

LA DÀRSENA HISTÒRICA DEL PORT DE VALÈNCIA: PROGRÉS I MODERNITAT



EXPOSICIÓN/EXPOSICIÓ:

Organiza/Organitza:

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Coordinación general/Coordinació general:

ESTER MEDÁN, VICENT PALACÍ Y NATALIA ALCAÑÍZ

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Comisariado/Comisariat:

ESTER MEDÁN

ANDREA ORTIZ

Diseño expositivo y gráfico /Diseny expositiu i gràfic:

PAU SORIANO

Producción y montaje expositivo/Producció i muntatge expositiu:

ART I CLAR

SÍMBOLS

CATÁLOGO/CATÀLEG:

Edita/Edita:

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Diseño e Impresión/Diseny i Impressió:

GRUPO DIARIO IMPRENTA, S.L.

Diseño de portada/Diseny de portada:

PAU SORIANO

Textos/Textos:

ESTER MEDÁN

ANDREA ORTIZ

ARTURO MONFORT

Fotografías /Fotografies:

ARCHIVO AUTORIDAD PORTUARIA DE VALÈNCIA

FONDO CÁTEDRA DEMETRIO RIBES

COLECCIÓN ARTURO MONFORT

BIBLIOTECA VALENCIANA NICOLAU PRIMITIU

ARCHIVO DOCKS VALÈNCIA

©De los textos/Dels textos: sus autores

©De las fotografías/De les fotografies: sus autores

©De la presente edición/De la present edició:

Autoridad Portuaria de València

Depósito legal/Dipòsit legal: V-856-2018

La Autoridad Portuaria de Valencia desea dejar constancia de su agradecimiento a la Cátedra Demetrio Ribes

L'Autoritat Portuària de València desitja deixar constància del seu agraïment a la Cátedra Demetrio Ribes

La Dársena Histórica del Puerto de València: Progreso y Modernidad

La Dàrsena Històrica del Port de València: Progrés i Modernitat

Edifici del Rellotge
Port de València

Del 29 de març al 3 de maig



La Dársena Histórica del Puerto de València: Progreso y Modernidad

La Dàrsena Històrica del Port de València: Progrés i Modernitat

La industrialización de Europa y el aumento del nivel de vida de sus ciudadanos en el siglo XIX conllevaron un importante crecimiento de la demanda de alimentos procedentes del Mediterráneo. El incremento de las exportaciones de nuestros productos agrícolas impulsó la creación de una red de vías férreas para comunicar las zonas productoras con el Puerto de València, propiciando un espectacular avance de sus infraestructuras. Unas instalaciones que hasta este momento no habían conseguido superar los retos a los que se veía sometido: los constantes aterramientos, fruto de las aportaciones del Túria; la dinámica litoral de arenas norte-sur y los temporales marítimos.

La batalla del Puerto de València contra las condiciones físicas costaría más de 200 años en superarse; y solamente se resolvió de forma definitiva cuando culminaron las obras de los diques exteriores, en 1931.

Recién estrenado el siglo XX, las nuevas instalaciones portuarias, adecuadas al creciente tráfico mercantil, incluyeron unos edificios en la Dársena Interior cuyo diseño recogió las corrientes artísticas imperantes en Europa, dotando así a la ciudad de un puerto comercial que unía progreso y modernidad.

La industrialització d'Europa i l'augment del nivell de vida dels seus ciutadans al segle XIX van suposar un creixement important de la demanda d'aliments procedents de la Mediterrània. L'increment de l'exportació dels nostres productes agrícoles va impulsar la creació d'una xarxa de vies fèrries per tal de comunicar les zones productores amb el Port de València i van propiciar un espectacular avanç de les seues infraestructures. Unes instal·lacions que, fins aleshores, no havien aconseguit superar els reptes als que es veien sotmeses: els constants aterraments, fruit de les aportacions del Túria; la dinàmica litoral d'arenes nord-sud i els temporals marítims.

La batalla del Port de València contra les condicions físiques tardaria més de 200 anys en resoldre's; i sols ho va fer de forma definitiva quan van culminar les obres en els dics exteriors, en 1931.

A principis del segle XX, les noves instal·lacions portuàries, adequades al transit mercantil creixent, van incloure uns edificis en la Dàrsena Interior, el disseny dels quals incloïa els corrents artístics imperants a Europa i van dotar així a la ciutat d'un port comercial que unia progrés i modernitat.



Dársena Interior de València / Dàrsena Interior de València. APV

Agricultura y transporte

Agricultura i transport

València se ha beneficiado históricamente de su ubicación en la cuenca mediterránea, en un entorno agrario muy productivo, con una tradición mercantil y gran proyección marítima. Una tierra de excelentes oportunidades comerciales, que en la mitad del siglo XIX favoreció la formación de una élite económica de empresarios, comerciantes e industriales, liderados por José Campo. En el horizonte de sus pretensiones estuvo la transformación de la ciudad y de la actividad comercial hacia un modelo inspirado por las urbes más prósperas de Europa.

Para llevar a cabo este propósito crearon entidades como la Sociedad Valenciana de Fomento y la de Crédito Valenciano, destinadas especialmente a financiar la obra pública, de manera destacada, la red de ferrocarriles e infraestructuras portuarias que facilitaran la exportación de la producción agraria de la región.

En estos años se había iniciado la industrialización de sectores como el calzado, el juguete o el mueble pero la fuerte demanda extranjera de productos de la tierra llevó a concentrar los esfuerzos en estimular la producción agrícola valenciana y proyectarla hacia el comercio internacional. El puerto volvía a actuar como motor de la actividad agrícola, industrial y comercial de València.

València s'ha beneficiat històricament de la seua ubicació en la conca mediterrània, en un entorn agrari molt productiu, amb una tradició mercantil i una gran projecció marítima. Una terra d'oportunitats comercials excel·lents que, a mitjans del segle XIX, va afavorir la formació d'una elit econòmica d'empresaris, comerciants i industrials, liderats per José Campo. En l'horitzó de les seues pretensions, trobem la transformació de la ciutat i de l'activitat comercial en un model inspirat per les ciutats més pròsperes d'Europa.

Per tal de dur a terme este propòsit, es van crear entitats com la Societat Valenciana de Foment i la Societat de Crèdit Valencià, destinades específicament a finançar l'obra pública, especialment la xarxa de ferrocarrils i algunes infraestructures portuàries que van facilitar l'exportació de la producció agrària de la regió.

En estos anys s'havia iniciat la industrialització de sectors com el calçat, les joguines o el moble, però la forta demanda estrangera de productes de la terra va fer que es concentraