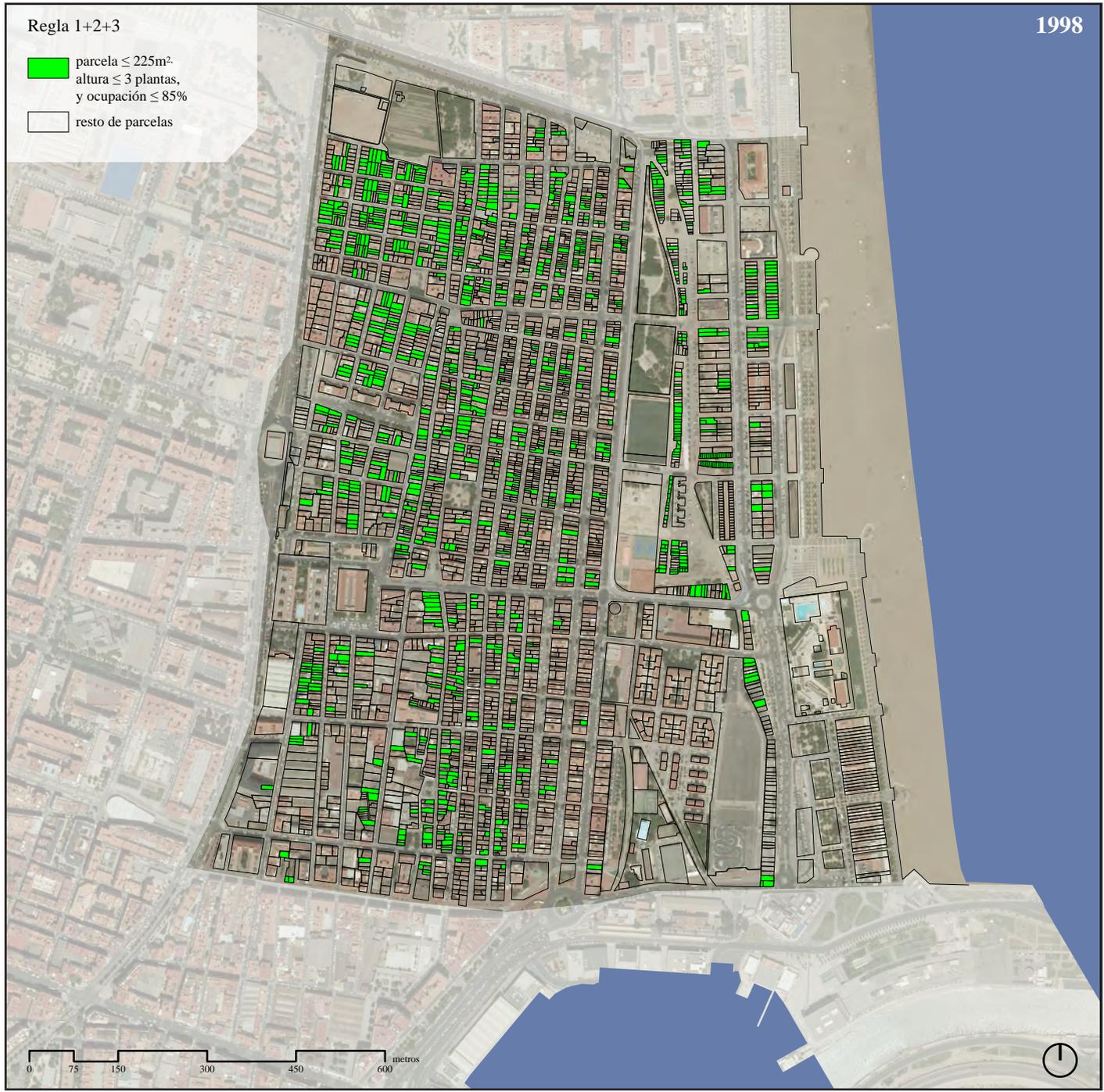


Fig. 54 Patrón 3 en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



1998. Regla1+2+3

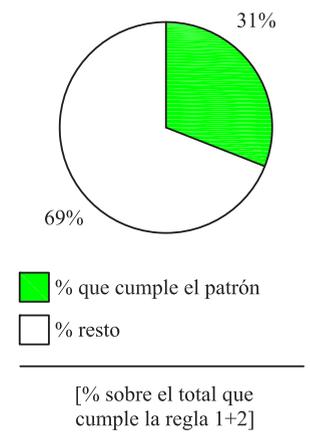


Fig. 55 Regla 1+2+3 en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Patrón 3, en relación con el espacio no parcelado

La orientación norte-sur de las calles y este-oeste de las travesías, se cumple en la totalidad de la morfología del espacio no parcelado de la dinámica del crecimiento retiforme.

Patrones 4 y 5, en relación con el espacio público no parcelado

En los terrenos de las dismanteladas instalaciones ferroviarias de servicio del puerto, aparecen el parque sobre elevado y el polideportivo que impedirá la conexión de siete de las once travesías de la ampliaciones del siglo XIX con sus correspondientes en la periferia del siglo XX, en la zona del Cabanyal y Cap de França.

Exceptuando los bordes internos del casco antiguo y de las dismanteladas instalaciones ferroviarias de servicio al puerto, el crecimiento retiforme se extenderá desde la playa, donde la industria de ocio irá ocupando paulatinamente los antiguos edificios industriales de la industria pesquera, hasta los límites administrativos de El Cabanyal como barrio de Valencia.

En 1988, salvo en las interrupciones de los bordes internos del casco antiguo y los terrenos entre las ampliaciones del siglo XIX y la periferia a levante, los patrones 3, 4 y 5 del espacio no parcelado público se cumplen en la morfología retiforme del barrio valenciano de El Cabanyal, fruto de su dinámica autónoma de crecimiento [Fig. 56].

Durante este periodo, no se producirán obras significativas en el puerto. El desplazamiento de la línea de costa ocasionado por el ensanchamiento del dique de Llovera, permitirá modificar la relación sin solución de continuidad entre el barrio y la playa, interponiendo la sección extruida del paseo marítimo construido a partir de 1990, donde se ubicarán las instalaciones hosteleras que hasta entonces se montaban en temporada sobre la arena: los populares merenderos se transformarán en restaurantes no tan populares [ver Fig. 26, página 184].

Según el punto de vista vertical que se adopta al leer una cartografía, salvo más derribos en la zona de El Clot, el mencionado polideportivo y parque elevado a levante de Dr. Lluç y los primeros dismantelamientos de las industrias cercanas al vial que ha sustituido en superficie las vías soterradas en 1991 del ferrocarril de Castellón, prácticamente no hay modificaciones en el manzanario de la retícula respecto a 1988.

El ferrocarril eléctrico a Bétera, clausurado en 1990, será sustituido por la línea 4 del tranvía de la Generalitat Valenciana en 1994; desaparece así la última barrera ferroviaria entre El Cabanyal y su playa-industria. .

El Paseo al Mar alcanzará el vial sobre las vías soterradas del ferrocarril de Castellón, límite administrativo del barrio de El Cabanyal: El Paseo con el nombre de avenida de Blasco Ibáñez, alcanzará en la práctica su objetivo original en El Cabanyal unos cien años después de su inclusión en 1883 en el Plan de Caminos y Paseos [Fig. 57].

El PEPRI01, se ajustará al relato hegemónico protagonizado por el eslogan 'Valencia vive de espaldas al mar' y para evitarlo parte de la premisa de prolongar la avenida de Blasco Ibáñez. Pero no atenderá a la recomendación implícita en la Memoria Justificativa del PGOU88 respecto a respetar su original traza rectilínea y los 100 metros de anchura de su calzada central. La prolongación girada hacia el norte para 'adaptarse a la retícula' y estrechada para disminuir el coste social, no satisfará ni al Ministerio de Cultura, garante del Patrimonio Español, ni a los pobladores del barrio, sujetos pacientes del coste social.

Los pobladores de El Cabanyal se aferrarán la condición patrimonial de la morfología de la zona declarada Bien de Interés Cultural, para oponerse al destino imaginado por los redactores del PEPRI01 y los políticos que se lo encargaron.

En el punto 4.3, se describe este conflicto y su resultado.



Fig. 56 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

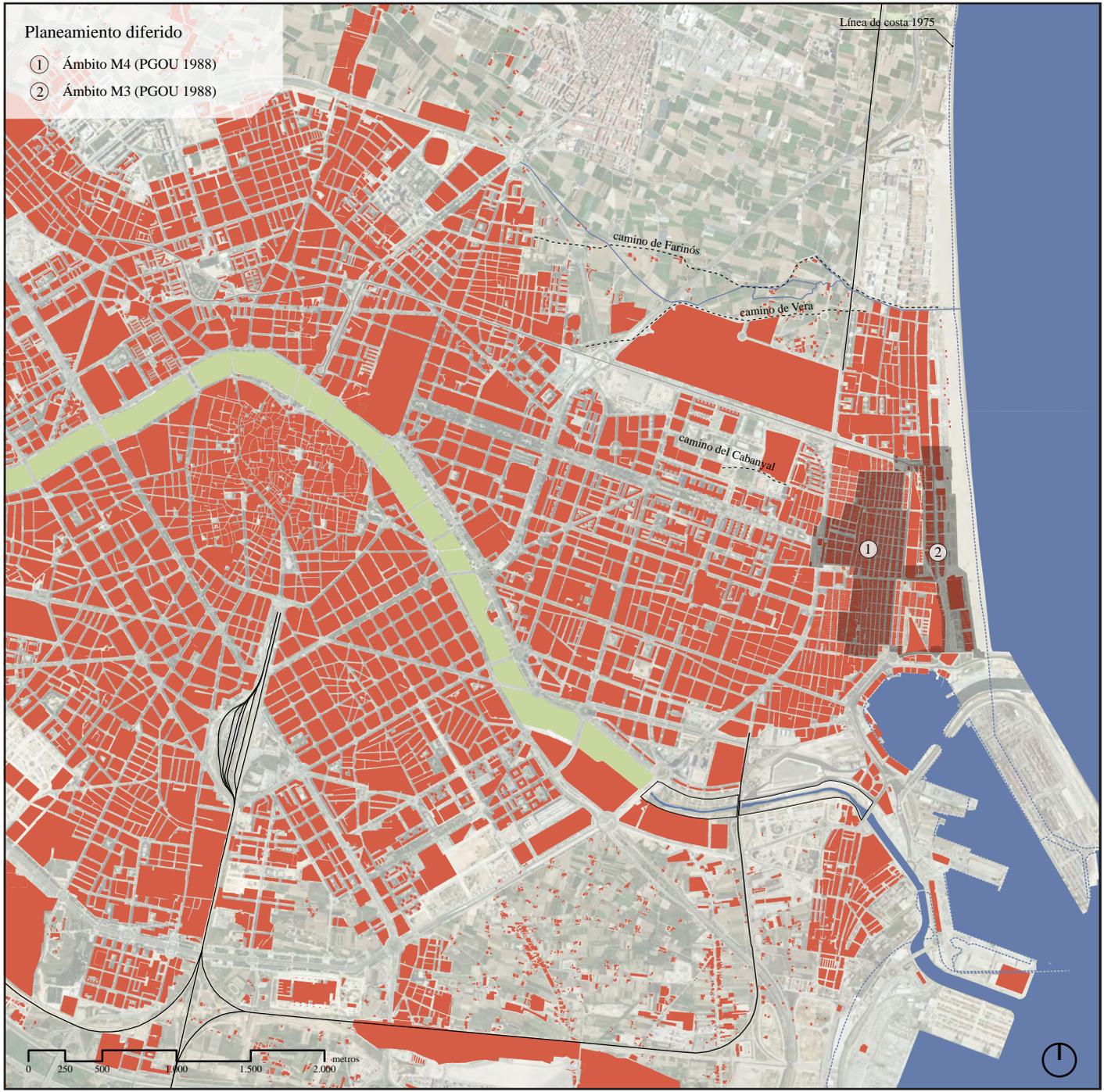


Fig. 57 1998. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.

### 4.3. De la suspensión a la derogación del PEPRI de 2001

Además de recuperarse de los efectos de incendios, inundaciones y bombardeos, la población de El Cabanyal ha logrado mantener la intensa vida propia característica de su estructura urbana, a pesar de los repetidos ataques recibidos desde el fin de la Guerra Civil, dirigidos desde el Ayuntamiento de la ciudad a la que pertenece desde 1897: el ataque invisibilizador y estigmatizador articulado por la frase ‘Valencia vive de espaldas al mar’; los efectos del planeamiento que durante la dictadura produjo inseguridad y ruina urbanística; y en democracia, las consecuencias de la inclusión en el expediente del Conjunto Histórico Artístico de Valencia en 1978 y las del planeamiento diferido desde 1988 que aumentó la incertidumbre

Ahora, cuando parecía que el campo de batalla estaba maduro para el ataque final, el *Plan Especial de Protección y Reforma Interior* reproduce los argumentos anteriores y vuelve a dejar en situación de ruina urbanística a toda una banda perpendicular al mar de más de 100 metros de anchura en la zona que mejor conserva los valores declarados Bien de Interés Cultural.

#### 4.3.1. El arte de resistir: la suspensión del PEPRI

Sin embargo, la exposición pública en 1998 de las tres alternativas dibujadas en el Avance del *Plan Especial de Protección y Reforma Interior*, provocó el rechazo ciudadano organizado en torno a la ‘Plataforma Salvem El Cabanyal’<sup>81</sup>. La publicación en 1993 del Decreto de declaración de Bien de Interés Cultural que suponía la incorporación en el Patrimonio Español de la “*peculiar trama en retícula derivada de las alineaciones de las antiguas barracas, en las que se desarrolla una arquitectura popular de clara raigambre ecléctica*” de las ampliaciones del siglo XIX –origen de la dinámica

de crecimiento posterior del barrio- supuso un rearme ideológico, un fermento de autoestima para las nuevas generaciones de pobladores que reforzados por nuevos habitantes atraídos por El Cabanyal y por ciudadanos preocupados por su futuro, se dispusieron a continuar la larga lucha comenzada por sus antepasados.

En lugar de la súplica utilizada durante la dictadura, la Plataforma ha hecho uso de los mecanismos que pone a disposición de los ciudadanos el Estado de Derecho que los españoles nos otorgamos al votar la Constitución y de la libertad de expresión propia de un régimen democrático, para oponerse al destino imaginado desde el poder y manifestar de forma firme y pacífica sus ideas en los medios de comunicación y en el espacio público. Y también en instancias académicas, con participación en congresos internacionales, conferencias, entrevistas y artículos<sup>82</sup>.

Ante la negativa del gobierno local a informar, explicar y responder por las consecuencias de las decisiones que toma en nombre de la comunidad que representa, la Plataforma comenzó una campaña de difusión de un conflicto que no solo afectaba a la población del barrio, sino a la de la ciudad de Valencia por formar parte de ella, a todos los ciudadanos de la Comunidad por su condición de Bien de Interés Cultural declarado por el Gobierno Valenciano, a todos los españoles por su incorporación al Patrimonio Español, y a todo el mundo por la injusticia y el anacronismo que suponían las demoliciones de viviendas y desplazamientos de población previstos para sustituir una estructura urbana, cuyos pobladores reclamaban estímulos para seguir progresando<sup>83</sup>.

A partir de la aprobación en el año 2001 del *Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar*, la Plataforma trasladó el conflicto a los Tribunales de Justicia que a su vez, lo trasladaron al Ministerio de Cultura que como garante último del

81. La trayectoria de la Plataforma Salvem El Cabanyal, se recoge de forma exhaustiva en CERVERÓ I MARTÍ, Luis: **CABANYAL, PER EXEMPLE (1998-2013)**; Ed 3i4 SL. Valencia, 2014; un resumen en HERRERO GARCÍA, Luis Fco. y SOLDEVILLA LIAÑO, Maota: “La Plataforma Salvem el Cabanyal: Doce años de lucha ciudadana” en el nº 6 de la revista **E-RPH, REVISTA ELECTRÓNICA DE PATRIMONIO HISTÓRICO**. Granada, junio de 2010.

82. Fruto de esta actividad es el apoyo de instituciones defensoras del patrimonio a nivel español, europeo y mundial como Hispania Nostra, Europa Nostra y la World Monuments Fund, y la solidaridad de otros colectivos ciudadanos.

83. A este respecto, la iniciativa estrella es el proyecto ‘Cabanyal Portes Obertes’, donde el arte se pone al servicio de la lucha social del barrio. Desde 1998, durante varios fines de semana, todos los años el barrio se convierte en un gran museo cuyas salas son casas que sus propietarios abren al público para mostrar las obras cedidas por artistas solidarios. Entre sala y sala, los visitantes recorren las calles del barrio donde pueden disfrutar de instalaciones, performances, teatro, danza, música, ... y conocer las diversas maneras de vivir que ofrece. Con Portes Obertes se pretende generar una imagen que muestre la verdadera complejidad de la situación del barrio, frente a la instrumentalización de los promotores del proyecto municipal.

Patrimonio Español, resolvió que “*el Plan Especial de Protección y Reforma Interior de Cabanyal-Canyamelar determina la EXPOLIACIÓN del conjunto histórico del Cabanyal*” y “*la obligación del Ayuntamiento de Valencia de proceder a la SUSPENSIÓN INMEDIATA DE LA EJECUCIÓN de dicho Plan Especial, en tanto se lleve a cabo una adaptación del mismo que garantice la protección de los valores histórico-artísticos que motivaron la calificación de éste como conjunto histórico, la ejecución del plan municipal supondría la expoliación del conjunto histórico*” de El Cabanyal por Orden de 29 de diciembre de 2009<sup>84</sup>.

Recopilando, desde 1939 El Cabanyal ha tenido dos periodos de legalidad urbanística que suponían la ruina urbanística de todo lo que quedaba afectado por la prolongación de la avenida: entre la aprobación definitiva del Plan Parcial 13 el 05-02-1977 y la sentencia del Tribunal Supremo que lo suspende el 27-01-1982; y entre la aprobación definitiva Plan Especial el 2 de abril de 2001 y la publicación de la Orden del Ministerio de Cultura el 29-12-2009. Doce años y nueve meses de ruina urbanística y el resto hasta más de 70, de inseguridad urbanística, no han doblegado la voluntad de permanencia de los patrones y reglas propias protagonistas de la morfología de buena parte de la estructura urbana del barrio.

#### **4.3.2. La respuesta municipal: de la suspensión de licencias a la derogación de PEPRI**

Apoyado en los escasos informes favorables a su tesis, entre los que se encuentra el informe elaborado por el Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia<sup>85</sup> a instancias del Colegio Oficial de Arquitectos y avalado por su decano Ramón Monfort Salvador, hermano de uno de los redactores del PEPRI01, el Ayuntamiento bordeó el desacato.

En lugar de proceder a la adaptación del Plan a los criterios patrimoniales como le exigía la Orden ministerial, la respuesta del equipo de gobierno municipal ha sido agotar todos los recursos posibles<sup>86</sup> y convoyar a la mayoría absoluta de su mismo partido en las Cortes Valencianas para aprobar decretos y leyes que les permitieran esquivar la Orden, que el gobierno de España recurrió ante el Tribunal Constitucional<sup>87</sup>. El Ayuntamiento llegó incluso a interponer una demanda por prevaricación contra la Ministra de Cultura que fue inmediatamente archivada.

Mientras tanto, la interpretación torticera del contenido de la Orden suspendiendo todo tipo de licencias –a pesar del informe de la Abogacía del Estado favorable a su concesión en todo aquello que no supusiera expolio<sup>88</sup>– ha supuesto un último intento de doblegar la voluntad de la población someténdola a un nuevo periodo de inactividad, posterior a las demoliciones ejecutadas en el periodo de vigencia del PEPRI01, que impidió la renovación e incluso el mantenimiento del caserío en todo el barrio... ¿expolio por omisión?

La suspensión de licencias ha convertido determinadas manzanas destinadas al derribo en un territorio propicio para población marginal, donde grupos diversos con redes propias de apoyo mutuo, relegan a un segundo plano su posible aspiración a evolucionar y mejorar sus condiciones materiales de vida, para vivir día a día y provocar situaciones que son percibidas como una suerte de privatización del espacio público<sup>89</sup>. Este último intento de doblegar voluntades ha incrementado los efectos del mencionado ‘mobbing inmobiliario’ institucional propio la época el barón Haussmann, de la dictadura franquista, ... o de un gobierno local autoritario<sup>90</sup> como el que ha ocupado el poder en Valencia en los últimos 24 años, pero inaudito según criterios democráticos.

84. Orden del Ministerio de Cultura CUL/3631/2009

85. Informe de la Junta de Gobierno del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, en sesión celebrada el día 3 de noviembre de 2009, con relación al posible expolio producido por el Plan de Protección y Reforma Interior de El Cabanyal, siendo presidente Luis Sendra Mengual. El informe, hecho propio por el Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana dos días después, rehúye el pronunciamiento disciplinar o pericia solicitado por el Ministerio e inhibiéndose de su responsabilidad técnica y social, y concluye: “*Partiendo de todos esos pronunciamientos judiciales, con independencia de las diferentes opiniones que desde el punto de vista de la disciplina arquitectónica puedan darse, podemos afirmar que el PEPRI Cabanyal-Canyamelar NO SUPONE EXPOLIO DEL PATRIMONIO HISTORICO-ESPAÑOL*”.

86. El Ayuntamiento de Valencia, desistió de estos recursos tras el “Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Generalitat” publicado en el BOE de 7 de enero de 2014.

87. La administración General del Estado, desistió de este recurso ante la retirada del Decreto y la Ley de la Generalitat Valenciana, tras el “Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Generalitat” publicado en el BOE de 7 de enero de 2014.

88. Informe de la Abogacía del Estado sobre el régimen jurídico aplicable en obras en el barrio Cabanyal-Canyamelar en Valencia (15 de septiembre de 2010, Exp. 1301 CA/mm).

89. Como se ha explicado a lo largo de este trabajo, la apropiación del espacio público es una de las características del habitar-poblar en El Cabanyal. Esta característica puede llegar a incomodar a alguno de sus usuarios, más aún cuando la estigmatización propagada desde el poder municipal durante estos últimos 24 años, equipara esta apropiación a miseria y peligrosidad. Cuando un determinado grupo social se apropia de forma exclusiva de una parte de ese espacio público, puede llegar a percibirse como una privatización.

90. Al menos en relación con el asunto de la conexión de Valencia con el mar.

Finalmente, en los estertores de lo que será su última legislatura, este gobierno local encargó por fin la *Adaptación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior El Cabanyal - Canyamelar a la Orden del Ministerio de Cultura CUL/3631/2009 en los ámbitos de actuación 6.01, 6.02, 6.03, 6.04, 7.05 y 7.06*. Es decir, exclusivamente en los ámbitos afectados por la sustitución de la estructura urbana existente por el trazado de la prolongación de la avenida; el resto del PEPRI permanece inalterado; solo el título del encargo no presagia buenos augurios.

La *Adaptación...* presentada en tiempo record en julio de 2014 por César Mifsut García, director y gerente en funciones de la sociedad Plan Cabanyal Canyamelar<sup>91</sup> y exprofesor del Departamento de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Valencia, es un documento hilarante si no fuera porque es el último esfuerzo para retrasar las acciones urgentes que necesita el barrio y que no debieran dilatarse por más tiempo para comenzar a revertir los efectos de la estigmatización orquestada desde al Ayuntamiento desde 1939, agravados por el ‘mobbing inmobiliario’ institucional orquestado desde 2001.

Para ajustar el análisis del documento a los objetivos de este trabajo, se analiza a continuación la cuestión del trazado de la prolongación y el mantenimiento de las alineaciones, dejando para otro lugar el análisis del Estudio de Integración Paisajística con que el redactor trata de justificar su *Adaptación...*

Como el Ministerio no comparte la interpretación de que “*el Paseo al Mar, su traza, situación actual y características forma parte de la estructura*”<sup>92</sup> del Conjunto Histórico de El Cabanyal-Canyamelar, este nuevo redactor se afana en convencer de que tras su *Adaptación...*, no se altera el concepto de retícula protegido en el decreto de declaración de Bien de Interés Cultural.

Emplea dos argumentos: primero, que la traza del Paseo se desvía para incorporarse a la retícula; y segundo, se mantienen las actuales alineaciones entre la fachada oeste de la calle San Pedro –la otra se sacrifica para el ‘bulevar’, al que no renuncia- y la fachada este de Dr Lluch. Sostiene esos argumentos, a pesar de la prevista demolición de las ocho manzanas situadas entre las mencionadas alineaciones, que según el arbitrario Catálogo del PEPRI, pueden ser derribadas porque en ellas no hay ningún edificio protegido.

Para ello, confunde la realidad espacio-temporal de la ciudad, con la geometría conceptual de las líneas de su traza en un plano. Por una parte, obvia que lo que se valora en el decreto de declaración no es un concepto abstracto de retícula, sino “*la peculiar trama en retícula*” que existe realmente. Por otra, obvia que el decreto valora “*la arquitectura popular de clara raigambre eclecticista*”, cuyas fachadas en su intersección con el plano del suelo, definen hoy en día las alineaciones que materializan la trama.

Apoyado en este error conceptual, defiende que tras su demolición, se recuperará la alineación de las manzanas demolidas. ¿Cómo? Fácil: “*esta realineación en el sentido longitudinal, se mantiene también para los parterres verdes que se incluyen en la Avenida, de manera que la continuidad norte sur de la trama queda garantizada tanto a nivel cartográfico como visual en todas las calles antes citadas*”<sup>93</sup>. Su proyecto no modifica alineaciones, sino realinea, mediante lo que define como ‘tratamiento unitario de manzana en urbanización’. Palabrería vana [Fig. 58 y Fig. 59].

El redactor volvió a olvidar la realidad y sus pobladores entre los parámetros de su ecuación, unos pobladores escindidos entre la resignación y la revolución, a los que mientras tanto, se priva de estímulos para la renovación necesaria para la revitalización de su estructura urbana.

91. La sociedad Plan Cabanyal Canyamelar es la heredera de la sociedad mixta Cabanyal 2010, creada en julio de 2005 para llevar a término todas las actuaciones urbanísticas y de edificabilidad necesarias para la rehabilitación de los espacios comprendidos en el ámbito del Plan Especial de Protección y Reforma Interior de El Cabanyal–Canyamelar. Durante sus años de vida y siempre bajo la dirección de Mifsut se ha dedicado mayormente a comprar casas en la zona afectada para derribarlas, tapiarlas o ponerlas a disposición de los servicios sociales que alojan en ellas a colectivos marginales sin las debidas condiciones de habitabilidad; ha sido el brazo ejecutor del ‘mobbing’ inmobiliario institucional.

92. Dictamen sobre el Plan Especial de Protección y Reforma Interior de El Cabanyal–Canyamelar, encargado por el Ayuntamiento a través de la Sociedad Municipal AUMSA a finales del año 2010 al Profesor de Planeamiento Urbano de la Universidad Politécnica de Valencia y director del Plan General de Ordenación Urbana vigente desde 1988.

93. Memoria Justificativa de la *Adaptación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior El Cabanyal - Canyamelar a la Orden del Ministerio de Cultura CUL/3631/2009 en los ámbitos de actuación 6.01, 6.02, 6.03, 6.04, 7.05 y 7.06*. (julio 2014).



Fig. 58 Adaptación del a la Orden del Ministerio de Cultura. Régimen Urbanístico, junio de 2014.



Fig. 59 Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar, abril de 2001.

Semejante dislate no tenía visos de prosperar, el expolio no es una cuestión cuantitativa sino cualitativa; no basta con pasar de 1651 viviendas derribadas a 1222. “Adaptar el planeamiento aprobado por el Ayuntamiento y calificado como expoliador por el Ministerio de Cultura no consiste en disminuir, en mayor o menor grado, la afcción sobre la estructura urbana del Cabanyal-Canyamelar sino en eliminarla”<sup>94</sup>.

Las circunstancias políticas, evitaron a su redactor el más que probable rechazo a sus argumentos. Las elecciones municipales de mayo de 2015, cambiaron el equipo de gobierno que el 30 de julio de 2015, desestimó continuar la tramitación de la *Adaptación...* y derogó el *Plan Especial de Protección y Reforma Interior El Cabanyal Canyamelar*<sup>95</sup>.

La renovación y revitalización del barrio debe comenzar de manera inmediata mediante un nuevo planeamiento remedial basado en las disposiciones del Plan General de Ordenación Urbana de 1988, ya que la propuesta de Homologación y Actualización del Plan iniciada por el Ayuntamiento de Valencia en 2005, ha sido retirada

por el gobierno valenciano tras el amplio rechazo suscitado en la fase de exposición pública. Habrá que velar para que este planeamiento remedial no cometa los mismos errores que el redactado en los primeros años democráticos.

94. CASAR PINAZO, José Ignacio: “A propósito de un innecesario calzador” EL PAÍS Comunidad Valenciana; 02/09/2014.

95. Bien es cierto que parcialmente; se mantiene el arbitrario Catálogo de Bienes Protegidos y tres pequeñas unidades de actuación en la periferia del barrio. Después del Pleno en que se produjo la derogación, los vecinos se mostraron parcialmente satisfechos.

## ANÁLISIS DEL MOMENTO DE LA DEROGACIÓN DE PEPRI01

En este momento, la estructura urbana de El Cabanyal es el resultando del balance entre el proceso de ejecución del PEPRI01 y la vitalidad de sus pobladores expresada en la defensa los valores patrimoniales como afirmación de una estructura urbana donde desarrollan sus maneras de vivir.

Según el punto de vista vertical que se adopta al leer una cartografía, lo más significativo de este momento, es la cantidad de solares que aparecen en la zona destinada a hacer realidad la prolongación de la avenida, *“una ilusión centenaria que tiene una fuerte carga simbólica por su misma denominación histórica de Paseo al Mar, que hay que rescatar. Es un proyecto que la ciudad necesita para recuperar su propia autoestima, su propia dimensión de grandeza, y esa proyección hacia el futuro que en su conjunto demanda. La ampliación de la conciencia ciudadana respecto a su propio orgullo como capital requiere acometer esta operación decisiva para su imagen futura”*<sup>96</sup>.

Las demoliciones ejecutadas para ir dejando sitio al ‘bulevar’ San Pedro, han ‘permeabilizado’ el casco antiguo del barrio en la zona del Cabanyal de manera que atravesando solares, las travesías de las ampliaciones del siglo XIX se conectan con las que esperaban a poniente, en la periferia del siglo XX.

En el borde interno de las antiguas instalaciones ferroviarias a levante de la calle Dr Lluch, solo quedan en pie tres casas de El Clot en su zona más meridional.

Además, varía la geometría del polideportivo, que al sur de la travesía de Pescadores, se retira para dejar paso a la prolongación de la avenida. La estación del Grau del antiguo ferrocarril eléctrico a Bétera y los ‘chalets’ que configuraban la fachada a levante en la zona sur de la calle Eugenia Viñes, fueron demolidos para ubicar un proyecto fallido de piscinas olímpicas para unos fallidos Juegos del Mediterráneo.

Las demoliciones en San Pedro y el cambio en la geometría del polideportivo, permiten que las travesías de Pescadores y la de Amparo Guillén/Sol/Mijares, tengan continuidad desde Serrería hasta la playa.

En primera línea de playa, el Ayuntamiento, rescató la concesión del popular balneario de Las Arenas e inmediatamente, privatizó los terrenos para la construcción de un hotel de cinco estrellas que obligó a modificar el *Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo* para multiplicar la volumetría asignada.

Los grandes solares producto del desmantelamiento de las industrias que se habían instalado cerca de las soterradas vías del ferrocarril de Castellón, ha sido ocupados por conjuntos residenciales. La desproporcionada escala de estos conjuntos y el efecto barrera de sus impenetrables fachadas, merma las posibilidades del ‘bulevar’ de Serrería, límite del barrio por poniente, como elemento estructurador del enlace entre las estructuras urbanas que limite; estas posibilidades ya habían sido mermadas por la

96. Documentación enviada por el Ayuntamiento a los recurrentes contra la aprobación definitiva del PEPRI01.

modificación de la sección del bulvar, justificada por necesidades de tráfico tras su incorporación al proyectado cinturón de ronda [Fig. 60].

En 2015, la urbanización del territorio del este está prácticamente completada. De las estructuras rurales de la huerta del antiguo Partido de Santo Tomás, apenas quedan unas pequeñas parcelas agrícolas atrapadas en el cruce de los antiguos caminos de Sorlí y de El Cabanyal y un tramo de éste –ambos al borde de la desaparición; el palacio y los jardines de Ayora –evocador recuerdo de la cultura de los huertos jardín que existían en la periferia de Valencia; y la traza del antiguo camino del Grau –hoy calle Islas Canarias.

La traza en superficie de las vías soterradas del ferrocarril de Castellón –el ‘bulvar’ de Serrería- es el límite entre la morfología del crecimiento del núcleo histórico y la del núcleo marítimo. El jardín del Turia en el cauce histórico y la prolongación de la Alameda, las avenidas de Francia y Baleares, y la de Tarongers –que enlaza el Bulvar Sur con el Norte y junto a Serrería, que ha perdido su carácter de ‘bulvar’, cierran el tercer cinturón de ronda- resuelven la funcionalidad de la estructura urbana de la ciudad “*tal como aparece definida en el plan [...] con independencia de lo que se decida, a través del futuro planeamiento de desarrollo*” con respecto al falso dilema entre la “*fuerte traza*” del fracasado Paseo entre Valencia y El Cabanyal y “*un barrio con una fuerte personalidad*” con “*un valor histórico innegable*”<sup>97</sup>. La mayoría de los

desplazamientos en vehículo privado desde o hacia la playa utilizan la ronda y la proporción va en aumento. Como su tramo de levante, es el límite de El Cabanyal a poniente, la ronda también resuelve la accesibilidad rodada al barrio, aunque como se acaba de describir, sus posibilidades como elemento estructurador del enlace entre las estructuras urbanas que limita, están mermadas.

Por otra parte, la prolongación de la avenida generaría según datos del PEPRI01, unos 31.000 m<sup>2</sup> de suelo, destinados a patrimonio municipal de suelo donde se prevé como prioritaria la promoción pública de 150.000 m<sup>2</sup> de techo residencial. En el caso de que todo este suelo se destine a viviendas protegidas destinadas a economías compatibles a la de los actuales pobladores, se obtendrían unas 1.500 viviendas. Pero para ello, según el mismo PEPRI01, habría que demoler unos 165.000 m<sup>2</sup> de techo en donde se ubican en la actualidad más de 1600 viviendas en edificios de arquitectura popular y en edificios acogidas a algún régimen de protección oficial, adecuados al carácter popular de sus pobladores.

Si la red viaria está resuelta sin que la avenida llegue a la playa y si en la actualidad hay más vivienda adecuada a la economía de sus pobladores que la que se obtendría con su ejecución, ¿a qué intereses sirve la prolongación de la avenida? [Fig. 61].

97. Entrecorchetados extraídos del epígrafe ‘La conexión núcleo central/frente marítimo: el proyecto del Paseo al Mar y los Bulevares alternativos’ de la Memoria Justificativa del Plan General de Ordenación Urbana de 1988 (pág 47 a 54).



Fig. 60 2015. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



Fig. 61 2015. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.



Fig. 62 Plano del proyecto de la fase de ampliación del nuevo dique para proteger la bocana de acceso a la dársena interior con motivo de la Copa del América. Fuente: <http://www.oconowocc.com/>

Entre 2005 y 2006, aprovechando el ensanchamiento del dique de Llovera, se ejecutó el nuevo dique para proteger la bocana de acceso a la dársena interior con motivo de la Copa del América [Fig. 62].

Apoyada en él y en el antiguo dique norte, se empezó a construir en 2009 la ampliación norte del puerto<sup>98</sup> que separada por la dársena interior –la Marina Real- ‘equilibra’ a las ya ejecutadas ampliaciones al sur [Fig. 63] y ‘justifica’ la necesidad de un acceso norte al puerto [Fig. 64] cuarenta años después de haber sido reclamado por la oficina técnica de Gran Valencia en el informe de aprobación del Plan Parcial 13<sup>99</sup>.

La reserva de suelo para su ejecución, impide la urbanización de esos terrenos que, junto a la reordenación de las dotaciones verdes y deportivas, permitirían prolongar las travesías de las ampliaciones del XIX a poniente, con sus homónimas a levante y conectar el caserío del Cabanyal y el Cap de França desde su límite con la estructura urbana de la ciudad

98. Estas ampliaciones avanzan los diques del puerto más de tres kilómetros mar adentro, en perpendicular a la línea de costa que vuelve a desestabilizarse, y está obligando a costosas medidas correctivas.

99. Firmado por Mauro Lleó el 24-02-1974. Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.



Fig. 63 Plano *Plan Director del Puerto de Valencia*: alternativa seleccionada como configuración final de la ampliación norte del Puerto. Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Valencia.

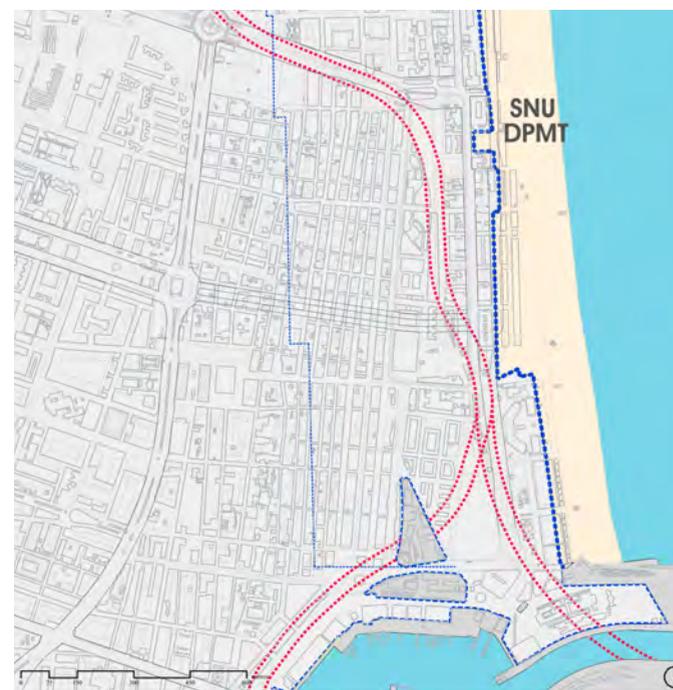


Fig. 64 Trazado del acceso norte al puerto de Valencia. *Plano de Clasificación de Suelo*, de la Revisión Simplificada del PGOU88.

hasta la playa. En caso de ejecutarse este acceso norte, afectaría a la relación de la ciudad con la única playa urbana que le queda, después de que el puerto engullera la de Nazaret.

Las obras del puerto han procurado desde el siglo XVII los terrenos necesarios para que El Cabanyal se expandiera desde su origen en el Cap de França. A partir de 1960, las instalaciones ferroviarias que ayudaron a la ejecución de las obras, iniciaron la desvinculación de la población con su playa-industria. La ejecución del acceso norte, consumiría esa desvinculación.

### ***La ruina urbanística***

Lo que no se ve desde este punto de vista vertical, es la ruina provocada en los escasos años de actividad del PEPRI01. Si en 1998 había en el barrio 238 parcelas con edificios en mal estado y 244 solares<sup>100</sup>, en la actualidad hay 407 parcelas con edificios en mal estado y 366 solares [Fig. 65 y Fig. 66]. El objetivo de “*regeneración y revitalización de los barrios de El Cabanyal y El Canyameler*”, primero de los que se proponía alcanzar el PEPRI01, ha fracasado. Y ello porque el segundo objetivo “*resolver la adecuada conexión de la Avda. Blasco Ibáñez con el frente marítimo de la ciudad de Valencia*” ha sido prioritario. Según la secuencia de la ejecución, el PEPRI01 se ocuparía del primer objetivo en lo que hubiera sobrevivido a la ejecución del segundo.

La desolación ocasionada por esta secuencia de ejecución<sup>101</sup>, es responsable de la disminución de residentes en la zona afectada, en ocasiones porque sus propietarios perdieron toda esperanza de volver

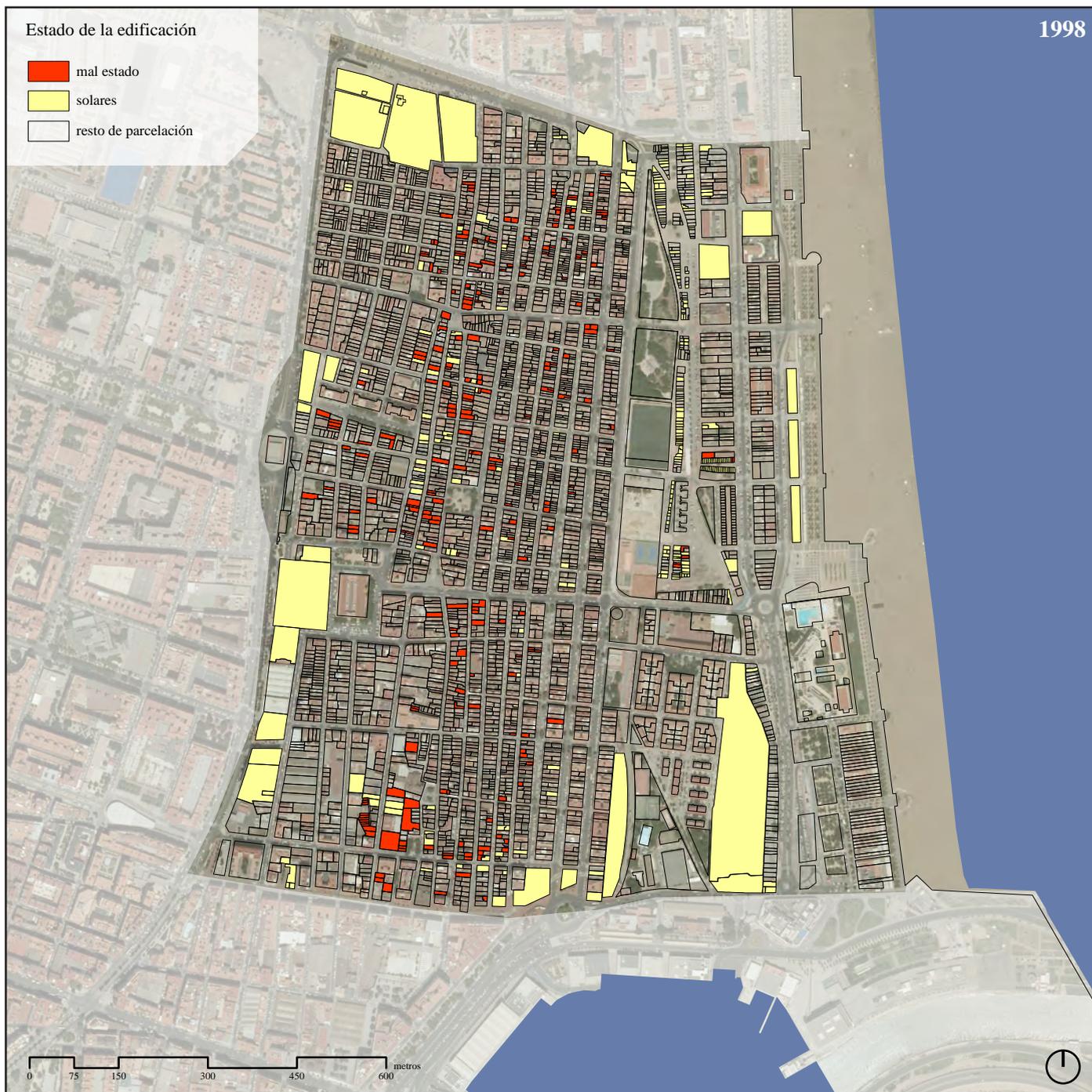
a habitar sus casas tras la aprobación del PEPRI01, y en otras porque desde 2001 el ‘mobbing inmobiliario institucional’ doblegó su voluntad de seguir habitándolas.

Abandono y demoliciones, han extendido la percepción de que el barrio está destinado a derribo y que el PEPRI01 había puesto fecha a su caducidad. La voluntad de permanencia de los nuevos grupos que, atraídos por esta percepción, se han venido instalando desde entonces en el barrio, en ocasiones se limita a aprovechar y consumir los elementos de la morfología urbana, hasta que la caducidad los expulse.

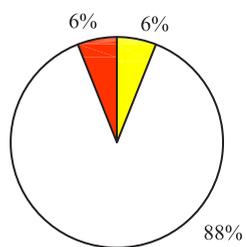
Aunque estos grupos mantienen las constantes vitales de esta zona desolada, la ausencia de un futuro que les permita una esperanza de arraigo, tiene el efecto perverso, utilizado por el anterior equipo de gobierno municipal, de adelantar la fecha de caducidad y mermar la cohesión social de los residentes que, respecto al adalid del relato hegemónico, se debaten entre el ‘Si Volem’ a favor de la prolongación de la avenida como solución a sus problemas, y el ‘Salvem el Cabanyal’ a favor de una solución basada en la utilización de los valores patrimoniales incompatible con dicha prolongación.

100. Como se describió en el apartado 4.2.3, el PEPRI01 necesita para alcanzar sus objetivos, la demolición de todos los edificios construidos sobre 787 parcelas que albergan 1.651 viviendas.

101. A la que hay que añadir la ausencia de renovación y mantenimiento, producto de la suspensión de licencias de todo tipo decretada por el Ayuntamiento tras la publicación de la Orden del Ministerio de Cultura en 2009.



1998. Estado de la edificación



- % en mal estado
- % solares
- % resto

[% sobre el total de parcelas existentes]

Fig. 65 Estado de la edificación en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



2015. Estado de la edificación



Fig. 66 Estado de la edificación en 2015. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

### *La situación actual como oportunidad*

La cuestión es que desde julio de 2015 el nuevo equipo de gobierno municipal ha retirado la fecha de caducidad que pesaba sobre El Cabanyal. Los nuevos dirigentes se están esforzando en comunicar a todos los ciudadanos que El Cabanyal ya no está destinado al derribo, sino que su destino es ser lo que siempre fue: un barrio vivo, una ciudad dentro la metrópoli, que configura su fachada marítima y la conecta con su playa más urbana.

La difusión hasta hacerlo hegemónico, del nuevo relato sobre el futuro de El Cabanyal como el barrio que protagoniza la fachada marítima de Valencia, asumido por los nuevos gobiernos municipal y autonómico, es la respuesta obligada para reparar las consecuencias de la estigmatización propagada por dichas instituciones desde después de la Guerra Civil.

Quizás lo primero que debe conseguir la difusión del nuevo relato, es construir la necesaria demanda de pobladores adecuada a las nuevas circunstancias para que el barrio se vaya acercando gradualmente a su densidad de habitantes potencial<sup>102</sup> y equilibrar la presencia de los grupos que fueron atraídos por el anterior relato mientras se van adaptando a las posibilidades de arraigo que les brinda el nuevo.

La situación actual debe ser considerada como una oportunidad. Los solares, los descampados y los edificios abandonados, ya no suponen la desolación previa a la extinción, sino un potencial para la reconstrucción y la rehabilitación necesarias para hacer converger el futuro del barrio hacia los objetivos del nuevo relato.

En esta nueva etapa de esperanza para el barrio, van a tener especial trascendencia las propiedades públicas. Las adquisiciones efectuadas para poder hacer realidad el abandonado segundo objetivo del PEPRI01, representan

una excelente oportunidad para estimular los objetivos del nuevo relato desde la iniciativa pública [Fig. 67].

Según los datos de propiedad y estado de la edificación, de edificabilidad deseable, tamaño medio de las familias y tamaño medio de la vivienda, en la estructura urbana de El Cabanyal, existe una superficie potencial para construcción de uso residencial de nueva planta de 143.356 m<sup>2</sup>/techo, de los que la iniciativa pública gestionaría 109.054<sup>103</sup> [Fig. 68]. También existe una superficie potencial para rehabilitación o reconstrucción de edificios en mal estado de 78.396 m<sup>2</sup>/techo, de los que 24.699 son de propiedad pública [Fig. 69]. Para el resto de edificios, bastaría con las habituales operaciones de mantenimiento y obra menor características en “*las ciudades de vida intensa, animada y diversa [que] contienen las semillas de su propia regeneración y tienen energía suficiente para asumir los problemas y necesidades ajenas*”<sup>104</sup>.

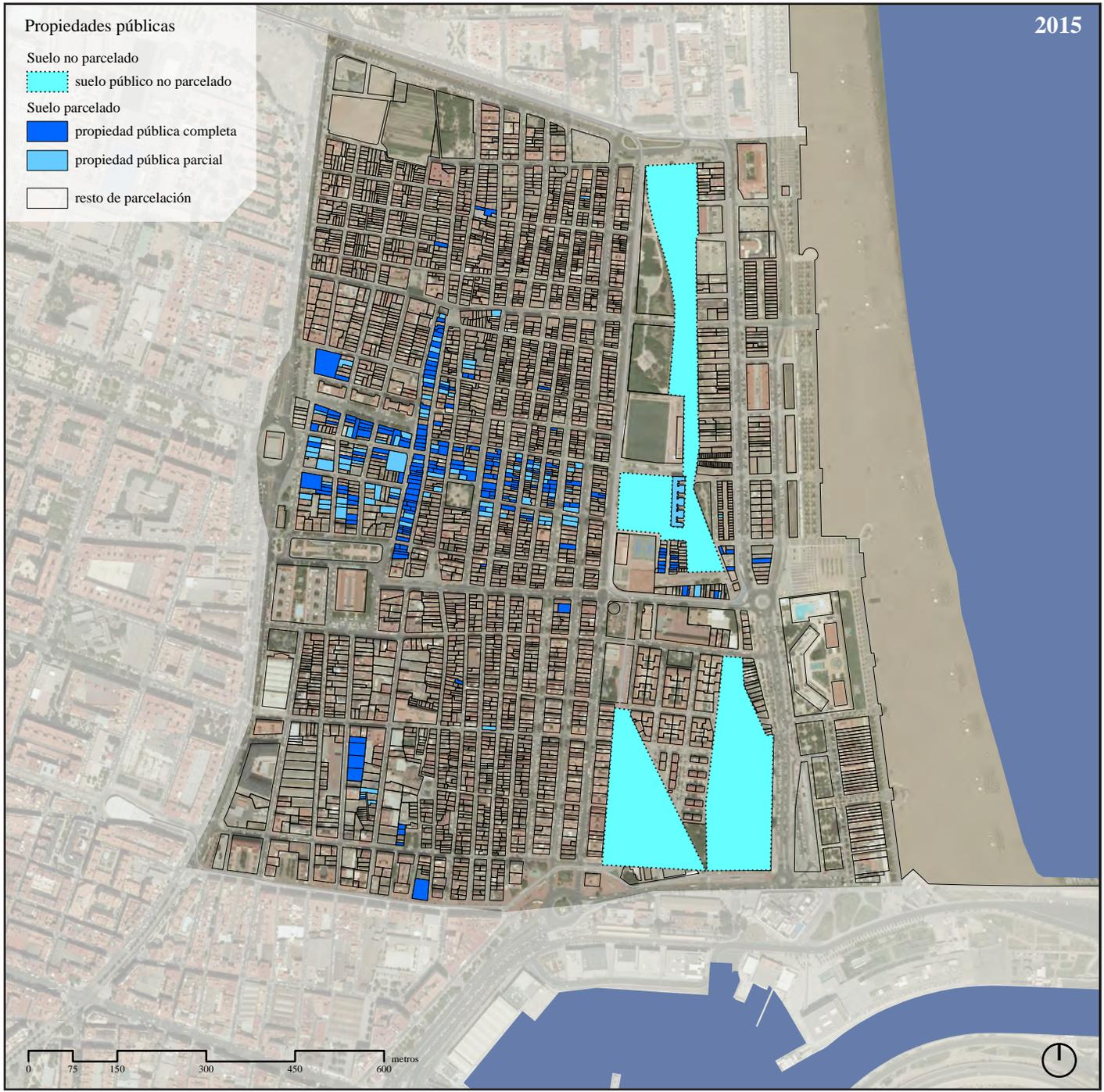
La oportunidad que representa la gestión pública de 133.753 m<sup>2</sup>/techo, es un hecho singular a disposición de los políticos y sus técnicos, para ir acercando gradualmente a la realidad el nuevo relato al que se han comprometido con El Cabanyal. La gestión pública, puede catalizar la inversión privada y minimizar la especulación inmobiliaria y los riesgos de ‘gentrificación’.

Dando tiempo al tiempo, la convivencia y cooperación entre la estructura urbana de El Cabanyal y la de la ciudad que lo alberga, prójimas aunque diferentes, resolverá satisfactoriamente para ambas la cuestión de la relación de Valencia con el mar, esgrimida torticeramente durante 76 años para justificar la demolición de la primera y dejar paso a la prolongación de un paseo que ideó la segunda para enlazarlas y hacerlas cómplices.

102. Utilizando datos del Padrón (nº de hojas familiares y su tamaño medio), del Catastro (nº de viviendas y su tamaño medio, y nº de habitantes) y la superficie de techo residencial, extraída de datos elaborados para esta investigación, se obtienen los siguientes resultados: en 1998 habría unas 3380 viviendas vacías (el 30% del total) donde podrían vivir más de 9000 habitantes (el 42% del total); y en 2014 habría unas 2750 viviendas vacías (el 24% del total) donde podrían vivir más de 6500 habitantes (el 32% del total). La mejora estadística obedece a la demolición de viviendas deshabitadas, vendidas para la ejecución del PEPRI01. La recuperación de la habitabilidad de las viviendas abandonadas, supondría un inmediato beneficio revitalizador físico y social, en un barrio que necesita gente porque está infra-habitado.

103. De los que 83.714 m<sup>2</sup>/techo, se obtendrían en el suelo de propiedad pública entre Dr Lluch y Eugenia Viñes, descampados en su mayor parte, una vez reordenados para asegurar la correcta vinculación del barrio con su playa.

104. JACOBS, Jane: **MUERTE Y VIDA DE LAS GRANDES CIUDADES**; Capitán Swing Libros. Madrid, 2011 [The death and life of great American cities; Random House. New York, 1961] (pág 487).



1998. Propiedades públicas

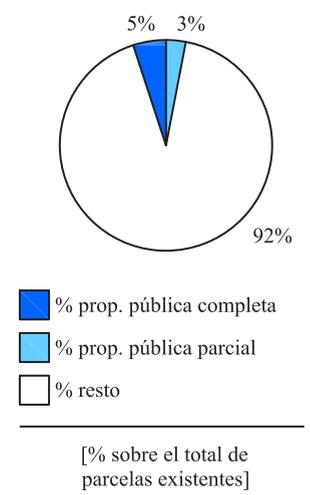
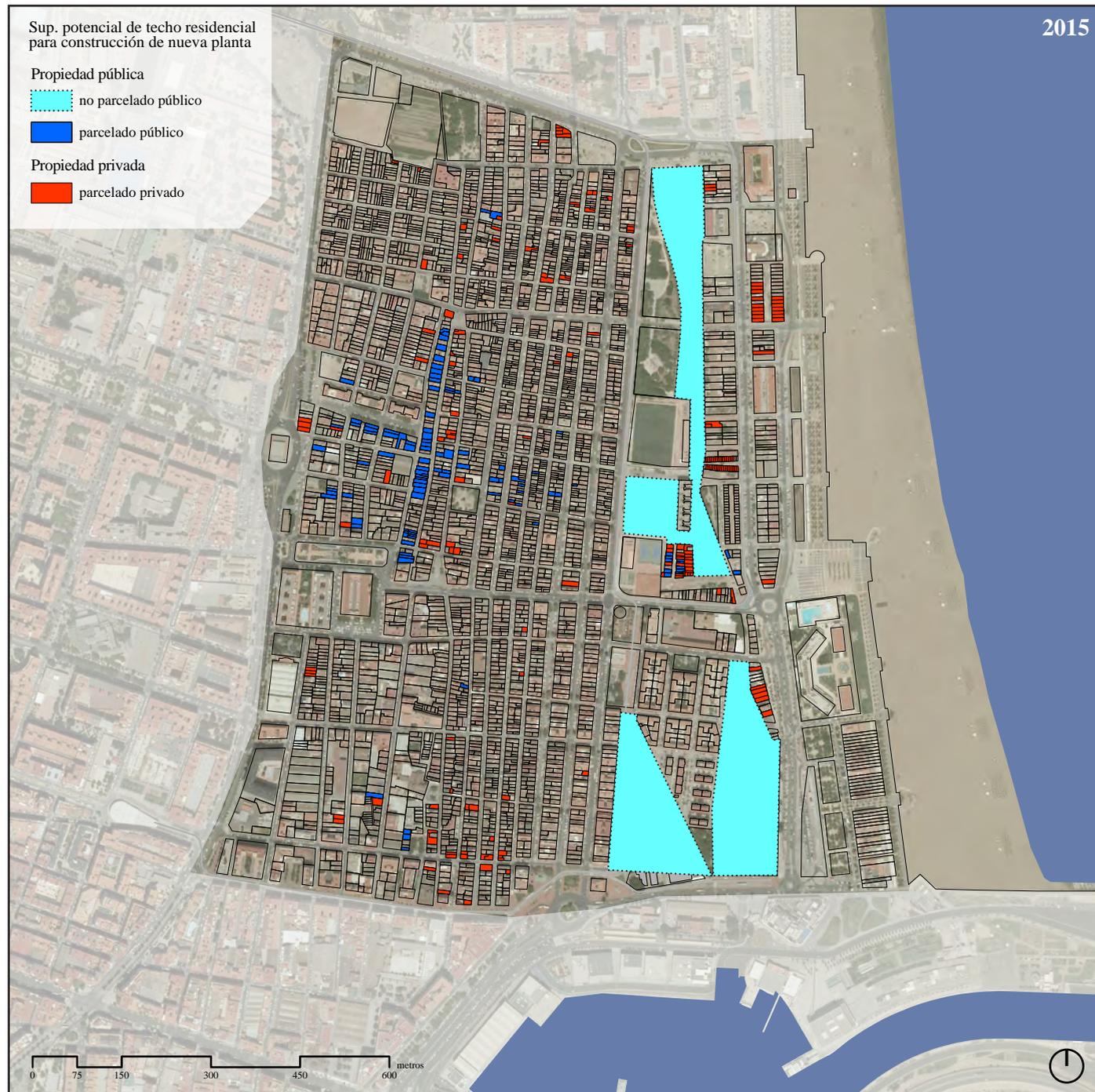


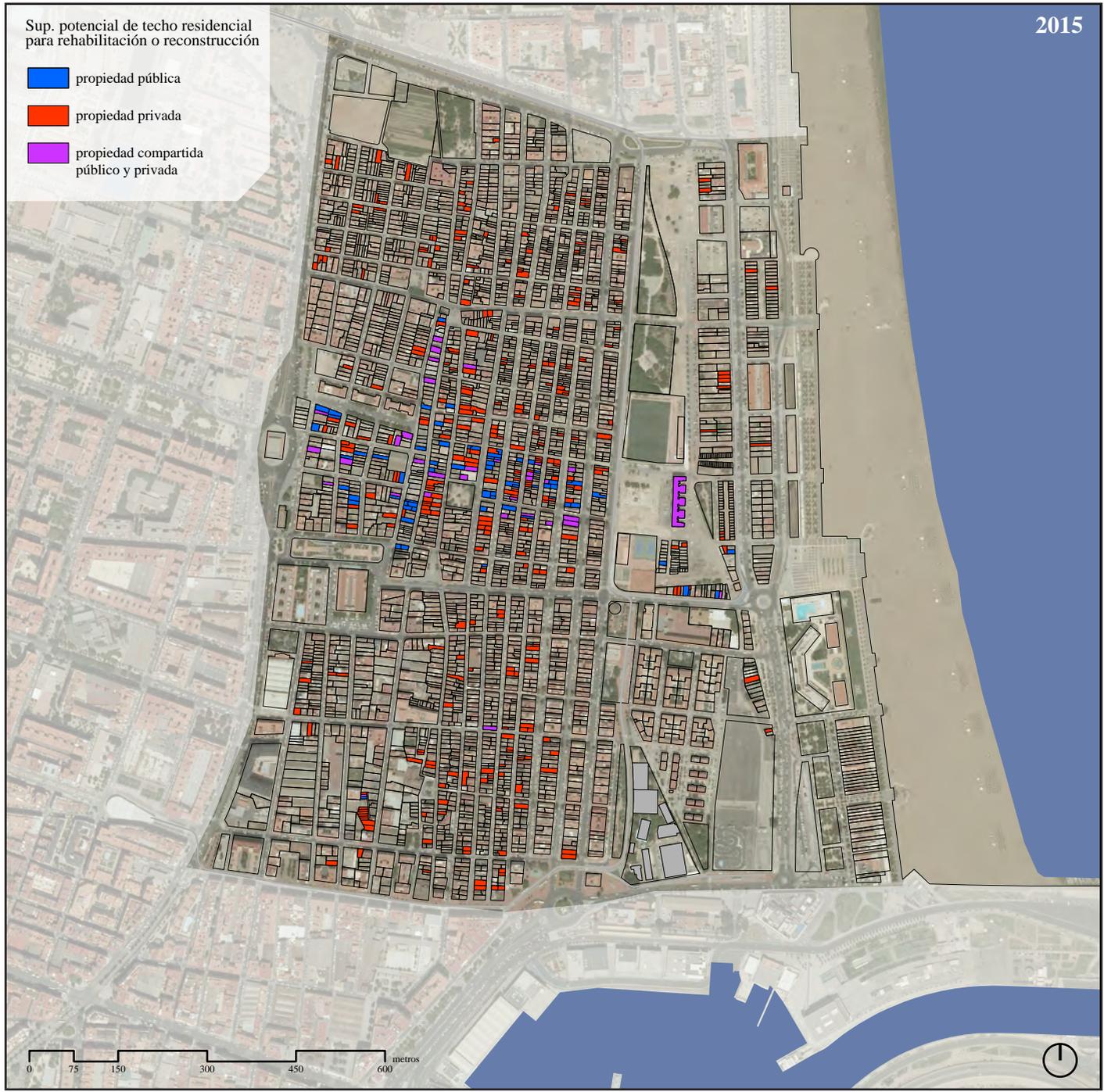
Fig. 67 Potencial de suelo público parcelado y no parcelado en 2015. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.



**Sup. potencial para construcción de nueva planta**

Propiedad pública	
	83.714 m <sup>2</sup>
	25.340 m <sup>2</sup>
<hr/>	
total	109.054 m <sup>2</sup>
Propiedad privada	
	34.302 m <sup>2</sup>
<hr/>	
total	143.356 m <sup>2</sup>

Fig. 68 Potencial para construcción de nueva planta en 2015. Fuente: elaboración propia.



Sup. potencial de techo residencial para rehabilitación o reconstrucción

- propiedad pública
- propiedad privada
- propiedad compartida público y privada

2015

**Sup. potencial para rehabilitación o reconstrucción**

Propiedad pública	<span style="color: blue;">■</span> .....	12.196 m <sup>2</sup>
Propiedad privada	<span style="color: red;">■</span> .....	45.646 m <sup>2</sup>
Propiedad compartida pública y privada	<span style="color: purple;">■</span> .....	20.555 m <sup>2</sup>
	.....	8.051 m <sup>2</sup>
	.....	12.503 m <sup>2</sup>
<hr/>		
total sup. privada		53.697 m <sup>2</sup>
<hr/>		
total sup. pública		24.699 m <sup>2</sup>
<hr/>		
<b>total sup. de rehabilitación/reconstrucción</b>		<b>78.396 m<sup>2</sup></b>

Fig. 69 Potencial para rehabilitación o reconstrucción en 2015. Fuente: elaboración propia.



## CONCLUSIONES

---

Ilustración: Prolongar El Cabanyal. Fuente: elaboración propia.



## CONCLUSIONES

Sin perjuicio de los métodos de análisis del espacio percibido utilizados por la urbanística para concebir su futuro, esta investigación, aún en proceso, incorpora el análisis de la historicidad de los procesos socio-espaciales en su correspondencia biunívoca.

La interpretación habitual de estos procesos, considera la espacialidad como producto de lo social. Como esta interpretación se hace desde los criterios hegemónicos, adecuados a los parámetros vivenciales homogéneos de la clase dominante en la sociedad en cada momento (a la que generalmente pertenece o aspira a pertenecer el arquitecto planificador), resulta inadecuada para comprender las heterogéneas morfologías y los diversos grupos sociales que integran la compleja estructura urbana global de la ciudad contemporánea.

El relato subjetivo de la clase dominante produce un efecto demoledor que se manifiesta literalmente con la sustitución de las estructuras urbanas particulares que no se ajustan a esta interpretación hegemónica. La sustitución afectará de distintas maneras, tanto a la morfología, como a la población que la está haciendo posible con su habitar y poblar, con el relato particular producto de su residir. En ocasiones, se adoptan conceptualizaciones que confunden la deseable dignidad del ser humano, con prosopopeyas que asignan dignidad a objetos como la vivienda, las calles, el barrio...; se recurrirá a la sustitución física de la morfología por otra que puede o no estar ubicada en el mismo lugar, y puede estar dirigida a los antiguos residentes o a otros nuevos, depositando toda la confianza de la operación en que la 'dignidad' de la nueva morfología producto

del relato hegemónico, será suficiente para dignificar a sus habitantes. En otras ocasiones se optará por convertir el estado actual de una morfología existente en seña de identidad de la que se apropia la sociedad hegemónica; se recurrirá a la preservación patrimonial de la morfología para uso y disfrute de los miembros de dicha sociedad hegemónica, previa expulsión, mejor o peor incentivada, de los residentes actuales que la están produciendo y no comparten sus parámetros vivenciales. Y en otras, por soluciones intermedias de todo tipo.

En todos los casos, la demolición de estructuras urbanas particulares es evidente. La experiencia demuestra el peligro tanto de 'tugurización', como de 'gentrificación' que supone esta interpretación hegemónica de la producción social del espacio percibido, utilizada por la urbanística para concebir su futuro.

El método que se está desarrollando en esta investigación, se plantea una nueva subjetividad centrada en la producción social del espacio vivido<sup>1</sup>, un espacio biográfico sede de comunidades capaces de oponerse a la hegemonía de la política y cultura oficial; en el espacio vivido se produce el conflicto, pero también la práctica política y cultural capaz de resistir y proponer soluciones alternativas a las derivadas de la práctica hegemónica, según una racionalidad vinculada a la espacialidad compartida, preferentemente basada en la solidaridad y la cooperación, expresada por 'ambos y además', en sustitución del paradigma característico de la modernidad expresado en el dilema competitivo 'o esto o lo otro'.

1. Espacio vivido es el nombre con el que identifica Edward Soja su interpretación del espacio Otro enunciado en la obra de Michel Foucault y Henry Lefebvre. El espacio vivido supone una noción ampliada de la espacialidad y se plantea como un tercer término que enriquece el pensamiento dialéctico sobre el espacio, basada en el dilema espacio percibido (materialista)-espacio concebido (idealista): siempre hay otro término, una tercera posibilidad destinada a vencer la lógica categóricamente cerrada del 'uno u otro' a favor de una lógica diferente, más flexible y expansiva del 'a la vez y también'. ALBET, Abel y BENACH, Núria: **EDWARD W. SOJA; LA PERSPECTIVA POSTMODERNA DE UN GEÓGRAFO RADICAL**; Ed Icaria (Espacios Críticos). Barcelona, 2010.

Para ello, se propone completar la interpretación unívoca de la espacialidad como producto de lo social, con otra que reconoce la influencia de la espacialidad en el progreso de las sociedades que comparten espacios vividos. Es en la correspondencia biunívoca entre espacialidad y socialidad que se da en esos espacios vividos, donde se rechaza el plan Voisin, la reforma interior de Valencia y la prolongación de la avenida de Blasco Ibáñez.

Esta interpretación donde la historicidad se plantea atendiendo la mencionada correspondencia biunívoca entre espacialidad y socialidad, se propone como una invitación a los arquitectos a participar en una aventura, estimulante a juicio de quien suscribe, para una nueva imaginación espacial arquitectónica que complemente los métodos disciplinares actuales y contribuya a sustituir la racionalidad científico-técnica que piensa globalmente y actúa localmente para planificar la ciudad, por otra que piense simultáneamente y con las herramientas adecuadas, tanto en lo global, como en lo local, y actúe en consecuencia.

Las conclusiones de esta tesis doctoral que se presentan a continuación, son el resultado de la aplicación del estado actual de desarrollo de esta investigación a un caso concreto: el barrio valenciano de El Cabanyal, sede de una comunidad resistente fruto de una conciencia espacial compartida, que ha sufrido durante 76 años una estigmatización destinada a facilitar la sustitución de la estructura urbana soporte de su espacio vivido; una comunidad que necesita estímulos (y no demoliciones) para concebir su futuro.

Lo primero que se desprende de esta investigación, es que Valencia no vive, ni ha vivido nunca de espaldas al mar. Desde la conquista cristiana por el rey Jaume I, Valencia se vincula con el mar mediante sus poblados marítimos que configuran su fachada desde el Mediterráneo.

De las dos estructuras urbanas existentes en el litoral desde la conquista cristiana, el Grau –fundado por Jaume I- se dedicará al comercio marítimo y El Cabanyal – un asentamiento auto-organizado sobre terrenos del Real Patrimonio- se dedicará a la pesca. Si bien ambos dependen del mar, la relación de El Cabanyal con el mar y su playa, es directa, sin las murallas ni los embarcaderos interpuestos que necesitaba el Grau. Esta diferencia y el diferente estatuto jurídico de ambos, condicionará sus dinámicas de crecimiento:

- El Grau evolucionará mediante dinámicas centrípetas, concentradas, habituales en las poblaciones condicionadas por la certidumbre formal de su recinto amurallado, hasta convertirse en el actual barrio del Grau.
- Por su parte, desde su origen en el Cap de França, El Cabanyal evolucionará mediante dinámicas centrífugas, expansivas, fruto de la empresa emprendida por sus pobladores en el siglo XVII, para extender su población y su industria pesquera, sobre los terrenos de la playa creciente que van habilitando las obras de perfeccionamiento y desarrollo del puerto del Grau. Hasta su incorporación al municipio de Valencia, la dinámica del crecimiento de El Cabanyal, dependerá de la del crecimiento del puerto del Grau.

En lo que respecta al sujeto concreto de la investigación, se constata que el comportamiento autónomo y global utilizado por El Cabanyal en su dinámica de crecimiento –origen en el Cap de França hasta el siglo XVII, crecimiento por enlace en el siglo XVIII

(casco antiguo), crecimiento por expansión en el siglo XIX (ampliaciones) y nuevas expansiones en el siglo XX (periferias urbanas)- es compatible con el comportamiento de cualquier otra ciudad<sup>2</sup>. El Cabanyal es más que un barrio, puede y debe ser considerado como una ciudad en la metrópoli valenciana.

La dinámica de crecimiento de El Cabanyal ha sido regulada por reglas autónomas que implicaron a sus pobladores en los sucesivos resultandos morfológicos, como combinación de patrones derivados de factores geográficos y sociológicos.

La implicación de cada poblador con la morfología, basada en el relato individual que caracteriza su casa, se transforma en el binomio memoria social-morfología simbólica, cuando esos relatos se socializan inmersos en la estructura urbana que construyen. En el espacio vivido generado por su estructura urbana, se produce la acción política y el continuum cultural dilatado en el tiempo, responsable de su transformación morfológica y del progreso de los residentes.

Desde su anexión por el municipio de Valencia, los relatos del proletariado industrial atraído por la oferta de trabajo en el puerto, sus industrias subsidiarias y las que proliferaron en su cercanía, vinculados a las exigencias los medios de producción masivos, comparten el espacio público de la estructura urbana de El Cabanyal con los relatos marineros, vinculados al territorio y su climatología. La memoria social de los pobladores del barrio evolucionó y con ello, evolucionó la morfología al amparo de normas urbanísticas derivadas del planeamiento metropolitano de la segunda mitad del siglo XX, impulsada por el desarrollismo que desde 1959 supuso el final de la autarquía.

El carácter subjetivo de la memoria social, la hace vulnerable ante relatos ajenos al continuum cultural de las estructuras urbanas existentes. El relato ‘Valencia

vive de espaldas al mar’ estructurado en torno al Paseo al Mar, es evidentemente ajeno a la estructura urbana de El Cabanyal, barrio valenciano que como ciudad históricamente vinculada con el mar, ha sido, es y debe seguir siendo la cara de Valencia al mar. La principal consecuencia de este relato desde su formulación al comienzo de la dictadura franquista, es la estigmatización de la estructura urbana del barrio como barrera de las pretensiones marítimas de la ciudad.

Ese relato hegemonizado por el poder desde 1939, se incorporó a la memoria social de la ciudad de Valencia a medida que su estructura urbana avanzaba hacia la de El Cabanyal. Pero la distancia y el aislamiento han mantenido la memoria social del barrio, expresada en la permanencia en la actualidad de la morfología característica de sus reglas autónomas que a pesar de su suspensión en 1939, fueron utilizadas hasta la irrupción del desarrollismo en la década de los 60 del siglo pasado y de alguna manera, han seguido utilizándose.

También han mantenido la correspondencia biunívoca entre espacialidad y socialidad, entre morfología y pobladores, que otorga la cualidad de espacio vivido al espacio público de la estructura urbana del barrio. En ese espacio vivido germina una comunidad que con su acción política y cultural, se ha resistido a la prolongación de la avenida de Blasco Ibáñez, como solución al relato hegemónico ‘Valencia vive de espaldas al mar’. Esta acción política y cultural ha logrado que este relato haya sido sustituido en julio de 2015, por otro fundamentado en la idea de que El Cabanyal dejará de ser la espalda de Valencia, para ser el barrio valenciano cuya estructura urbana relacionará la ciudad con el mar: el carácter de ciudad marítima deseado por los valencianos, tiene que ver con el horizonte y la horizontalidad, la luz, el olor..., y la manera en que los pobladores de El Cabanyal utilizan su espacio vivido.

2. “En el siglo XIX, cuando se dan las condiciones para pensar una ciudad nueva, la ideación de la misma se plantea con tres estrategias complementarias: la determinación mediante el crecimiento virtual que supone la anexión de municipios próximos, del escenario donde se hará posible; el crecimiento por extensión de la ciudad antigua mediante los ensanches; y el crecimiento por enlace, tendiendo puentes urbanos entre la ciudad y las poblaciones cercanas en forma de paseo parcelado” **GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA**; Servicio de publicaciones U.P.V. Valencia, 1995 (p 756).

La estructura urbana de esta ciudad dentro de la metrópoli, debe evolucionar para adecuarse a las condiciones derivadas del nuevo relato –el barrio ya no está destinado al derribo y la museificación- y a su recuperada funcionalidad en cooperación con la estructura global de Valencia. La adecuación debiera ajustarse a una dinámica útil para canalizar las transformaciones compatibles con las permanencias imprescindibles para que la evolución de la identidad física y social, derivada de las nuevas condiciones, no suponga la mutación de la naturaleza de la estructura urbana de El Cabanyal, de su ser en sí idéntico.

Según lo expuesto en este trabajo, estas permanencias se identifican con el continuum cultural, dilatado en el tiempo, de la dinámica de crecimiento de la estructura urbana de El Cabanyal en aplicación de reglas autónomas como combinación de los cinco patrones utilizados para caracterizar la morfología respecto a los factores sociales y geográficos, en el tercer momento correspondiente al final de Guerra Civil. Estas reglas llevan implícitos mecanismos de transformación, coherentes con su emplazamiento y su población, que han permitido, en buena medida, que mantengan su vigencia.

Este trabajo plantea la tesis de que esas reglas son útiles para las transformaciones futuras que adecuen gradualmente la estructura urbana actual a las condiciones del nuevo relato.

3. La diferencia de datos entre 1998 y 2015 respecto a este patrón, es debida a la ejecución del PEPRI01, que transforma en descampados más de 300 parcelas en parte ocupadas por casas bajas, y en solares 163 casas en su mayoría de tres o menos plantas.

### ***Propuesta de evolución regulada por las reglas autónomas (espacio parcelado de uso residencial)***

Las permanencias reguladas por la reglas para el uso residencial en el espacio privado, han seguido una progresión relacionada con el grado de cumplimiento de los tres patrones –dos sociales y uno geográfico- cuya combinación regula su morfología [Tabla 1].

<b>momento de análisis</b>	<b>1939</b>	<b>1975</b>	<b>1998</b>	<b>2015</b>
nº total de parcelas	3971	4053	3840	3528
<b>nº parcelas que cumplen el Patrón 1</b>	<b>3605</b>	<b>3556</b>	<b>3327</b>	<b>3028</b>
% del total de parcelas existentes	90,78%	87,74%	86,64%	85,83%
<b>nº parcelas que cumplen el Patrón 2</b>	<b>3676</b>	<b>3384</b>	<b>2830</b>	<b>2421</b>
% del total de parcelas existentes	92,57%	83,49%	73,70%	68,62%
<b>nº parcelas que cumplen la Regla 1+2</b>	<b>3375</b>	<b>3076</b>	<b>2576</b>	<b>2215</b>
% del total que cumple el Patrón 1	93,62%	86,50%	77,43%	73,15%
<b>nº parcelas que cumplen el Patrón 3</b>	<b>2723</b>	<b>1281</b>	<b>1010</b>	<b>700</b>
% del total de parcelas existentes	68,57%	31,61%	26,30%	19,84%
<b>nº parcelas que cumplen la Regla 1+2+3</b>	<b>2432</b>	<b>945</b>	<b>795</b>	<b>521</b>
% del total que cumple la Regla 1+2	72,06%	30,72%	30,86%	23,52%

Tabla 1. Evolución del cumplimiento de las reglas y patrones para el espacio parcelado de uso residencial.

Las parcelas que satisfacen en la actualidad el patrón 1, compatibles con el tamaño de la parcelación original de las barracas y sus sucesivas subdivisiones, es decir, todas aquéllas cuya superficie no supera los 225 m<sup>2</sup>, representan el 86% de las existentes en el barrio. La catalogación y protección de la parcelación actual se considera imprescindible para asegurar el carácter popular de la propiedad, y como defensa ante procesos de concentración de la propiedad y el riesgo aparejado de expulsión de la población existente mediante ‘mobbing inmobiliario’.

Las parcelas que satisfacen el patrón 2, compatibles con la relación intensa de los edificios con la calle, es decir, todas aquellas que albergan edificaciones de tres o menos plantas, suponen el 69% del total<sup>3</sup>. La exigencia de relación intensa con la calle, asegura el carácter de un barrio de alta densidad y baja altura.

La regla que relaciona los patrones 1 y 2, es trascendente para regular la altura sin imponer una altura máxima, conservando la escala menuda, el perfil característico del paisaje urbano del barrio y facilitando los mecanismos de autopromoción que vinculan al residente con su vivienda. Esta regla fundamental para la caracterización del espacio vivido del barrio es válida en el 73% de las edificaciones existentes en las parcelas que cumplen el patrón 1<sup>4</sup>. Respecto a la implementación de esta regla, se considera aceptable pero no ampliable<sup>5</sup>, el 15% de fincas de pisos construidas sobre parcelas compatibles con el patrón 1, para satisfacer el relato de determinados grupos sociales de clase media, procedentes del progreso social del proletariado industrial y de la tradición pesquera<sup>6</sup>.

El patrón 3 que contribuye a la ventilación y soleamiento adecuados a la climatología mediante la existencia de patios traseros que aseguran la doble orientación de las viviendas, es el más afectado por la incorporación en el espacio libre de cada parcela de edificaciones complementarias para albergar los adelantos tecnológicos –cocinas y baños- desde el desarrollismo a partir de la década de los 60 de siglo pasado; hoy en día solo el 20% de las parcelas existentes<sup>7</sup> conservan un espacio libre de edificación mayor o igual al 15% de su superficie.

Es muy importante para la salubridad de las viviendas que en las nuevas edificaciones y en la rehabilitación o reconstrucción de las existentes, se exija una reserva mínima del 15% –mejor el 20%- de superficie libre de edificación en la parcela.

La regla que relaciona los patrones 1, 2 y 3, que contribuye a la salubridad de las viviendas, es válida en el 24% de las edificaciones existentes en las parcelas que cumplen la regla anterior. La exigencia de cumplimiento del patrón 3 permitirá alcanzar porcentajes similares a los que se dan en la regla que relaciona los patrones 1 y 2.

En el espacio parcelado de uso residencial de la actual estructura urbana de El Cabanyal, permanecen las reglas autónomas que han regulado la evolución de su morfología, coherentemente con las características de su emplazamiento y sus pobladores [Fig 1].

**La estructura urbana de El Cabanyal lleva implícitas reglas de transformación autónomas de la morfología del espacio parcelado de uso residencial, utilizables para su futura evolución coherente con su emplazamiento y sus pobladores.**

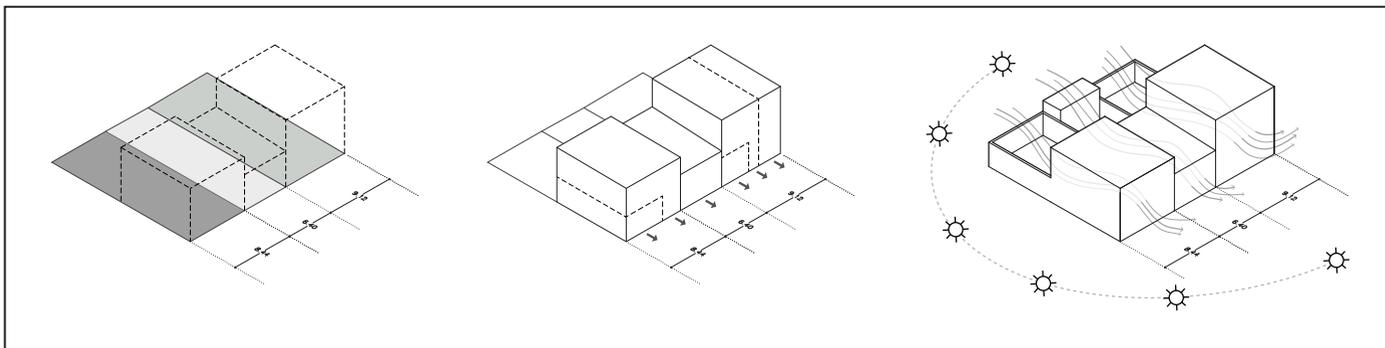


Fig. 1 Reglas autónomas: 1 parcelación menuda y variada, 2 relación intensa de cada vivienda con la calle, 3 ventilaciones cruzadas. Fuente: elaboración propia.

4. Si se cuenta el potencial de cumplimiento de esta regla en los solares ocasionados por los años de ejecución del PEPRI01, esta regla se cumpliría en casi un 85% de las edificaciones ubicadas en parcelas que cumplen el patrón 1.

5. Su proliferación comprometería el modelo de barrio de alta densidad y baja altura.

6. El tratamiento que se deba dar a las edificaciones que no satisfacen esta regla, deberá ser objeto de sendos estudios particulares.

7. Nuevamente, la disminución porcentual del cumplimiento de este patrón respecto al año 1998, es achacable a que los derribos del PEPRI01, afectaron principalmente a parcelas que sí lo cumplían.

Pero el barrio alberga una zona concreta –las ampliaciones del siglo XIX- con valores reconocidos como Patrimonio Español. El decreto de declaración valora “*la peculiar trama en retícula derivada de las alineaciones de las antiguas barracas, en las que se desarrolla una arquitectura popular de clara raigambre ecléctica*”.

La habitual interpretación estática de estos valores como representantes de ‘memoria histórica’, supone museificación de la morfología como seña de identidad de la que se apropia la clase dominante que las valora; esta museificación, supone alteración del espacio vivido con el consiguiente riesgo de ‘gentrificación’, es decir, de expulsión de los pobladores que están produciendo esa morfología, petrificada por una catalogación patrimonial formalista. En cambio, una interpretación que los contemple como valores gerundios supone una valoración positiva, coherente con la historicidad urbana, que muta el anterior oxímoron en otro: ‘memoria futura’ eficaz para el devenir del barrio, reforzando la evolución de la identidad de la realidad física y social –cuya relación biunívoca configura la estructura urbana- transformando su morfología y procurando el progreso de sus residentes: evolucionando.

Según esta interpretación, los valores declarados Bien de Interés Cultural, son compatibles con las morfología resultantes de aplicar las reglas autónomas definidas como combinación de los cinco patrones utilizados para caracterizar la estructura urbana de El Cabanyal en el tercer momento correspondiente al final de Guerra Civil, antes de la imposición de las reglas heterónomas [Fig. 2].

La morfología del espacio parcelado de uso residencial, aquel modelo denso de edificación diversa y de baja y variada altura que genera la silueta característica de las calles, es compatible con *la arquitectura popular de clara raigambre ecléctica*, donde la orientación y la exigencia futura de espacio libre en cada parcela,

favorecen el correcto soleamiento y ventilación de las viviendas.

La morfología del espacio no parcelado de uso público, aquel modelo reticular orientado, donde las manzanas estrechas y alargadas, definen las calles paralelas al mar bien que facilitan el acceso a las viviendas, y travesías que facilitan la ventilación y el acceso a la actividad económica, es compatible con *la peculiar trama en retícula derivada de las alineaciones de las antiguas barracas*; no olvidemos que la parcelación las manzanas derivada de los lotes de la época de las barracas.

El resultando de la simbiosis entre ambas morfologías es compatible con *la peculiar trama en retícula derivada de las alineaciones de las antiguas barracas, en la que se desarrolla una arquitectura popular de clara raigambre ecléctica*, adaptada al emplazamiento, coherente con el progreso de sus pobladores y eficaz soporte de sus relaciones sociales.

Según esta interpretación, el argumento empleado por el Arquitecto Inspector del Patrimonio en el informe en que se oponía a la aprobación del PEPRI01<sup>8</sup> “la única salida posible, a juicio de quien suscribe, sería otorgar un nivel de protección urbanística que fuera mucho más allá del otorgado por el PEPRI, que califica toda la arquitectura popular con el nivel de protección más bajo (...) con la calificación de arquitectura popular con capacidad de definición del Conjunto que realiza el decreto de declaración”, supone calificar la arquitectura popular no solo por sus aspectos morfológicos estáticos –el hecho arquitectónico- sino por la historicidad implícita en el continuum cultural que relaciona socialidad y espacialidad –el hacer arquitectónico.

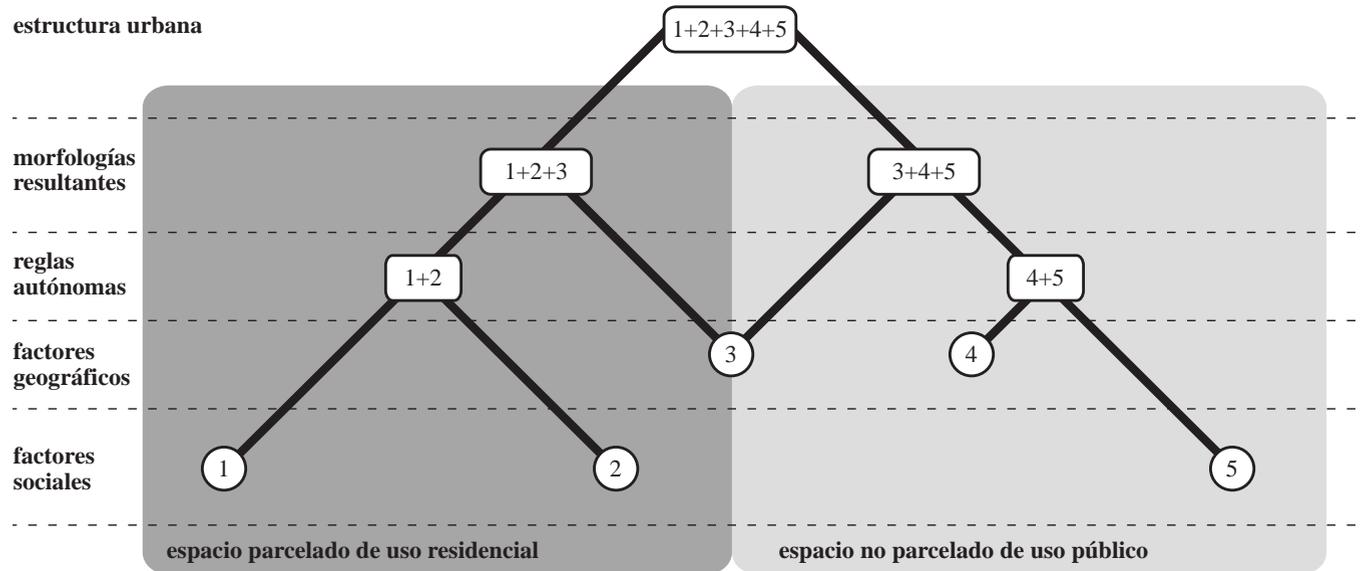
Es decir, la opción posible que se propone en este trabajo, para asegurar la capacidad de definición del conjunto y extender sus valores patrimoniales a todo el barrio, consiste en calificar y proteger las reglas

8. CASAR PINAZO, José Ignacio (arquitecto inspector de Patrimonio): “Informe Técnico de la Unidad de Inspección del Patrimonio Histórico Artístico de la Dirección Territorial de Cultura y Educación de Valencia, sobre la adecuación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior Cabanyal-Canyamelar, a los requerimientos patrimoniales del Conjunto declarado del Cabanyal”. Valencia, a 21 de junio de 2000.

autónomas implícitas en el hacer arquitectónico característico de la morfología del espacio parcelado de uso residencial, como herramienta conceptual para su evolución acorde con el nuevo relato, conservando su propia naturaleza, su ser en sí idéntico.

**La estructura urbana de El Cabanyal lleva implícitas reglas de transformación autónomas de la morfología del espacio parcelado de uso residencial, utilizables para su futura evolución coherente con su emplazamiento, sus pobladores y su valor patrimonial.**

estructura urbana



① **Parcelación menuda y variada:**  
carácter popular de la propiedad

② **Relación intensa de cada vivienda con su calle:**  
tradición unifamiliar y socialidad

③ **Orientación y espacio libre en parcela:**  
adecuación a la climatología

④ **Expansión retiforme:**  
adecuación a la geomorfología

⑤ **La playa-industria:**  
ubicación de la actividad económica

1+2+3+4+5 Estructura urbana: *la peculiar trama en retícula derivada de las alineaciones de las antiguas barracas, en la que se desarrolla una arquitectura popular de clara raigambre eclecticista, adaptada al emplazamiento, coherente con el progreso de sus pobladores y eficaz soporte de sus relaciones sociales*

3+4+5 Morfología del espacio no parcelado: *la peculiar trama en retícula derivada de las alineaciones de las antiguas barracas, bien orientada*

1+2+3 Morfología del espacio parcelado: *arquitectura popular de clara raigambre eclecticista, bien orientada*

4+5 El desplazamiento de la playa-industria, induce el sentido de la expansión retiforme

1+2 Diversidad edilicia y control de alturas variadas

Fig. 2 Esquema de la compatibilidad de las reglas autónomas respecto a la geografía, sociología y valoración patrimonial en el barrio de El Cabanyal. Fuente: elaboración propia.

***Propuesta de transformación regulada por las reglas autónomas (espacio no parcelado de uso público)***

Por otra parte, el espacio no parcelado de uso público manifiesta una morfología potencialmente adecuada al nuevo relato.

La regla que relaciona el modelo retiforme adecuado a la geomorfología –patrón 4- con la ubicación de actividad económica en la playa-industria –patrón 5- queda interrumpida por las dotaciones –equipamientos deportivos de efecto barrera y equipamiento verde, un parque cuya desproporción y sobre elevación, también supone efecto barrera- y descampados existentes en el borde interno entre las calles Dr. Lluch y Eugenia Viñes, producto del desmantelamiento de instalaciones ferroviarias.

El nuevo relato no solo exige la accesibilidad a la playa desde el caserío del barrio, sino la extensión hasta los límites administrativos del barrio, de las travesías en dirección este-oeste, para que el modelo retiforme pueda cooperar eficazmente con la morfología del espacio público de la estructura urbana de la ciudad para facilitar la accesibilidad a la playa de El Cabanyal; esta nueva exigencia obliga a adecuar el borde interno del casco antiguo del barrio.

Las travesías potenciarán su carácter predominantemente peatonal, y servirán de estímulo al flujo de paseantes que las hará atractivas para el uso terciario (en concreto, el pequeño comercio de proximidad). Esta actividad comercial, convertirá las travesías en un eficaz soporte de las relaciones sociales en el espacio público del barrio, relaciones comprometidas en las calles por la presencia de los vehículos aparcados. De esta forma, se extiende la actividad comercial a todo el barrio, actividad que el PEPRI01, restringía a la prolongación de la avenida [Fig. 3].

Asegurada la continuidad de las travesías, el espacio no parcelado de uso público de los dos bordes internos [Fig. 4] tendrá sendos tratamientos adecuados a su diferente protagonismo en la estructura urbana del barrio, según la regla que relaciona su morfología retiforme y la accesibilidad a la playa –patrones 4 y 5- con la orientación y la relación intensa de la edificación del espacio parcelado con la calle –patrones 2 y 3.

Los solares existentes en el casco antiguo, producto del periodo de ejecución del PEPRI01, pueden ser utilizados para recuperar el carácter dotacional –equipamientos institucionales, culturales, sociales...- que tuvo, compatible con el uso residencial y la continuidad del modelo retiforme.

Las propiedades públicas entre las calles Dr Lluch y Eugenia Viñes, representan una excelente oportunidad para incorporar este borde interno a la estructura urbana del barrio, completando el modelo retiforme en el espacio no parcelado y redefiniendo la ubicación de

las actuales dotaciones e incorporado otras nuevas y aprovechamiento residencial según las reglas descritas para el espacio parcelado de usos residencial.

**La estructura urbana de El Cabanyal lleva implícitas reglas de transformación autónomas de la morfología del espacio parcelado de uso residencial y del espacio no parcelado de uso público, utilizables para su futura evolución coherente con su emplazamiento y sus pobladores, que aseguran sus permanencias y resuelven la cuestión de la conexión entre la playa y el resto de Valencia.**



Fig. 3 Estrategia para el espacio no parcelado: potenciar la continuidad de las travesías de El Cabanyal para facilitar la accesibilidad a la playa desde la ciudad.



Fig. 4 Los bordes internos del barrio: interrupciones de modelo retiforme.

### ***La cooperación entre las estructuras urbanas de El Cabanyal y de Valencia***

El nuevo relato evidencia el problema de la convivencia entre dos estructuras urbanas contiguas, prójimas aunque diferentes, obviado desde la racionalidad científico-técnica de lo global expresada en el dilema competitivo ‘o esto o lo otro’ –o Valencia se convierte en una ciudad marítima o la integridad de El Cabanyal- característico de la modernidad. La racionalidad científico-técnica desde lo particular de la metodología empleada en esta investigación se basa en la dialéctica de cooperación expresada por ‘ambos y además’ –Valencia se conecta con el mar utilizando El Cabanyal; además El Cabanyal asegura su futuro con su nueva funcionalidad y Valencia obtiene una fachada marítima con valor patrimonial.

Esta lectura desde lo particular, afecta al Plan General vigente, redactado desde lo global<sup>9</sup>. Para que ambas lecturas puedan cooperar es imprescindible modificar las determinaciones de la lectura desde lo global que se

9. Hay que evitar los errores del planeamiento remedial de los primeros años de la restauración democrática (ver apartado 4.1.2).

10. A diferencia de otros conjuntos históricos de carácter agrícola subsumidos en el crecimiento de la ciudad, El Cabanyal mantiene aún relación con la playa, con la ubicación de la industria que le dio origen y ha guiado su evolución hasta hoy en día; esta relación no debe perderse, sino potenciarse, si no se quiere tener un nuevo cadáver exquisito para disfrute de otros.

11. “La solución, por tanto, no pasa, necesariamente, por actuar directamente sobre los tejidos urbanos históricos, como por compaginar dichas medidas con aquellas otras que interesan a toda la ciudad, ya que es la dinámica que ésta impulsa la que, en última instancia, va a determinar los procesos que se sucedan en el marco del Centro Histórico en cuestión” ÁLVAREZ MORA, Alfonso: “Los Centros Históricos en Castilla y León”, en DE LAS RIVAS, Juan Luis (coord.): **ATLAS DE CONJUNTOS HISTÓRICOS DE CASTILLA Y LEÓN**; Junta de Castilla y León. Valladolid, 2009.

12. Incluso la continuidad norte sur con los demás barrios del distrito marítimo.



Fig. 5 Estrategia para el espacio no parcelado: la transformación del espacio público de los límites del barrio en un lugar estimulante y habitado que posibilite el intercambio de información y facilite el flujo ciudadano entre la ciudad y las calles de El Cabanyal y su playa. Fuente: elaboración propia.

limita a señalar un perímetro protegido para rodearlo –e incluso en este caso, atravesarlo- y desvincularlo de la razón de su origen<sup>10</sup>.

La modificación del Plan General<sup>11</sup> es imprescindible para tener un marco urbanístico adecuado al nuevo relato que supere la actual zonificación en franjas paralelas al mar, encaminada a desvincular la franja litoral de la franja calificada como conjunto protegido, y contemple la estructura urbana de todo el barrio como un conjunto histórico, una ciudad dentro de otra, con su casco antiguo –sede de instituciones administrativas, culturales, sociales... compatibles con el uso residencial- y sus periferias –donde alojar industria compatible con el uso residencial y comercial, y los equipamientos barrera- que debe contribuir a la resolución de los problemas urbanos relativos a la relación de la ciudad que lo alberga con el mar.

La convivencia y cooperación entre ambas estructuras urbanas, supone también solucionar la continuidad entre sus distintas morfologías<sup>12</sup>, para lo que será necesario trabajar en los actuales límites, cuestión que también debe contemplar la modificación del Plan General. El diseño cuidado del espacio público de los límites del barrio, tendría como objetivo su transformación en un lugar estimulante y habitado que posibilite el intercambio de información y facilite el flujo ciudadano entre la ciudad y las calles de El Cabanyal y su playa; para alcanzar ese objetivo se aumentará el perímetro de contacto entre ambas estructuras urbanas, de manera que se conserven a cada lado elementos reconocibles de ambas morfologías [Fig. 5].

La cooperación entre la racionalidad científico-técnica de lo global y de lo particular da como resultado la siguiente imagen que intenta expresar las reglas del hacer arquitectónico definidas mediante un lenguaje de patrones, sin voluntad de forma [Fig. 6].



Fig. 6 Estrategia Prolongar El Cabanyal. Fuente: elaboración propia.

Se trata, en definitiva, de permitir que el barrio siga evolucionando para adaptarse a las nuevas funciones propias de su adquirida centralidad, según sus reglas propias adaptadas al emplazamiento y a sus pobladores, procurando tanto el progreso de éstos, como el de los de la ciudad que lo alberga. Además, admitido que la identidad no es una adquisición, sino una construcción en permanente evolución, Valencia continuará disfrutando de la seña de identidad que supone su barrio marítimo patrimonial, cuyos pobladores continuarán disfrutando de su espacio vivido.

A juicio de quien suscribe, **la actual estructura urbana de El Cabanyal, lleva implícitas las reglas de transformación futuras coherentes con su emplazamiento, su población y su valor patrimonial que aseguran su permanencia y resuelven la cuestión de la conexión entre la playa y el resto de Valencia, en cooperación con la estructura urbana de la ciudad.**

### ***CODA: La cuestión social y la duración***

Pero se volvería a caer en los errores del urbanismo demiúrgico, si se pensara que basta únicamente con utilizar estrategias urbanísticas para dar solución a los problemas del barrio. La complejidad de estas estructuras urbanas obliga a una actuación integrada y coordinada que abarque medidas de carácter socioeconómico, y que sean propuestas con apoyo multidisciplinar (geógrafos, sociólogos, antropólogos, trabajadores sociales...), del gobierno y de las instituciones políticas, de las asociaciones de vecinos y otros colectivos, y por supuesto, de los propios pobladores.

Los residentes actuales de El Cabanyal, quieren el progreso, pero con ellos dentro. Para que esto sea posible debe adecuarse el tiempo de la piedra al de lo social. Esta adecuación, natural en la época en que la producción social del espacio estaba supeditada a procesos preindustriales propios del feudalismo, se ve comprometida desde la irrupción de los procesos industriales del capitalismo, tras el triunfo del Nuevo Régimen burgués. Por ello, es muy importante buscar entre los mecanismos de la industria inmobiliaria, aquellos que sean más ‘lentos’, aquellos que supongan una inversión gradual de capital que impidan en lo posible grandes inversiones de resultados catastróficos para los residentes que no pueden adaptarse a sus exigencias; aquéllos que impidan la ‘gentrificación’.

El barrio está infra habitado, falta gente; perder residentes es un lujo que no se puede permitir si no se quiere que determinadas zonas se queden vacías y su espacio deje de ser vivido. Por eso, la difusión hasta hacerlo hegemónico del nuevo relato, tiene la responsabilidad de construir la necesaria demanda de pobladores adecuada a las nuevas circunstancias para que el barrio se vaya acercando gradualmente a su densidad de habitantes potencial y equilibrar la presencia de los grupos que fueron atraídos por el anterior relato mientras

se van adaptando a las posibilidades de arraigo que les brinda el nuevo.

Por eso es importante proteger la parcelación menuda y variada, como garantía del carácter popular de la propiedad y para evitar los efectos del capital catastrófico asociado a las grandes operaciones inmobiliarias. Y también es importante arbitrar mecanismos que prioricen la autopromoción que vincule a la demanda de residentes construida por el nuevo relato con sus viviendas, a la manera en que la tradición del hacer arquitectónico ha empleado y lo sigue haciendo, para que de la producción social del espacio, resulte espacio vivido, un espacio biográfico capaz de construir comunidades capaces de resistir la hegemonía de la política y cultura oficial, y proponer soluciones alternativas a las derivadas de dicha práctica hegemónica, según una racionalidad vinculada a la espacialidad compartida, practicando el ‘arte de vivir en desacuerdo’.

La oportunidad que representa la cantidad de suelo propiedad pública –que de manera general no debiera enajenarse, sino utilizarse para una política de vivienda, destinada a obtener beneficios sociales y como mecanismo antiespeculativo- que supone más de 130.000 m<sup>2</sup> de potencial techo residencial, es un hecho singular a disposición de los políticos y sus técnicos para hacer realidad el nuevo relato, acompasando el tiempo de la piedra al de lo social, implementando una estrategia urbana para mantener y ampliar los valores sociales, históricos y patrimoniales propios del barrio de El Cabanyal, mediante la práctica de un urbanismo abierto, participativo y sin costes sociales como base para trabajar por el progreso de todos los valencianos.



## **BIBLIOGRAFÍA**

## BIBLIOGRAFÍA

Además de la documentación recopilada en la duración de la experiencia ‘in situ’ y ‘de visu’ de la realidad física y social del barrio, se han utilizado las siguientes fuentes documentales:

### ARCHIVOS

Fondos documentales (gráfica y escrita)  
(Ordenados según su aparición en el texto)

Archivo del Reino de Valencia: (con la inestimable ayuda de Antonio Sanchis Pallarés, se ha descifrado la documentación de la Bailía custodiada en este archivo; esta documentación ha sido de gran utilidad para conocer las condiciones de vida y las ilusiones de los pobladores del barrio hasta la desamortización del Patrimonio Real y la desaparición de la Bailía en 1865. Entre los legajos examinados, en el expediente 167 de BailíaB, apareció el *estado demostrativo de la calle de la Reina*).

Archivo General de Palacio: (se ha revisado parte de la documentación inventariada por Antonio Mut Calafell, relativa a los terrenos del Real Patrimonio en la playa de Valencia, entre los años 1811 y 1880; entre los legajos examinados apareció un importante documento cartográfico que esta investigación data alrededor de 1860: el *plano de las manzanas que pueden hacerse en la playa del Cañamelar, Cabañal y Cadena en el terreno propiedad del Real Patrimonio. Escala 1:300*), que ha sido archivado como FONDO PLANOS\_3115 (caja 7124-1468 año 1833) (MUT CALAFELL, Antonio: **INVENTARIO DE LA DOCUMENTACIÓN DE LA BAILÍA GENERAL DEL REINO DE VALENCIA: ARCHIVO DE PALACIO DE MADRID**; Ed Subdirección General de Archivos y Bibliotecas del Ministerio de Cultura. Madrid, 1980).

Archivo de la Real Academia de San Carlos: planes de la Bailía del s XIX, fuentes documentales del proyecto de Salvador Escrig de 1806 (no hay documentación gráfica)

Archivo Histórico Municipal de Valencia: (sección Pueblos Anexionados, nº10 Pueblo Nuevo del Mar: entre los años 1837 y 1897 del municipio de Pueblo Nuevo del Mar, precedente del barrio de El Cabanyal; y Fondo Rieta).

Archivo de Arquitectura, Urbanismo y Cartografía de la Escuela de Arquitectura de Valencia (documentación gráfica específica de Valencia entre 1608 y 1944, y escrita sobre los proyectos del Paseo al Mar entre 1893 y 1931).

Archivo de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (documentación gráfica y escrita de los Planes Comarcales de 1946 y 1966, del Plan Parcial13 de 1974, del Plan General de 1988 y su Revisión simplificada de 2015 y del PEPRI de 2001 y su adecuación en 2014).

Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (documentación gráfica y escrita del Moreno Barberá y Pedrós).

Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (planeamiento desde el año 1939; actas de la comisión ejecutiva y del consejo general de la corporación administrativa Gran Valencia, entre 1947 y 1975; y Plan Especial del Marítimo de 1990) (la transcripción de parte de esta documentación está en PÉREZ IGUALADA, Javier: **LACIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA, 1946-1988**; Tesis doctoral. Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2005).

1. MUT CALAFELL, Antonio: **INVENTARIO DE LA DOCUMENTACIÓN DE LA BAILÍA GENERAL DEL REINO DE VALENCIA: ARCHIVO DE PALACIO DE MADRID**; Ed Subdirección General de Archivos y Bibliotecas del Ministerio de Cultura. Madrid, 1980.

Archivo Delegación de Costas en Valencia (documentación cartográfica y documental de deslindes de la zona marítimo terrestre (1856,1857, 1872, 1904, 1976, 1986,...)).

Archivo del Servei de Patrimoni Cultural de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Conselleria d'Educació, Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana: (todo lo relativo al expediente de incoación y declaración del Conjunto Histórico de Valencia: expedientes para la incoación declarativa de 1978, para la incoación redelimitadora de 1992 y para la culminación declarativa de 1993)

#### Fondos Cartográficos

Además de la cartografía extraída en las consultas documentales de los anteriores archivos, ha sido de gran utilidad la cartografía publicada en LLOPIS, A y PERDIGÓN, L: **CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944)**. Ed. Universitat Politècnica de València, 4ª edición. Valencia, 2015, y en GARCÍA GÓMEZ, A; REIG FERRER, A; LÓPEZ NAVARRO, G: **MAPAS Y PLANOS 1678-1889**; Ed Diputación Provincial. Valencia, 2008. De los siguientes archivos, solo se ha extraído cartografía:

Archivo de la Corona de Aragón: (desembarcadero en el Grau 1969. ACA, Mapas y Planos, 287; Cosigia, Marco. 1696).

Archivo del Servicio Geográfico del Ejército: (planos entre 1739 y 1882).

Archivo General de Simancas: (planos del puerto en Cullera en 1772, con el que se pretendía sustituir el puerto en el Grau).

Archivo del Museo Naval de Madrid: (planos entre 1792 y 1942 del litoral y el puerto de Valencia).

Archivo de la Biblioteca Nacional (Sala Goya-Cartografía-Fondo Antiguo): planos entre 1796 y ca1892 (el plano MV/14 está mal datado pues aparecen dibujados el ramal al Grao del ferrocarril económico de Valencia a Bétera por Moncada y los tranvías de la SVT de 1876 y de la CGT de 1892).

Archivo de la Diputación Provincial de Valencia: levantamiento y planos de realineaciones efectuadas entre 1856 y 1875.

Archivo de los arquitectos Víctor Gosálvez y Ángel Romaní: (documentación de los proyectos del maestro de obras Juan Bautista Gosálvez y de los arquitectos Víctor Gosálvez y Ángel Romaní realizados en El Cabanyal entre 1900 y 1936).

Archivo de la Autoridad Portuaria (planos de evolución del puerto de Valencia).

#### **BIBLIOGRAFÍA 'ON LINE'**

Se han consultado entre otros los catálogos de publicaciones 'on line' de:

<http://habitat.aq.upm.es/>

<http://dialnet.unirioja.es/>

<https://books.google.es/> El Fénix

## HEMEROTECAS

Se ha hecho un repaso a determinadas hemerotecas virtuales buscando noticias sobre El Cabanyal. Hay que hacer una mención especial a las noticias entre los años 1836 y 1908, años de esplendor de El Cabanyal como establecimiento de baños.

Hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional de España (1836-1928) (<http://www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/>)

Hemeroteca de la Biblioteca Valenciana Digital ([http://bivaldi.gva.es/es/publicaciones/listar\\_cabeceras/cmd?letra=no](http://bivaldi.gva.es/es/publicaciones/listar_cabeceras/cmd?letra=no))

Hemeroteca digitalizada de la Universidad de Valencia (<http://weblioteca.uv.es/bdigital/prensa/frameDiarioValencia.html>) Diario de Valencia entre 1790 y 1834

## BIBLIOGRAFÍA REFERENCIADA

(entre corchetes figura el capítulo o capítulos donde aparece la referencia [INT, 1, 2, 3, 4, CON])

- ANÓNIMO (socio de la RSAPV): **ELOGIO DE LUIS DE URBINA Y ZÁRATE**; Imp Benito Monfort. Valencia, 1800 [1]
- ALBIÑANA, Salvador y HERNÁNDEZ, Telesforo-Marcial: “Técnica e ilustración en Valencia: los proyectos portuarios”; en el nº 34 de la revista **SAITABI**. Valencia, 1984; pág 125-152 [1]
- ALBET, Abel y BENACH, Núria: **EDWARD W. SOJA; LA PERSPECTIVA POSTMODERNA DE UN GEÓGRAFO RADICAL**; Ed Icaria (Espacios Críticos). Barcelona, 2010 [INT, CON]
- ALCANIZ MOSCARDÓ, Mercedes: **JUNTA MUNICIPAL DEL MARÍTIM**; Ayto Valencia. Valencia, 1985 [4]

- ALDEA HERNÁNDEZ, Ángela: “El arquitecto Salvador Escrig”, en la revista **ARCHIVO DE ARTE VALENCIANO**. Valencia, 1995 (p 99 y ss) [2]
- ALEXANDER, Christopher: **A PATTERN LANGUAGE / UN LENGUAJE DE PATRONES**. Ed Gustavo Gili. Barcelona, 1977 / 1980 [INT]
- ALMELA I VIVES, Francisco: **LAS RIADAS DEL TURIA**; Ajuntament de València. Valencia, 1957 [1]
- ÁLVAREZ MORA, Alfonso: “Los Centros Históricos en Castilla y León”, en DE LAS RIVAS, Juan Luis (coord.): **ATLAS DE CONJUNTOS HISTÓRICOS DE CASTILLA Y LEÓN**; Junta de Castilla y León. Valladolid, 2009 [CON]
- ARGAN, Giulio Carlo: **PROYECTO Y DESTINO**; Ediciones de la Universidad Central de Venezuela. Caracas, 1969 [INT]
- ARGAN, Giulio Carlo: **ACERCA DEL CONCEPTO DE TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA**. Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela. Caracas, 1969 [INT]
- ASSUNTO, Rosario: **LA CITTÀ DI ANFIONE E LA CITTÀ DI PROMETEO**; Jaka Book. Milano, 1997 (1984) [INT]
- BERNE VALERO, José Luis; FEMENIA RIBERA, Carmen; AZNAR BELLVER, Jerónimo: **CATASTRO Y VALORACIÓN CATASTRAL**; Universidad Politécnica de Valencia. Valencia, 2004 [1]
- BLAT PIZARRO, Juan: **VIVIENDA OBRERA Y CRECIMIENTO URBANO (VALENCIA 1856-1936)**; Ed COPUT – COACV. Valencia, 2002 [3]
- BOIRA MAIQUES, Josep V.: **VALENCIA BARRIO A BARRIO: EL CABANYAL-CANYAMELAR**; Ajuntament de València. Valencia, 1987 [INT]

- BOIRA, Josep V, SERRA, Amadeo: **EL GRAU DE VALÈNCIA, LA CONSTRUCCIÓ D'UN ESPAI URBÀ**; EDICIONS ALFONS EL MAGNÀNIM. Valencia, 1994 [1]
- BOIRA, Josep V, SERRA, Amadeo (Ed): **EL PORT DE VALÈNCIA I EL SEU ENTONO URBÀ. EL GRAU I EL CABANYAL-CANYAMELAR EN LA HISTÒRIA**; Aymto de Valencia. Valencia, 1997 [1]
- BOIRA MAIQUES, Josep Vicent: “Els orígens del Passeig de València al Mar: el projecte de Manuel Sorní de 1865”, en el nº 67/68 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 2000, págs. 191 a 207 [3]
- BOIRA MAIQUES, Josep Vicent: “Canvis ambientals i problemática portuària a la València del segle XVII”, en el nº 73/74 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 2003, págs. 23 a 37 [1]
- BOIX, Vicente: **OMM-AL-KIRAM Ó LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS**; Imp José Riga. Valencia, 1867 [1]
- BOU, Domingo (1816): **MEMORIA HISTÓRICO-CIENTÍFICA DEL PROYECTO DE PUERTO EN CULLERA Y CANAL DE NAVEGACIÓN HASTA VALENCIA**; imp Ventura Lluch. Valencia, 1841 [1]
- BRANCHAT, Vicente: **TRATADO DE LOS DERECHOS Y REGALÍAS QUE CORRESPONDEN AL REAL PATRIMONIO EN EL REYNO DE VALENCIA**; imp Joseph y Tomas de Orga. Valencia, 1784 [1]
- BURRIEL DE ORUETA, Eugenio: “Planificación urbanística y ciudad” en **LA CIUDAD DE VALENCIA: GEOGRAFÍA Y ARTE**, HERMOSILLA PLA, Jorge (coord.); Servei de publicacions de la Universitat de València. Valencia, 2009 (pág 144-171) [4]
- CALVERT, Albert Frederick: **VALENCIA AND MURCIA: A GLANCE AT AFRICAN SPAIN**; Ed John Lane. New York, 1911 [2]
- CANGA ARGÜELLES, José: **DICCIONARIO DE HACIENDA** (tomos I y II); imp Marcelino Calero y Portocarrero. Madrid, tomo I 1833 y tomo II 1834 [1]
- CANIGGIA, Gianfranco y MAFFEI, Gian Luigi: **TIPOLOGÍA DE LA EDIFICACIÓN. ESTRUCTURA DEL ESPACIO ANTRÓPICO**; Celeste Ediciones. Madrid, 1995 [*Composizione architettonica e tipologia edilizia I, lettura dell'edilizia di base*; Marsilio. Venezia, 1979] [INT]
- CARMONA, Pilar y OLMOS, Joan: “Río y ciudad: el caso de Valencia” en **OP, REVISTA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS, nº28**. Valencia, 1994 [1]
- CARMONA, Pilar: “La dinámica fluvial del Turia en la construcción de la ciudad de Valencia” en **DOC. ANÀL. GEOGR., nº 31**. Valencia, 1997 [1]
- CARMONA, Pilar.: “Geomorfología de la llanura de Valencia. El río Turia y la ciudad” en **HISTORIA DE LA CIUDAD II: Territorio, sociedad y patrimonio**, VV.AA.; ICARO-CTAV-Ajuntament de València-Universitat de València. Valencia, 2002 (pág 18-27) [1]
- CARRERES ZACARÉS, S: “Cruces terminales de la ciudad de Valencia” en **ARCHIVOS DE ARTE VALENCIANO, XIII**, pp 83-108, 1927 [3]
- CASAR PINAZO, José Ignacio: “A propósito de un innecesario calzador” **EL PAÍS** Comunidad Valenciana; 02/09/2014 [4].
- CAVANILLES, A J: **OBSERVACIONES SOBRE LA HISTORIA NATURAL, GEOGRAFÍA, AGRICULTURA, POBLACIÓN Y FRUTOS DEL REYNO DE VALENCIA (Tomo I)**; Imprenta Real. Madrid, 1795 [1]

- CERVERÓ I MARTÍ, Luis: **CABANYAL, PER EXEMPLE (1998-2013)**; Ed 3i4 SL. Valencia, 2014 [4]
- CLÉMENT, Gilles: **EL JARDÍN EN MOVIMIENTO**; Ed GG. Barcelona, 2012 [4]
- DANVILA, Manuel: **EL LIBRO DEL PROPIETARIO**; imp. El Valenciano. Valencia, 1861 [1, 2]
- ESCLAPÉS DE GUILLÓ, Pascual: **RESUMEN HISTORIAL DE LA FUNDACIÓN Y ANTIGÜEDAD DE LA CIUDAD DE VALENCIA DE LOS EDETANOS O DEL CID**; 1º ed por Antonio Bordazar de Artazù. Valencia, 1738; la edición corregida y aumentada por Josef Estevan en 1805, contiene un apéndice titulado: CARTA A UN AMIGO SOBRE VARIOS PUNTOS QUE NO MENCIONA PASQUAL ESCLAPÉS EN SU RESÚMEN HISTÓRICO DE VALENCIA O SON POSTERIORES À SU PUBLICACION (con 31 páginas con números romanos, de los que se extraen los párrafos citados en la tesis) ha sido editada en facsímil por ed París Valencia. Valencia 1979 y 1999 [2]
- ESCOLANO, G.: **DÉCADA PRIMERA DE LA HISTORIA DE LA INSIGNE Y CORONADA CIUDAD Y REINO DE VALENCIA**, ed. P.P May. Valencia, 1610-11; Ed. Facsímil París-Valencia en 1980, de la edición con adiciones de Juan Btº Perales, Ed. Terraza y Aliena, 1878-80 [1]
- ESCOLANO, G.: **DÉCADAS DE LA HISTORIA DE LA INSIGNE Y CORONADA CIUDAD Y REYNO DE VALENCIA**; imp. Pedro Patricio Mey. Valencia, 1610-1611 [1, 3]
- FAUS PRIETO, Alfredo: “Demarcación y cartografía de la particular contribución de Valencia en el siglo XVIII”, en el nº 57 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 1995, págs. 91-108 [1]
- FENTRESS, James; WICKHAM, Chris: **MEMORIA SOCIAL**; ed Frónesis Cátedra Universitat de València. Valencia, 2013 [INT]
- GARCÍA MONERRIS, Carmen: **LA CORONA CONTRA LA HISTORIA: JOSÉ CANGA ARGÜELLES Y LA REFORMA DEL REAL PATRIMONIO**; Publicaciones de la Universitat de València. Valencia, 2005 [2]
- GIMÉNEZ BALDRÉS, Enrique J.: **PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA**; Servicio de publicaciones U.P.V.. Valencia, 1995 [INT, 2, 3, CON]
- GOSÁLVEZ, Víctor: **LA BARRACA VALENCIANA**; ICARO-CTAV. Valencia, 1998 [3]
- HERRERO GARCÍA, Luis Fco. y SOLDEVILLA LIAÑO, Maota: “La Plataforma Salvem el Cabanyal: Doce años de lucha ciudadana” en el nº 6 de la revista **E-RPH, REVISTA ELECTRÓNICA DE PATRIMONIO HISTÓRICO**. Granada, junio de 2010 [4]
- HUERTAS MORIÓN, José: **LA VALÈNCIA MARÍTIMA I**; Diputació de València. Valencia, 2002 [1]
- JACOBS, Jane: **MUERTE Y VIDA DE LAS GRANDES CIUDADES**; Península. Madrid, 1973 (2ª ed) y Capitán Swing Libros. Madrid, 2011 [*The death and life of great American cities*; Random House. New York , 1961] [4, CON]
- LEÓN ROCA, José Luis: **VICENTE BLASCO IBÁÑEZ**; Ajuntament de València. Valencia, 2002 (pp. 238-246: “La Revolución en Valencia”) [4]
- LLORENTE, Teodoro: **VALENCIA**; Ed Daniel Cortezo y Cª. Barcelona, 1889 [2]

- LLOPIS ALONSO, Amando y PERDIGÓN FERNÁNDEZ, Luis: **CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944)**; ed Universitat Politècnica de València. Valencia 2010 [3]
- LLOPIS, A y PERDIGÓN, L: **CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944)**. Ed. Universitat Politècnica de València, 4ª edición. Valencia, 2015 [3]
- MARTÍ ARIS, Carlos: **LAS VARIACIONES DE LA IDENTIDAD. ENSAYO SOBRE EL TIPO EN ARQUITECTURA**; Ed Arquia/temas. Barcelona, 2014 [*Le variazioni dell'identità. Il tipo di architettura*; CittàStudi. Milano,1990] [INT]
- MARTÍNEZ RODA, Federico: **EL PUERTO DE VALENCIA. ESTUDIO GEOGRÁFICO**; Dpto de Geografía de la Universidad de Valencia. Valencia, 1980 [1]
- MARTORELL, Pep; **EL MÓN MARINER DEL CABANYAL**; Ed Engloba. Valencia, 2001 [3]
- MORALES, J. R.: **ARQUITECTÓNICA. SOBRE LA IDEA Y EL SENTIDO DE LA ARQUITECTURA**. Biblioteca Nueva. Madrid, 1999 [INT]
- OLIVERAS SAMITIER, Jordi: **NUEVAS POBLACIONES EN LA ESPAÑA DE LA ILUSTRACIÓN**; Ed Fundación Caja de Arquitectos. Barcelona, 1998 [INT, 2]
- PINGARRÓN SECO, Fernando: “El arquitecto Lorenzo Martínez” en el nº 39 de la revista **SAITABI** (pag 145 a 160). Valencia, 1989 [1]
- PINGARRÓN-ESAÍN SECO, Fernando: “El expediente municipal para la apertura del nuevo camino del Grao de Valencia” en el nº 7-8 de la revista **ARS LONGA: CUADERNOS DE ARTE**; Dpto de Historia del Arte de la Universitat de València. Valencia, 1997 [1, 3]
- PONZ, Antonio: **VIAJE DE ESPAÑA**; Ed Aguilar. Madrid, 1947 [1]
- RAMÓN, Fernando: **IDEOLOGÍA URBANÍSTICA**; Alberto Corazón ed. Madrid, 1970 [3]
- QUINCY, Quatremère de: **DICTIONNAIRE HISTORIQUE DE L'ARCHITECTURE**. Paris, 1832
- RIBERA I LACOMBA, Albert.: “Puertos y arquitectura comercial en la Valencia antigua: los orígenes de una larga tradición” en **HISTORIA DE LA CIUDAD V: Tradición y progreso**, VV.AA.; ICARO-CTAV-COACV. Valencia, 2008 [1]
- ROSSELLÓ, Vicenç M: “Tomàs V. Tosca y su entorno ilustrado en Valencia. Obra autógrafa y atribuciones” en el nº 64-65 de la revista cuatrimestral de Geografía **ERÍA**; Dpmto de Geografía de la Universidad de Oviedo. Oviedo, 2004 [1]
- ROSSELLÓ, Vicenç M: “Albuferas mediterráneas” en el nº 53 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 1993; pág 35-64 [1]
- ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç M: “El Grau de Valencia, un puerto difícil” en el nº 199-200 (vol 51) **ESTUDIOS GEOGRÁFICOS**; CSISC. Madrid, 1990; pág 619-634 [1]
- ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç M: **VISTES VALENCIANES D'ANTHONIE VAN DEN WIJNGAERDE**; Conselleria de Cultura , Educació i Ciència de la GV, 1990 [1]
- SANCHIS GUARNER, M: **LES BARRAQUES VALENCIANES**; Ed Alfons el Magnánim. Valencia, 1999 [1]
- SANCHIS PALLARES, Antonio: **HISTORIA DEL CABANYAL – POBLE NOU DE LA MAR (1238-1897)**; Javier Boronat, Editor. Valencia, 2009 [1, 2]

- SANCHIS, Antonio: **HISTORIA DEL GRAU**; ed Carena. València, 2005 [1, 3]
- SANCHO, Antonino: **MEJORAS MATERIALES DE VALENCIA**; Imprenta de D. José Mateu Marín. Valencia, 1855 [3]
- SANTACREU SOLER, José Miguel: “La huída imposible” en el nº 81 de la revista **EBRE 38**; Universitat de Barcelona. Barcelona, 2011 [3]
- SANZ RUIZ, Fernando: **GUÍA DE RECORRIDOS HISTÓRICOS DE VALENCIA**, Ed UPV. Valencia, 2006 [1]
- SEBASTIÁ, Enric y PIQUERAS, José A: **PERVIVENCIAS FEUDALES Y REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA**; Ed Alfons el Magnánim. Valencia, 1987 [1, 2]
- SIMÓ, Trinidad: **LA ARQUITECTURA DE LA RENOVACIÓN URBANA EN VALENCIA**; Ed Albatros. Valencia, 1973 [INT, 3]
- SOJA, Edward. **THIRDSPEACE. JOURNEY TO LOS ANGELES AND OTHER REAL AND IMAGINED PLACES**; Blackwell Publishers. UK, 1996 [CON]
- SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel: **LAS FORMAS DE CRECIMIENTO URBANO**; Ed UPC. Barcelona, 1997 [INT]
- SORNIER, A: “El puerto de Valencia I, II y III” en los números 23, 24 y 25 de **REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS**. 1896 [3]
- TEIXIDOR DE OTTO, MJ, et al en el capítulo: “Poblats Maritims (Cabanyal, Grau i Malvarrosa) de **CATÀLEG DE MONUMENTS I CONJUNTS DE LA COMUNITAT VALENCIANA**”; Conselleria de Cultura de la GV, vol II. València, 1983 [2]
- VERDAGUER, Carlos: “Por un urbanismo de los ciudadanos” en **ECOLOGÍA Y CIUDAD: RAÍCES DE NUESTROS MALES Y MODOS DE TRATARLOS**, VV.AA.; El Viejo Topo. Madrid, 2003 [3]
- VIRUELA MARTÍNEZ, R: “Difusió de la pesca del *Bou* en el litoral valencià (segles XVIII i XIX)”, en el nº 53 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 1993, págs. 145-61 [1]
- VVAA: **ARQUITECTURA EN VALENCIA DURANTE LA II REPÚBLICA**; Ed CSI Delegación en Valencia del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia. Valencia, 1986 [3]
- ZACARES, J M: “Valencia histórica y monumental: El Cabañal”, en el nº103 del tomo 4º de **EL FENIX**; domingo 19 de Setiembre de 1847 [1, 2]

#### Bibliografía inédita

- AZULAY TAPIERO, Marilda y GARCÍA MARTÍNEZ, Vicente: “Informe sobre el Plan del Cabanyal-Canyamelar”. Valencia, 2001 [4]
- CASAR PINAZO, José Ignacio (arquitecto inspector de Patrimonio): “Informe Técnico de la Unidad de Inspección del Patrimonio Histórico Artístico de la Dirección Territorial de Cultura y Educación de Valencia, sobre la adecuación del Plan Especial de Protección y Reforma Interior Cabanyal-Canyamelar, a los requerimientos patrimoniales del Conjunto declarado del Cabanyal”. Valencia, a 21 de junio de 2000 [4, CON]
- PASTOR VILLA, R. M.: **EL CABANYAL: LECTURA DE LAS ESTRUCTURAS DE LA EDIFICACIÓN. ENSAYO TIPOLOGICO RESIDENCIAL 1900-1936**; Tesis doctoral. Universitat Politècnica de València, 2012 [3]

- PÉREZ IGUALADA, Javier: **LACIUDAD DE LA EDIFICACIÓN ABIERTA, 1946-1988**; Tesis doctoral. Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2005 [3]
- SIGALAT BAYÁ, Cristina: “Estudio de los trazados de la ciudad de Valencia según plano parcelario municipal realizado por el Instituto Geográfico Catastral en 1929. Trabajo final del Máster de Conservación del Patrimonio Arquitectónico de la UPV [3]

### **BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA**

#### Trialéctica historicidad-socialidad-espacialidad

(por orden cronológico)

- GEDDES, Patrick: **CIUDADES EN EVOLUCIÓN**; Grafinsa KRK ediciones. Oviedo, 2009 [*Cities en Evolution; ed Williams & Norgate. Covent Garden, 1915*]
- MUMFORD, Lewis: **LA CULTURA DE LAS CIUDADES**; Emecé. Buenos Aires, 1945 [*The culture of cities*; Hartcourt. Nueva York, 1938]
- CHURCHILL, Henry Stern: **LA CIUDAD ES SU POBLACIÓN**; Ed Infinito. Buenos Aires, Argentina, 1958 [*The City is the People*; Reynal & Hitchcock, New York, 1945]
- MUMFORD, Lewis: “Historia natural de la urbanización”; 1956. En <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n21/almum.html>
- LYNCH, Kevin: **LA IMAGEN DE LA CIUDAD**; Ed GG, Barcelona, 1984 [*The Image of the City*; MIT Press. Boston, Mass, EE.UU.1960]
- CULLEN, Gordon, **EL PAISAJE URBANO**; Ed Blume. Barcelona, 1974 [*Townscape*; The Architectural Press. London, 1961]
- JACOBS, Jane: **MUERTE Y VIDA DE LAS GRANDES CIUDADES**; Península. Madrid, 1973 (2ª ed) y Capitán Swing Libros. Madrid, 2011 [*The death and life of great American cities*; Random House. New York, 1961]
- MUMFORD, Lewis: **LA CIUDAD EN LA HISTORIA**; Ed Infinito. Buenos Aires, 1989 [*The City in History*; Hartcourt. Nueva York, 1961]
- AYMÓNINO, Carlo: **ORÍGENES Y DESARROLLO DE LA CIUDAD MODERNA**; Ed GG. Barcelona, 1972 [*Origini e sviluppo della città moderna*; Marsilio Editore. Padova, 1965]
- ROSSI, Aldo: **LA ARQUITECTURA DE LA CIUDAD**; Ed GG. Barcelona, 1977 [*L'architettura della città*; Marsilio Editore. Padova, 1966]
- VENTURI, Robert: **COMPLEJIDAD Y CONTRADICCIÓN EN LA ARQUITECTURA**; Gustavo Gili. Barcelona, 1974 [*Complexity and Contradiction in Architecture*; The Museum of Modern Art. Nueva York, 1966]
- DEBORD, Guy: **LA SOCIEDAD DEL ESPECTÁCULO**; Ed Castellote. Madrid, 1976 [*La société du spectacle*; Buchet/Chastel. Paris, 1967]
- HALBWACHS, Maurice: **LA MEMORIA COLECTIVA**; Prensas Universitarias. Zaragoza, 2004 [*Le mémoire collective*; Presses Universitaires de France. Paris, 1968]
- LEFEBVRE, Henri: **EL DERECHO A LA CIUDAD**; Ed Península. Barcelona, 1978 [*Le Droit à la ville*; Anthropos. Paris, 1968]
- TAFURI, Manfredo **TEORÍAS E HISTORIA DE LA ARQUITECTURA**; Laia. Barcelona, 1968 [*Teorie e storia dell'architettura*; Editori Laterza. Milán, 1968]
- RAMÓN, Fernando: **IDEOLOGÍA URBANÍSTICA**; Alberto Corazón ed. Madrid, 1970

- NORBERG-SCHULZ, Christian: **EXISTENCIA, ESPACIO Y ARQUITECTURA**; Ed Blume. Barcelona, 1975 [*Existence, Space and Architecture*]; Praeger Publishers. London, 1971]
- VENTURI, Robert, IZENOUR, Steven, SCOTT BROWN, Denise: **APRENDIENDO DE LAS VEGAS: EL SIMBOLISMO OLVIDADO DE LA FORMA ARQUITECTÓNICA**; Ed Gustavo Gili. Barcelona, 1978 [*Learning from Las Vegas...*]; MIT Press, Cambridge, Mass. and London. 1972]
- CERVELLATI, Pier Luigi y SCANNAVINI, Roberto: **BOLONIA. POLÍTICA Y METODOLOGÍA DE LA RESTAURACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS**; Ed Gustavo Gili. Barcelona 1976 [*Bologna. Politica e metodologia del restauro dei centri storici*]; Il Mulino. Bologna, 1973]
- CASTELLS, Manuel. **LA CUESTIÓN URBANA**; Ed. Siglo XXI. España, 1974
- LEFEBVRE, Henri: **LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO**; Ed Capitán Swing. Madrid, 2013 [*La production de l'espace*]; Anthropos. Paris, 1974]
- ECHENIQUE, M y CROWTHER, D.: **LA ESTRUCTURA DEL ESPACIO URBANO**; Gustavo Gili. Barcelona, 1975
- FONT ARELLANO, Antonio [et al.]: **VALLADOLID: PROCESOS Y FORMAS DEL CRECIMIENTO URBANO**. Tomos I y II; Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Delegación de Valladolid. Madrid, 1976.
- CAMPOS VENUTTI, G: **URBANISMO Y AUSTRERIDAD**; Siglo XXI. Madrid, 1981 [*Urbanistica e austerità*]; Feltrinelli. Milano, 1978]
- ALEXANDER, Christopher: **A PATTERN LANGUAGE / UN LENGUAJE DE PATRONES**. Ed Gustavo Gili. Barcelona, 1977 / 1980 [INT]
- ALEXANDER, Christopher: **URBANISMO Y PARTICIPACIÓN: EL CASO DE LA UNIVERSIDAD DE OREGON**. Ed Gustavo Gili. Barcelona, 1978
- KOOLHAAS, Rem: **DELIRIO DE NUEVA YORK**; Ed Gustavo Gili. Barcelona, 2004 [*Delirious New York*]; Oxford University Press. New York, 1978]
- ALEXANDER, Christopher: **THE TIMELESS WAY OF BUILDING / EL MODO INTEMPORAL DE CONSTRUIR**. Ed Gustavo Gili. Barcelona, 1979 / 1981
- LYNCH, Kevin: **LA BUENA FORMA DE LA CIUDAD**; Ed GG, Barcelona, 1985 [*A Theory of Good City Form*]; MIT Press. Boston, Mass, EE.UU.1981]
- HALL, Peter: **CIUDADES DEL MAÑANA**; Ediciones del Serbal. Barcelona, 1996 [*Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*]. Blackwell Publishing. Oxford UK, 1988]
- HARVEY, David: **THE URBAN EXPERIENCE**; Basil Blackwell Ltd. Oxford, 1989]
- HARVEY, David: **LA CONDICIÓN DE LA POSMODERNIDAD. INVESTIGACIONES SOBRE LOS ORÍGENES DEL CAMBIO CULTURAL**; Amorrortu ediciones. Buenos Aires, 1998 [*The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*]; Basil Blackwell Ltd. Oxford, 1990]
- ÁLVAREZ MORA, Alfonso: “La renovación de los centros urbanos como práctica ideológica”; en **Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid**, nº 1 (págs. 19-35). Valladolid, 1993
- CASTELLS, Manuel: “Espacios públicos en la sociedad informacional” (1994) Publicado en **CIUTAT REAL, CIUTAT IDEAL: SIGNIFICAT I FUNCIO A L'ESPAI URBÀ MODERN**. Centre de Cultura Contemporània. Barcelona, 1998

- HALBWACHS, Maurice: **LOS MARCOS SOCIALES DE LA MEMORIA**; Ed Anthropos. Barcelona, 2004 [*Les cadres sociaux de la mémoire*; Ed Albin Michel. Paris, 1994]
- FONT ARELLANO, Antonio: “Reforma del Port Vell de Barcelona: La explotación parasitaria de la centralidad urbana”, en nº 27 de **URBANISMO**; Colegio de Arquitectos de Madrid. Madrid, 1996 (págs. 32-37)
- SOJA, Edward. **THIRDSPEACE. JOURNEY TO LOS ANGELES AND OTHER REAL AND IMAGINED PLACES**; Blackwell Publishers. UK, 1996.
- SORIAY PUIG, Arturo: **CERDÁ: LAS CINCO BASES DE LA TEORÍA GENERAL DE LA URBANIZACIÓN**; Electa. Madrid, 1996.
- KOOLHASS, Rem: **LA CIUDAD GENÉRICA**; Gustavo Gili. Barcelona, 2006 [“The Generic City”, en *Domus*, nº 791, marzo 1997]
- SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel: **LAS FORMAS DE CRECIMIENTO URBANO**; Ed UPC. Barcelona, 1997
- CASTELLS, Manuel. **LA SOCIEDAD INFORMACIONAL**; Ed. Siglo XXI. España, 1998
- MORALES, J. R.: **ARQUITECTÓNICA. SOBRE LA IDEA Y EL SENTIDO DE LA ARQUITECTURA**. Biblioteca Nueva. Madrid, 1999 [INT]
- SOJA, Edward: **POSTMETRÓPOLIS: ESTUDIOS CRITICOS SOBRE LAS CIUDADES Y LAS REGIONES**; Traficantes de Sueños. Madrid, 2008 [*Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*; Blackwell. USA, 2000].
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón: **CONSTRUIR CIUDAD EN LA PERIFERIA. CRITERIOS DE DISEÑO PARA ÁREAS RESIDENCIALES SOSTENIBLES**; Ed Mairea. Madrid, 2007

- ALEXANDER, Christopher: “La ciudad no es un árbol”, en **CUADERNOS DE ARQUITECTURA Y NUEVO URBANISMO**; Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. Monterrey, 2008
- SOJA, Edward: **EN BUSCA DE LA JUSTICIA ESPACIAL**; Tirant lo Blanch. Valencia, 2014 [*Seeking Spatial Justice*; University of Minnesota Press. USA, 2010.
- LÓPEZ DE LUCIO, Ramón: **VIVIENDA COLECTIVA, ESPACIO PÚBLICO Y CIUDAD. EVOLUCIÓN Y CRISIS EN EL DISEÑO DE TEJIDOS RESIDENCIALES 1860-2010**; Ed Nobuko. Buenos Aires, 2013
- SECCHI, Bernardo: **LA CIUDAD DE LOS RICOS, LA CIUDAD DE LOS POBRES**; Ed Los libros de la Catarata. Madrid, 2015

Historia general de Valencia  
(por orden cronológico)

- BEUTER, Pedro Antonio: **LIBRO PRIMERO DE LA CRÓNICA GENERAL DE TODA ESPAÑA Y ESPECIALMENTE DEL REYNO DE VALENCIA**; Imp Joan Mey. Valencia, 1546 [en el folio LIIII del Cap XVII, se encuentra el grabado de 1546]
- MARTÍ DE VIZIANA, Rafael: **CRÓNICA DE LA ÍNCLITA Y CORONADA CIUDAD DE VALENCIA Y DE SU REINO (libro IV)**, València, 1564; Edición a cargo de José Iborra. Universitat de València. València, 2004
- ESCOLANO, G.: **DÉCADAS DE LA HISTORIA DE LA INSIGNE Y CORONADA CIUDAD Y REYNO DE VALENCIA**; imp. Pedro Patricio Mey. Valencia, 1610-1611 [1, 3]

- BOURGOING Jean-François, barón de: **NOUVEAU VOYAGE EN ESPAGNE, OU TABLEAU DEL'ÉTAT ACTUEL DE CETTE MONARCHIE**; Regnault. París, 1789
  - ORELLANA, Marcos Antonio de: **VALENCIA ANTIGUA Y MODERNA**; Edición de Acción Bibliográfica Valenciana (original de 1791). Valencia, 1923
  - CAVANILLES, A J: **OBSERVACIONES SOBRE LA HISTORIA NATURAL, GEOGRAFÍA, AGRICULTURA, POBLACIÓN Y FRUTOS DEL REYNO DE VALENCIA (Tomo I)**; Imprenta Real. Madrid, 1795 [1]
  - ESCLAPÉS DE GUILLÓ, Pascual: **RESUMEN HISTORIAL DE LA FUNDACIÓN Y ANTIGÜEDAD DE LA CIUDAD DE VALENCIA DE LOS EDETANOS O DEL CID**; 1º ed por Antonio Bordazar de Artazù. Valencia, 1738; la edición corregida y aumentada por Josef Estevan en 1805, contiene un apéndice titulado: CARTA A UN AMIGO SOBRE VARIOS PUNTOS QUE NO MENCIONA PASQUAL ESCLAPÉS EN SU RESÚMEN HISTÓRICO DE VALENCIA O SON POSTERIORES À SU PUBLICACION (con 31 páginas con números romanos, de los que se extraen los párrafos citados en la tesis) ha sido editada en facsímil por ed París Valencia. Valencia 1979 y 1999 [2]
  - MADOZ, Pascual: **DICIONARIO GEOGRÁFICO-ESTADÍSTICO-HISTÓRICO DE ESPAÑA Y SUS POSESIONES EN ULTRAMAR**. (Tomos XIII y XV). Madrid. Est. Literario tipográfico de P.Madoz y L Sagasti (1846-1850). Reedición Alicante Castellón Valencia. Valencia. Alfonso el Magnánimo, 1982
  - ESCOLANO, G.: **DÉCADA PRIMERA DE LA HISTORIA DE LA INSIGNE Y CORONADA CIUDAD Y REINO DE VALENCIA**, ed. P.P May. Valencia, 1610-11; Ed. Facsímil París-Valencia en 1980, de la edición con adiciones de Juan Btª Perales, Ed. Terraza y Aliena, 1878-80 [1]
  - GARCÍA MERCADAL, J (recopilador): **VIAJES DE EXTRANJEROS POR ESPAÑA Y PORTUGAL**; Ed Junta de Castilla y León. Salamanca, 1999. (reedición en 6 tomos de otra anterior en tres volúmenes escrita entre 1916 y 1921)
  - SANCHIS, M.: **LA CIUTAT DE VALÈNCIA. SÍNTESE D'HISTORIA I DE GEOGRAFIA URBANA**; Ed Albatros. Valencia, 1976.
  - PEÑIN, Alberto: **VALENCIA 1874-1959: CIUDAD, ARQUITECTURA Y ARQUITECTOS**; Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia. Valencia, 1978
  - BOIRA MAIQUES, Josep V.: **VALENCIA: LA CIUDAD**; Ed Tirant lo Blanch. Valencia, 2011
- Historia jurídica del patrimonio real  
(por orden cronológico)
- BRANCHAT, Vicente: **TRATADO DE LOS DERECHOS Y REGALÍAS QUE CORRESPONDEN AL REAL PATRIMONIO EN EL REYNO DE VALENCIA**; imp Joseph y Tomas de Orga. Valencia, 1784 [1]
  - SALA, Juan Bautista Sala (pavorde de la metropolitana iglesia de Valencia, y catedrático de prima leyes en la universidad de la misma ciudad): **ILUSTRACIÓN DEL DERECHO REAL DE ESPAÑA, 2 volúmenes**; Imp de Joseph de Orga. Valencia 1803

- CANGA ARGÜELLES, José: **DICCIONARIO DE HACIENDA** (tomos I y II); imp Marcelino Calero y Portocarrero. Madrid, tomo I 1833 y tomo II 1834 [1]
- COS-GAYON, Fernando: **HISTORIA JURÍDICA DEL PATRIMONIO REAL**; Imp Enrique de la Riva. Madrid, 1881
- SEBASTIÁ, Enric y PIQUERAS, José A: **PERVIVENCIAS FEUDALES Y REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA**; Ed Alfons el Magnánim. Valencia, 1987 [1, 2]
- GARCÍA MONERRIS, Carmen: **LA CORONA CONTRA LA HISTORIA: JOSÉ CANGA ARGÜELLES Y LA REFORMA DEL REAL PATRIMONIO**; Publicaciones de la Universitat de València. Valencia, 2005 [2]

#### Historia de los poblados marítimos

(por orden cronológico)

- BOIRA MAIQUES, Josep V.: **VALENCIA BARRIO A BARRIO: EL CABANYAL-CANYAMELAR**; Ajuntament de València. Valencia, 1987 [INT]
- BOIRA, Josep V, SERRA, Amadeo: **EL GRAU DE VALÈNCIA, LA CONSTRUCCIÓ D'UN ESPAI URBÀ**; EDICIONS ALFONS EL MAGNÀNIM. Valencia, 1994 [1]
- CORBÍN FERRER, Juan Luis: **LA VALENCIA MARINERA, DEL GRAO A LA MALVARROSA**; Ed Federico Doménech. Valencia, 1994
- BOIRA, Josep V, SERRA, Amadeo (Ed): **EL PORT DE VALÈNCIA I EL SEU ENTONO URBÀ. EL GRAU I EL CABANYAL-CANYAMELAR EN LA HISTÒRIA**; Aymto de Valencia. Valencia, 1997 [1]
- BOIRA MAIQUES, Josep Vicent: “Els orígens del Passeig de València al Mar: el projecte de Manuel Sorní de 1865”, en el nº 67/68 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 2000, págs. 191 a 207 [3]
- MARTORELL, Pep; **EL MÓN MARINER DEL CABANYAL**; Ed Engloba. Valencia, 2001
- BOIRA MAIQUES, Josep Vicent: “Canvis ambientals i problemática portuària a la València del segle XVII”, en el nº 73/74 de la revista **CUADERNOS DE GEOGRAFÍA**; Universitat de València. Valencia, 2003, págs. 23 a 37 [1]
- SANCHIS, Antonio: **HISTORIA DEL GRAU**; ed Carena. València, 2005 [1, 3]
- DÍEZ PÉREZ, Joaquín y BOIRA I MAIQUES, Josep Vicent: **LA VILLANUEVA DEL GRAO Y SU CRISTO**; Diputació de València. Valencia, 2006
- SANCHIS PALLARES, Antonio: **HISTORIA DEL CABANYAL – POBLE NOU DE LA MAR (1238-1897)**; Javier Boronat, Editor. Valencia, 2009 [1, 2]
- SANCHIS PALLARES, Antonio: **HISTORIA DEL CABANYAL – SIGLO XX Y UN INCIERTO FUTURO**; Javier Boronat, Editor. Valencia, 2009
- DÍEZ PÉREZ, Joaquim: **VALENCIA Y SU PATRIMONIO MARÍTIMO**; Aula Enric Martí de Cultura Tradicional Valenciana y Universitat Politècnica de València. Valencia, 2010
- SIMÓ, Trinidad: **EL CABANYAL: UN BARRIO PATRIMONIAL A REHABILITAR**; Universitat de València. Valencia, 2013

### Bibliografía para un debate genérico

- CARERI, Francesco: **WALKSCAPES. EL ANDAR COMO PRÁCTICA ESTÉTICA**; Gustavo Gili. Barcelona, 2002
- LINAZASORO, José Ignacio: **PERMANENCIAS Y ARQUITECTURA URBANA, LAS CIUDADES VASCAS DE LA ÉPOCA ROMANA A LA ILUSTRACIÓN**; Gustavo Gili. Barcelona, 1978
- MADERUELO, Javier: “El paisaje urbano” en el nº 269 (vol 71) **ESTUDIOS GEOGRÁFICOS**; CSISC. Madrid, 2010; pág 575-600
- MAROT, Sebastien: **SUBURBANISMO Y EL ARTE DE LA MEMORIA**; Ed GG. Barcelona, 2006
- MARTÍN RAMOS, Ángel (ed): **LO URBANO EN 20 AUTORES CONTEMPORÁNEOS**; Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona, 2004
- MONTANER, Josep Maria y MUXÍ, Zaida: **ARQUITECTURA Y POLÍTICA. ENSAYOS PARA MUNDOS ALTERNATIVOS**; Ed Gustavo Gili. Barcelona, 2015
- MORIN, Edgar: **INTRODUCCIÓN AL PENSAMIENTO COMPLEJO**; Ed Gedisa. Barcelona, 1998 [*Introduction à la pensée complexe*; Edition du Seuil. Paris, 1990]
- MUÑOZ, Francesc: **URBANALIZACIÓN. PAISAJES COMUNES, LUGARES GLOBALES**; Ed Gustavo Gili. Barcelona, 2008
- NAREDO, José Manuel: “El modelo inmobiliario español y sus consecuencias”, en <http://www.sinpermiso.info/articulos/ficheros/naredo.pdf>
- PASCAL, Blaise: **PENSAMIENTOS**; Espasa Calpe. Madrid, 1940

- PECOURT, Juan y PIÑÓN, Juan Luis: **LA VALENCIA MARÍTIMA DEL 2000**; Ed COACV. Valencia, 1997
- RUDOFISKY, Bernard: **ARQUITECTURA SIN ARQUITECTOS**; Ed FUDEBA. Buenos Aires, 1973
- RUDOFISKY, Bernard: **STREETS FOR PEOPLE: A PRIMER FOR AMERICANS**; Doubleday & Company, Inc, Garden City. New York, 1969
- SENNETT, Richard: **CARNE Y PIEDRA**; Alianza Editorial. Madrid, 2003
- WAGENSBERG, Jorge: **SI LA NATURALEZA ES LA RESPUESTA ¿CUÁL ERA LA PREGUNTA? Y OTROS QUINIENTOS PENSAMIENTOS SOBRE LA INCERTIDUMBRE**; Tusquets Editores. Barcelona, 2002

### Bibliografía inédita

- GARCIA CODOÑER, ÁNGELA: **LAS ESTRUCTURAS CROMATICAS EN EL PAISAJE URBANO DEL CABANYAL**. [tesis doctoral] Universidad Politécnica de Valencia, 1985.
- SIMÓ, Trinidad: **LA ARQUITECTURA MODERNISTA EN VALENCIA** [tesis doctoral] Universitat de València, ¿1973?
- TEMES CORDOVEZ, Rafael R: **EL TAPIZ DE PENÉLOPE. TRANSFORMACIONES RESIDENCIALES SOBRE TEJIDOS SIN VALOR PATRIMONIAL**; [Tesis doctoral] Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, 2007

## ÍNDICE DE FIGURAS

## Introducción: índice de figuras

Fig. 1 Esquema radioconcéntrico de la ciudad de Valencia, usando como base la ortofoto 1:5.000 de la Comunidad Valenciana del año 2012 del Instituto Cartográfico Valenciano. Fuente: elaboración propia.

Fig. 2 Fragmento del portulano de 1706, dibujado por el marino y cartógrafo inglés John Gaudy. Fuente: descubierto por el profesor de Geografía de la Universitat de València Josep Vicent Boira en una casa de subastas madrileña en 2013.

Fig. 3 Plan Geográfico de la Población de la Playa de la Ciudad de Valencia, 1796. Fuente: Biblioteca Nacional.

Fig. 4 Fragmento de las secciones 1 y 5 del PLANO DE VALENCIA y sus alrededores, 1883. Fuente: Servicio Geográfico del Ejército.

Fig. 5 FOTOPLANO DE VALENCIA (1945-1946). Fuente: Centro cartográfico y fotográfico del ejército.

Fig. 6 Fragmento de las secciones I y II del Mapa Topográfico Nacional 1:25.000, 722. Fuente: Instituto Geográfico Nacional.

Fig. 7 Ortofoto 1:5.000 de la Comunidad Valenciana del año 2012. Fuente: Instituto Cartográfico Valenciano.

Fig. 8 Periodización. Fuente: elaboración propia.

Fig. 9 En este trabajo, se escribirá El Cabanyal para hacer referencia a todo el conjunto, para diferenciarlo del Cabanyal que junto el Canyamelar y el Cap de França, se definen más adelante como partidas o barrios de El Cabanyal.

## Capítulo 1: índice de figuras

Fig. 1 La progradación continental alimentada por los depósitos aluviales en el delta del Turia. Fuente: CARMONA, Pilar y OLMOS, Joan: “Río y ciudad: el caso de Valencia” en OP, REVISTA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS, nº28. Valencia, 1994.

Fig. 2 MAPA DE LA PARTICULAR CONTRIBUCIÓN Y HUERTA DE VALENCIA, 1695. Debajo, ampliación de la zona marítima. Fuente: archivo de D. José Huguet (Valencia).

Fig. 3 Mapa de la particular contribución de Valencia (1795). Fuente: CAVANILLES, A J: OBSERVACIONES SOBRE LA HISTORIA NATURAL, GEOGRAFÍA, AGRICULTURA, POBLACIÓN Y FRUTOS DEL REYNO DE VALENCIA (Tomo I).

Fig. 4 Panorámica de la Albufera (1563) de Anton van der Wijngaerde. A la derecha, ampliación de la vista, en la que se aprecia el Grau y el hipotético Cap de França al norte. ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç M: VISTES VALENCIANES D'ANTHONIE VAN DEN WIJNGAERDE.

Fig. 5 Dibujo preparatorio de la vista Panorámica de la Albufera (1563) de Anton van der Wijngaerde. En este dibujo no se refleja el Cap de França, pero sí se distingue con el rótulo ‘baracas’ el lugar que debió ocupar El Cabanyal en su origen. ROSSELLÓ I VERGER, Vicenç M: VISTES VALENCIANES D'ANTHONIE VAN DEN WIJNGAERDE.

Fig. 6 Hipótesis del origen de El Cabanyal en el Cap de França, a partir de las vistas de Wijngaerde de 1563 y de los textos de Escolano de 1610-1611. Fuente: elaboración propia.

Fig. 7 Grabado de Chrisostomo Martínez del desembarcadero de Tomás Güelda (1686). Fuente: Biblioteca histórica de la Universitat de València (sala Pérez Baier); signatura VAR 7, documento 19.

Fig. 8 Croquis de la propuesta del Padre Tosca que junto al catedrático de la Universitat J B<sup>a</sup> Coratjà, proponen aprovechar las ruinas sumergidas del muelle (1700). Fuente: ROSSELLÓ, Vicenç M: “Tomàs V. Tosca y su entorno ilustrado en Valencia. Obra autógrafo y atribuciones”

Fig. 9 Plano dibujado por Marco Cosigia (o Corsiglia) en 1696, con motivo de una de las propuestas desechadas de volver el desembarcadero a su ubicación original enfrente de la puerta del mar del Grau. Fuente: Archivo de la Corona de Aragón, Mapas y Planos, 287; Cosigia, Marco. 1696.

Fig. 10 Detalle del grabado de Chrisostomo Martínez del desembarcadero de Tomás Güelda (1686). Fuente: Biblioteca histórica de la Universitat de València (sala Pérez Baier); signatura VAR 7, documento 19.

Fig. 11 Plano dibujado en 1722 por el párroco de la parroquia de santo Tomás, Llorenç Mansilla, que representa el territorio extramuros de la parroquia de santo Tomás. Fuente: Sacristía de la Parroquia de Santo Tomás. Valencia.

Fig. 12 Plano de la Playa y Grao de Valencia, de los ingenieros Salomón y Camacho, 1784. Fuente: Museo Naval. E-48-7.

Fig. 13 Proyecto de un Desembarcadero en la Playa del Grao de la Ciudad de Valencia firmado por el ingeniero hidráulico y capitán de fragata Manuel Mirallas. Fuente: Museo Naval. E-48-11.

Fig. 14 Modificación del Proyecto de un Desembarcadero en la Playa del Grao de la Ciudad de Valencia, de Manuel Mirallas, 1798. Fuente: Museo Naval. E-48-21.

Fig. 15 Plan Geografico de la poblacion de la playa de la ciudad de Valencia y análisis (elaboración propia a partir del plano histórico). Fuente: Biblioteca Nacional. Mr/42/343.

Fig. 16 Análisis de la parcelación del plano del *Plan Geografico...* Fuente: elaboración propia a partir de la fuente histórica.

Fig. 17 1796. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 18 Hipótesis del estado en 1796. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.

## Capítulo 2: índice de figuras

Fig. 1 *Plan topográfico de la Población que se proyecta en la Playa de la Ciudad de Valencia*. Fuente: Biblioteca Nacional. MR/42/354.

Fig. 2 Ordenanza gráfica incluida en el *Plan topográfico...* Fuente: Biblioteca Nacional. MR/42/354.

Fig. 3 Superposición del *Plan Geográfico...* (Biblioteca Nacional) y la parcelación catastral del *Plano del Término Municipal de Valencia* dibujado entre los años 1929 a 1944 (Archivo de Arquitectura y Urbanismo de la ETSAV). Fuente: elaboración propia.

Fig. 4 Superposición del *Plan Geográfico...*, con la parcelación catastral (1929 a 1944), detalle de la *partida del Grao*. Fuente: elaboración propia.

Fig. 5 Superposición del *Plan Geográfico...*, con la parcelación catastral (1929 a 1944), detalle de la *partida del Cañamelar*. Fuente: elaboración propia.

Fig. 6 Superposición del *Plan Geográfico...*, con la parcelación catastral (1929 a 1944), detalle de la *partida del Cabañal*. Fuente: elaboración propia.

Fig. 7 Superposición del *Plan Geográfico...*, con la parcelación catastral (1929-1944), detalle de la *partida del Cavo de Francia*. Fuente: elaboración propia.

Fig. 8 Hipótesis del barrio en 1806 con sus travesías principales. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 9 Esquemas de la red de espacios libres no parcelados del Plan geográfico y del Plan topográfico. Fuente: elaboración propia.

Fig. 10 Hipótesis del estado en 1837. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 11 *PLAN geométrico del estado que en el día tienen las obras del Puerto que de orden de S.M. se construye en la playa del Grao de Valencia, en el que se manifiestan las Direcciones de sus caminos, Muelle y contraMuelle*, de José Serrano, 1824. Fuente: Servicio Geográfico del Ejército. 182.

Fig. 12 Plano del “estado demostrativo” de la calle de la Reina, 1840. Fuente: Archivo del Reino de Valencia (expediente 167 de BailiaB).

Fig. 13 Hipótesis del estado en 1860. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 14 *Plano de las manzanas que pueden hacerse en la playa del Cañamelar, Cabanyal y Cadena, en el terreno de la propiedad del REAL PATRIMONIO*, de Joaquín Belda, ca. 1860. Fuente: Archivo General de Palacio. FONDO PLANOS\_3115 (caja 7124-1468 año 1833).

Fig. 15 PLANO GENERAL DEL AUMENTO PROGRESIVO DE LAS PLAYAS A CONSECUENCIA DE LAS OBRAS DEL PUERTO, 1873. Fuente: Archivo General y Fotográfico de la Diputación de Valencia (ADPV Diputació de València. Libro 373 MP5 nº8; Diapositiva nº 8138.

Fig. 16 Esquema del mecanismo de realineación por iteraciones en el entorno de la actual calle Mediterráneo. Fuente: elaboración propia.

Fig. 17 Solicitud de licencia para construir una casa (nº. 2) en el lugar de una barraca, que da fachada principal a la Calle Nueva (actual Calle Progreso) y posterior a la Calle de las Balsas (actual Calle Padre Luis Navarro), firmado por Manuel Fernando, el 12 de septiembre de 1860. Fuente: Archivo Histórico Municipal, Sección Pueblos Anexionados.

Fig. 18 Fotografía publicada en 1911 donde se puede ver la fachada a la calle Nueva/Progreso de la casa nº2 y la barraca que había entre esa calle y San Telmo/José Benlliure. Fuente: “*Environs of Valencia: a road in Cabañal*”, en CALVERT, Albert Frederick: VALENCIA AND MURCIA: A GLANCE AT AFRICAN SPAIN; Ed John Lane. New York, 1911.

Fig. 19 Fotografía actual del mismo espacio al mostrado en la figura anterior, donde se aprecia el proceso de sustitución de la edificación.

Fig. 20 *Plano Geométrico de la Calle de la Virgen de los Ángeles...*, de Joaquín María Calvo, 1867. Fuente: Archivo General y Fotográfico de la Diputación de Valencia (ADPV Diputació de València. Libro 295 MP22 nº9.1; Diapositiva nº 8268.. Fuente: Fondo Rieta del Archivo Histórico Municipal.

Fig. 21 Anteproyecto de una nueva calle que se desea construir en el Pueblo Nuevo del Mar, firmado en 1871 por el arquitecto municipal Joaquín M<sup>o</sup> Calvo. Fuente: Fondo Rieta del Archivo Histórico Municipal.

Fig. 22 Anuncio de exposición al público de un nuevo anteproyecto “de tres nuevas calles en este pueblo, detrás de los edificios que forman el límite del mismo por la parte de la playa” en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia, 1881. Fuente: Fondo Rieta del Archivo Histórico Municipal.

Fig. 23 *Proyecto de pabellón y ajardinamiento de la playa de Pueblo Nuevo del Mar*, firmado por Juan Bautista Gosálvez, 1892. Fuente: Fondo Rieta del Archivo Histórico Municipal.

Fig. 24 *Proyecto de las obras de mejora del alcantarillado, aceras y adoquinado de Pueblo Nuevo del Mar*, firmado por J. B. Gosálvez en 1891. Fuente: Fondo Rieta del Archivo Histórico Municipal.

Fig. 25 1897. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 26 1897. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 27 *Plano de los solares correspondientes a las barracas incendiadas en el Cabanyal el día 30 de Mayo de 1875*, de Joaquín Belda. Fuente: Archivo General y Fotográfico de la Diputación de Valencia (ADPV Diputació de València. Libro 414 MPR2 n°18; Diapositiva n° 8332.

Fig. 28 Calles de Pueblo Nuevo del Mar en 1858 (fotografía de Martínez Sánchez y Anonio Cosmes). Fuente: Biblioteca Nacional. Sala Goya. 17/13-219.

### Capítulo 3: índice de figuras

Fig. 1 Grabado de la inauguración de las obras para el derribo de las murallas de la ciudad de Valencia en 1865. Fuente: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Inici\\_de\\_1%27enderrocament\\_de\\_les\\_muralles\\_de\\_Val%C3%A8ncia\\_el\\_20\\_de\\_febrer\\_de\\_1865,\\_junta\\_a\\_la\\_Porta\\_del\\_Real.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Inici_de_1%27enderrocament_de_les_muralles_de_Val%C3%A8ncia_el_20_de_febrer_de_1865,_junta_a_la_Porta_del_Real.jpg) (Autor: A. Bergón).

Fig. 2 PROYECTO GENERAL DEL ENSANCHE DE LA CIUDAD DE VALENCIA, de Sebastián Moleon, Antonino Sancho y Timoteo Calvo, 1858. Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) [Ed 2010].

Fig. 3 Plano de *Proyecto de las obras de mejora del alcantarillado, aceras y adoquinado de Pueblo Nuevo del Mar*, firmado por J. B. Gosálvez en 1891 (y ampliación del área de la partida de El Cabanyal). Fuente: Fondo Rieta Caja 28 - Archivo Histórico Municipal.

Fig. 4 Plano de *PUERTO DE VALENCIA. Anteproyecto de defensa, ensanche y mejora de servicios (1903-1911)*, del ingeniero Manuel Maese, de 1896. Fuente: Archivo Autoridad Portuaria de Valencia; publicado en *HISTORIA DEL PUERTO DE VALENCIA* (2007).

Fig. 5 *PLANO DE EMPLAZAMIENTO*, de Víctor Gosálvez, 1926. Fuente: MARTORELL, Pep: *EL MÓN MARINER DEL CABANYAL*; Ed Engloba. Valencia, 2001 (pág 26 y 27).

Fig. 6 Fotografía de la Playa de El Cabanyal en 1925. Fuente: publicada en [www.zonamaritima.blogspot.com](http://www.zonamaritima.blogspot.com).

Fig. 7 Fotografía aérea de El Cabanyal en 1920. Fuente: Archivo Municipal. Publicada en [www.envalencia.org](http://www.envalencia.org).

Fig. 8 *Anteproyecto de Ciudad Jardín* del Arquitecto Mayor Carlos Carbonell en 1915. Fuente: *PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA* (1995).

Fig. 9 Revisión del *Anteproyecto de Ciudad Jardín* por el propio Carlos Carbonell en 1921. Fuente: Archivo Histórico Municipal (planos naya).

Fig. 10 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 11 1939. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 12 Prolongación de las travesías del Canyamelar para organizar la parte meridional a la traza del Paseo del Ensanche del Este. Fuente: elaboración propia sobre ortofoto actual y sobre el *Plano de alineaciones de la zona de influencia urbana situada en la Vega de la Ciudad entre el Paseo al Mar y río Turia*, de Carlos Carbonell Pañella, 1924. Fuente: *CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA* (1608-1944) [Ed 2015].

Fig. 13 Acotación de las medidas de la barraca de población sobre la planta dibujada en la página 31 del libro *La Barraca Valencia*, de Víctor Gosálvez, 1915. Fuente: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia – COACV, reedición de 1998.

Fig. 14 Hipótesis de evolución de la barraca a la casa entre 1796 y 1939. Fuente: elaboración propia.

Fig. 15 Planta, alzado y sección de proyectos de la casa nº 221 de la Calle del P. Luis Navarro, de 1926; y de reforma de la casa nº 157 de la Calle Capdepón, de 1913. Fuente: Archivo de Víctor Gosálvez y Ángel Romani (gentileza de Sandro Pons Romani).

Fig. 16 Planta, alzado y sección de proyectos de la casa nº 97 de la Calle de San Rafael y nº 98 de la Calle de los Ángeles. Fuente: Archivo de Víctor Gosálvez y Ángel Romani (gentileza de Sandro Pons Romani).

Fig. 17 Plantas, alzado y sección del proyecto de reforma de la casa nº 81 de la Calle de San Pedro, 1922. Fuente: Archivo de Víctor Gosálvez y Ángel Romani (gentileza de Sandro Pons Romani).

Fig. 18 La parcelación menuda y las alturas variables dibujan el perfil característico del barrio. Fuente: elaboración propia.

Fig. 19 Ejemplo de la diversidad de alturas y parcelación, de edificaciones con relación directa con la calle. Fotomontaje de la fachada a levante de la calle de la Reina, del nº 128 a 154. Fuente: fotomontaje realizado por Vicente Gallart Torán.

Fig. 20 Diversidad de fachadas construidas de acuerdo al gusto de cada propietario. Fuente: elaboración propia.

Fig. 21 Patrón 1 en 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 22 Patrón 2 en 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 23 Regla 1+2 en 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 24 Patrón 3 en 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 25 Regla 1+2+3 en 1939. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 26 Reglas autónomas de la estructura urbana en 1939. Fuente: elaboración propia.

Fig. 27 Plano de 1899 de José Manuel Cortina Pérez (sin título), y ampliación del área grafiada como *Paseo de Valencia al Cabayal*. Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) [Ed 2010].

Fig. 28 PROYECTO DE ENSANCHE DE VALENCIA Y AMPLIACIÓN DEL ACTUAL, de Francisco Mora Berenguer de 1907, y ampliación del área grafiada como *Paseo de Valencia al Cabayal*. Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) [Ed 2010].

Fig. 29 PLANO DE VALENCIA y sus alrededores, de Francisco Ponce de León, 1883. Fuente: Servicio Geográfico del Ejército. Publicado en CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) (ed 2010).

Fig. 30 Superposición del plano del *Proyecto de Tram-Way entre Valencia y el Pueblo Nuevo del Mar*, de Manuel Sorní Grau, 1865, con el *Plan topográfico...* A la derecha, ampliación de la superposición en el área del Grao. Fuente: elaboración propia.

Fig. 31 Plano del *Proyecto de Tram-Way entre Valencia y el Pueblo Nuevo del Mar*, de Manuel Sorní Grau, 1865. Fuente: Archivo Histórico Municipal de Valencia (pueblos anexionados 10-67).

Fig. 32 Detalle del *Proyecto de Tram-Way entre Valencia y el Pueblo Nuevo del Mar*, de Manuel Sorní Grau, 1865. Fuente: Archivo Histórico Municipal de Valencia (pueblos anexionados 10-67).

Fig. 33 Proyecto de *Camino-Paseo de Valencia al Mar*, de Casimiro Meseguer, 1883. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 34 PLANO GENERAL DE VALENCIA, anónimo, 1925; y ampliación del área según el encuadre del *Camino-Paseo de Valencia al Mar*. Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) (ed 2010).

Fig. 35 *Plano de Valencia y sus poblados marítimos con el emplazamiento de la Ciudad Jardín*, de José Pedrós, 1931. Fuente: Archivo de Arquitectura, Urbanismo y Cartografía de la Escuela de Arquitectura de Valencia.

Fig. 36 *Vista aérea de la ciudad jardín en el Paseo de Valencia al Mar*, de José Pedrós, 1931. Fuente: Archivo de Arquitectura, Urbanismo y Cartografía de la Escuela de Arquitectura de Valencia.

Fig. 37 Perspectiva del conjunto del nuevo proyecto de líneas para la zona del Puerto. Fuente: Archivo Histórico Municipal (enmarcado).

Fig. 38 Perspectiva de la acometida de la calle de la Reina del nuevo proyecto de líneas de la zona del Puerto y Poblados Marítimos de Levante. Fuente: Archivo Histórico Municipal (enmarcado).

Fig. 39 PLANO GENERAL DE VALENCIA DEL CID, 1943. Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) [Ed 2015].

Fig. 40 M. Romaní (1945): giro del ábside de la Plaza Xúquer hasta hacer perpendicular su trazado a la alineación del Paseo al Mar del *Proyecto de alineaciones de los Poblados Marítimos y Zona de extensión urbana*. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 41 C. Grau Soler (1952): solución adoptada para la plaza Xúquer al volver la traza del Paseo al Mar a su alineación original. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 42 *Polígono de la avenida de Valencia al Mar, Alternativas a la Prolongación del Paseo al Mar*, de Fernando Moreno Barberá, 1959. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 43 *Polígono de la avenida de Valencia al Mar*, planos de información urbanística, de Fernando Moreno Barberá, 1959. Fuente: Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (legado Moreno Barberá).

Fig. 44 *Polígono de la avenida de Valencia al Mar*, perspectivas, de Fernando Moreno Barberá, 1959. Fuente: Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (legado Moreno Barberá).

Fig. 45 Zonificación del *Plan General de Valencia y su cintura*, de Germán Valentín Gamazo y Manuel Muñoz Monasterio, 1946. Fuente: PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA (1995).

Fig. 46 Dentro del *Plan General de Valencia y su Cintura*, de 1946, se dibuja una nueva versión del Paseo al Mar, que tras un quiebro penetra en el Cabanyal con unos 30 metros de anchura, hasta una plaza cercana a la iglesia de Los Ángeles, desde donde aprovecha el trazado de la actual calle del Pintor Ferrandis, para llegar al mar. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 47 Ampliación del ámbito del barrio de El Cabanyal del plano de zonificación del *Plan General de Valencia y su cintura*, Germán Valentín Gamazo y Manuel Muñoz Monasterio, 1946.

Fig. 48 Red arterial de comunicaciones del *Plan General de Valencia* de 1966. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 49 Zonificación del *Plan General de Valencia*, de 1966. Fuente: Archivo de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

Fig. 50 Ampliación del ámbito del barrio de El Cabanyal del plano de zonificación del *Plan General de Valencia* de 1966. Fuente: Archivo de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

Fig. 51 Ordenanzas gráficas para *núcleos actuales*, 1955. Fuente: Archivo de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

Fig. 52 Ordenanzas gráficas para *núcleos periféricos*, 1955. Fuente: Archivo de la Oficina de Información Urbanística del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

Fig. 53 Planificación del *Ensanche Este*, Hoja 12A, de Francisco Mora, 1950. Fuente: PARCELACIONES RESIDENCIALES SUBURBANAS – LA FORMACIÓN DE LA PERIFERIA METROPOLITANA DE VALENCIA (1995).

Fig. 54 Planificación del *Ensanche Este*, Hoja 12B, de Julio Bellot, maqueta, 1950-1952. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 55 Planificación del *Ensanche Este*, Hoja 12B, ‘estudios preparatorios’, de Julio Bellot, 1950-1952. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 56 Planificación del *Ensanche Este*: la traza de 100 metros de anchura se remata mediante dos torres gemelas a la altura de la actual calle de José María Haro, 1950-1952. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 57 Secciones con ancho de 100 y 40 metros. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Fig. 58 *Plano parcial de alineaciones propuesto por la Comisión de Urbanismo* con prolongación de 40 metros. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 59 Proyecto Parcial 13A con prolongación de 40 m de anchura que acaba en un balneario en la playa, de 1952, dibujados sobre la planimetría oficial (el Plano del Término Municipal). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 60 *Hoja N° 13, Variante por ensanche a 100 metros en la prolongación del "Paseo de Valencia al Mar". Zona afectada,* modificación firmada en 1953 por Camilo Grau Soler y respaldada por J. Goerlich. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Fig. 61 Propuesta de "Avda. de Ferrocarriles" de 80 metros de anchura y "pista marítima" de 40 metros de ancho con calzada central de 15 metros (1952). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 62 Plan Parcial 13, redactado en 1962 y firmada por Julio Bellot Senent. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 63 Zonificación del PP13 en su aprobación inicial en 1968 con el trazado de la ronda exterior superpuesto a la autopista del Mediterráneo. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Fig. 64 Zonificación del PP13 de 1974 con el trazado del acceso norte al puerto, superpuesto a la ronda exterior y a la Autopista del Mediterráneo. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Fig. 65 *Alternativas de cruce* del Paseo al Mar sobre El Cabanyal (1953). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 66 *Alternativas de cruce* del Paseo al Mar sobre El Cabanyal sobre cartografía del Plan General de 1988. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 67 Propuesta para la desaparición de las vías de ferrocarril por la calle Serrería y el desplazamiento hacia el norte de las vías del ramal al Puerto del Central de Aragón y del ferrocarril económico de Valencia al Grao, de Vicente Pichó, 1934. Fuente: Archivo de Arquitectura, Urbanismo y Cartografía de la Escuela de Arquitectura de Valencia.

Fig. 68 Proyecto de urbanización parcial para la ejecución de la 1ª sección del de nuevas líneas de la zona portuaria (hoja nº 1 con alineaciones actuales y nuevas con indicación de las fincas a expropiar), firmado por el Arquitecto Mayor, Javier Goerlich, 1940. Fuente: Archivo Histórico Municipal (planos naya).

Fig. 69 Patrón 1 en 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 70 Patrón 2 en 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 71 Regla 1+2 en 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 72 Patrón 3 en 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 73 Regla 1+2+3 en 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 74 1975. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 75 1975. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 76 Parcelario con edificación compatible con el patrón 1 (de parcela menor de 225m<sup>2</sup>) en 1975: menor o igual de 3 plantas (verde) y mayor de 3 plantas (rojo).

## Capítulo 4: índice de figuras

Fig. 1 Plano de delimitación del Expediente de Incoación de 1978: Zona histórico-artística y Zona de Respeto. Fuente: Archivo del Servei de Patrimoni Cultural de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Conselleria d'Educació, Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana.

Fig. 2 Plano de detalle del Expediente de Incoación de 1978: Zona histórico-artística (a la derecha, ampliación de la leyenda: conjuntos tipológicos). Fuente: Archivo del Servei de Patrimoni Cultural de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Conselleria d'Educació, Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana.

Fig. 3 Plano de Zonas: Grao, Cabanyal y Malvarrosa. Fuente: Archivo del Servei de Patrimoni Cultural de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Conselleria d'Educació, Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana.

Fig. 4 Plano de Conjuntos Arquitectónicos Urbanísticos y Paisajísticos. Fuente: Archivo del Servei de Patrimoni Cultural de la Direcció General de Cultura i Patrimoni. Conselleria d'Educació, Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana.

Fig. 5 Figuración del proyecto de autopista que preveía el Plan General en el cauce del río. Fuente: <https://www.youtube.com/watch?v=FRiRH9zcMIA>

Fig. 6 Fotografía aérea de 1971. Fuente: Archivo de Arquitectura, Urbanismo y Cartografía de la Escuela de Arquitectura de Valencia.

Fig. 7 Plano del *Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca*, 1983. Fuente: La Gran Valencia, Trayectoria de un Plan General. Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Generalitat Valenciana, 1986.

Fig. 8 Proyecto de Ricardo Bofill para el ajardinamiento del antiguo cauce del Turia 1982. Fuente: La Valencia de los noventa, una ciudad con futuro. Ajuntament de València, 1987.

Fig. 9 Planos de *modificación del Plan General en 1966 en el sector litoral* como consecuencia del expediente de Incoación, 1985. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 10 Maqueta del *Avance del Plan General de Ordenación Urbana*, 1985. Fuente: La Valencia de los noventa, una ciudad con futuro. Ajuntament de València, 1987.

Fig. 11 Plano del *Avance del Plan General de Ordenación Urbana*, 1985. Fuente: <http://lapepri.com/>

Fig. 12 Plano relacionado con un posible acuerdo –acuerdo Pecourt de 17 de mayo de 1955- para que la prolongación del Paseo utilice el ‘bulevar’ San Pedro para acceder a dos ramales dibujados sobre Mediterráneo y Pintor Ferrandis. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia

Fig. 13 Plaza y continuidad tangencial o no continuidad, accesibilidad a la playa por Mediterráneo, del dossier: *Paseo al mar. Trayectoria de un proyecto municipal* (ca 1986). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 14 Plaza y no continuidad, accesibilidad a la playa por Mediterráneo, Pescadores y Pintor Ferrandis, desde el bulevar San Pedro, del dossier: *Paseo al mar. Trayectoria de un proyecto municipal*, (ca 1986). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 15 Prolongación recta estrechada a partir de plaza y ‘bulevar’, del dossier: *Paseo al mar. Trayectoria de un proyecto municipal*. (ca 1986). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 16 Ampliación del plano de zonificación del PGOU de 1966 y del PGOU de 1998.

Fig. 17 Arriba se muestra el plano de la red viaria del Plan General de 1988: el Paseo al Mar como vía complementaria de distribución del territorio del Este. Debajo la red arterial de comunicaciones del Plan General de 1966: el Paseo al Mar como red arterial entre dos importantes nudos de comunicaciones.

Fig. 18 *PLANO DE VALENCIA y sus alrededores*, de Francisco Ponce de León, 1883 y plano de 1899 de José Manuel Cortina Pérez (*sin título*). Fuente: CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE VALENCIA (1608-1944) (ed 2010).

Fig. 19 Alternativa presentada durante el periodo de redacción del PGOU88 por el entonces catedrático de proyectos de la Universidad Politécnica de Valencia Miguel Colomina Barberá. (ca 1986). Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (gentileza de Adolf Herrero Colás).

Fig. 20 Ampliación del área de El Cabanyal en la alternativa presentada durante el periodo de redacción del PGOU88 por Miguel Colomina Barberá y plano de ‘estructura urbana’ del PGOU88 donde se remarcan los ámbitos M3 y M4. Fuente: elaboración propia.

Fig. 21 Plano de ‘estructura urbana’ donde se remarcan los ámbitos M3 y M4, y plano de ‘zonificación’, ambos del PGOU88. Fuente: elaboración propia.

Fig. 22 Plano de ‘estructura urbana’ del PGOU88, ampliación del ámbito de El Cabanyal. Fuente: PGOU 88.

Fig. 23 Plano de ‘estructura urbana’ del PGOU88, ampliación del encuentro de la avenida con el barrio de El Cabanyal. Fuente: PGOU88.

Fig. 24 Foto aérea del puerto durante las obras de ensanchamiento del dique de Llovera, ca. 1980. Fuente: <http://www.skyscrapercity.com/>

Fig. 25 Ortofoto de 1988 en el ámbito del barrio de El Cabanyal. Fuente: Fototeca de Instituto Cartográfico Valenciano (ICV).

Fig. 26 Perspectiva principal del *Plan Especial de Ordenación del Paseo Marítimo*, redactado por Miguel Colomina Barberá y Juan Luis Piñón Pallarés, 1990. Probablemente esta perspectiva enfrió las expectativas de muchos respecto a su idea de ‘fachada marítima’ –entre otros al propio Ayuntamiento, que modificó el plan para que la iniciativa privada construyera un hotel de cinco estrellas y cinco plantas, donde solo se podían hacer tres. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Fig. 27 Portada del *Catálogo del Concurso Internacional público de Ideas para la conexión de Valencia con el frente Marítimo de la ciudad*.

Fig. 28 Propuesta presentada bajo el lema ‘Llisa’ (segundo premio), de Escudero Torroella y Berzosa Lamata. La trama que consideran se limita a la existente entre las calles Luis Despuig y Dr Lluch; para los autores es como si no existiera nada en el resto. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

Fig. 29 Propuesta presentada bajo el lema ‘Noj’ (tercer premio ex aequo), de Casado, Colomer y Alcácer. La propuesta resuelve el final de la avenida en Serrería y plantea utilizar la avenida del Mediterráneo ensanchada para acceder a la playa; salvo esta operación, el resto del barrio no se altera. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

Fig. 30 Propuesta presentada bajo el lema ‘RSV’, de Ros Andreu y Azulay Trapiero. Se trata de una ambiciosa propuesta que va más allá de los objetivos del concurso; en El Cabanyal, recupera el bulevar San Pedro. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

Fig. 31 Propuesta presentada bajo el lema ‘Tierra, Fuego, Mar y Aire’ (mención especial), de Arnau Amo, Gómez-Lechón Monfort y Poyatos Sebastián. El Paseo sobrevuela el barrio en donde solo se plantea una modificación en la avenida del Mediterráneo y la eliminación del Bloque Portuarios. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

Fig. 32 Propuesta presentada bajo el lema ‘Continuitat’ (3 premio ex aequo). Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

Fig. 33 Propuesta presentada bajo el lema ‘Cañas y barro’. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

Fig. 34 Propuesta presentada bajo el lema ‘Cubic’. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

Fig. 35 Propuesta presentada bajo el lema ‘Mar adentro’. Fuente: Catálogo del Concurso Internacional.

Fig. 36 Planos de información del PEPRI (1992): Actividad. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Fig. 37 Planos de información del PEPRI (1992): Edad de la edificación. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Fig. 38 Planos de información del PEPRI (1992): Estado de conservación. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Fig. 39 Planos de información del PEPRI (1992): Ocupación. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Fig. 40 Propuesta de prolongación: plaza y prolongación recta estrechada con bulevar San Pedro. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Fig. 41 Propuestas de prolongación: plaza y prolongación girada al norte y estrechada y con bulevar San Pedro. Fuente: Archivo del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia.

Fig. 42 Recorte de prensa sobre la Prolongación por la travesía de Pescadores, 1994. Fuente: <http://lapepri.com/>

Fig. 43 Recorte de prensa sobre la Prolongación por la travesía de Pescadores, 1997. Fuente: <http://lapepri.com/>

Fig. 44 Recorte de prensa sobre la supuesta ampliación del área BIC en El Cabanyal, 1998. Fuente: <http://lapepri.com/>

Fig. 45 Las tres alternativas presentadas a información para el *Plan de Reforma Interior El Cabanyal-Canyamelar* en 1998.

Fig. 46 Plano de Régimen Urbanístico del PEPRI, 2001. Fuente: PEPRI01

Fig. 47 Perfil completo y detalle de la fachada a levante de la calle J. Benlliure, y la misma según la ordenación del PEPRI. Las fachadas protegidas es la única referencia morfológica. No se tienen en cuenta las fincas de pisos como parte de la morfología, y al no respetarse la parcelación y permitir una ordenación de manzana, se suprime el perfil característico del conjunto y el especial protagonismo de cada edificio en el espacio público. Fuente: elaboración propia, datos PEPRI01.

Fig. 48 Elementos catalogados en 1998: Parcelación con edificación protegida en el PGOU88 y en el Plan Especial de Ordenación del Marítimo. Fuente: elaboración propia

Fig. 49 Elementos catalogados en el PEPRI, 2001. Fuente: elaboración propia.

Fig. 50 Elementos protegidos por el PGOU88 y en el Plan Especial del Marítimo y declarados Fuera de Ordenación Sustantiva en el PEPRI. Fuente: elaboración propia.

Fig. 51 Patrón 1 en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 52 Patrón 2 en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 53 Regla 1+2 en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 54 Patrón 3 en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 55 Regla 1+2+3 en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 56 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 57 1998. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 58 *Adaptación del a la Orden del Ministerio de Cultura*. Régimen Urbanístico, junio de 2014.

Fig. 59 *Plan Especial de Protección y de Reforma Interior del Cabanyal-Canyamelar*, abril de 2001.

Fig. 60 2015. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 61 2015. Escala de ciudad (1:40.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 62 Plano del proyecto de la fase de ampliación del nuevo dique para proteger la bocana de acceso a la dársena interior con motivo de la Copa del América. Fuente: <http://www.oconowoc.com/>

Fig. 63 Plano *Plan Director del Puerto de Valencia*: alternativa seleccionada como configuración final de la ampliación norte del Puerto. Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Fig. 64 Trazado del acceso norte al puerto de Valencia. *Plano de Clasificación de Suelo*, de la Revisión Simplificada del PGOU88.

Fig. 65 Estado de la edificación en 1998. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 66 Estado de la edificación en 2015. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 67 Potencial de suelo público parcelado y no parcelado en 2015. Escala de barrio (1:10.000). Fuente: elaboración propia.

Fig. 68 Potencial para construcción de nueva planta en 2015. Fuente: elaboración propia.

Fig. 69 Potencial para rehabilitación o reconstrucción en 2015. Fuente: elaboración propia.

## Conclusiones: índice de figuras

Fig. 1 Reglas autónomas: 1 parcelación menuda y variada, 2 relación intensa de cada vivienda con la calle, 3 ventilaciones cruzadas. Fuente: elaboración propia.

Fig. 2 Esquema de la compatibilidad de las reglas autónomas respecto a la geografía, sociología y valoración patrimonial en el barrio de El Cabanyal. Fuente: elaboración propia.

Fig. 3 Estrategia para el espacio no parcelado: potenciar la continuidad de las travesías de El Cabanyal para facilitar la accesibilidad a la playa desde la ciudad.

Fig. 4 Los bordes internos del barrio: interrupciones de modelo retiforme.

Fig. 5 Estrategia para el espacio no parcelado: la transformación del espacio público de los límites del barrio en un lugar estimulante y habitado que posibilite el intercambio de información y facilite el flujo ciudadano entre la ciudad y las calles de El Cabanyal y su playa. Fuente: elaboración propia.

Fig. 6 Estrategia Prolongar El Cabanyal. Fuente: elaboración propia..



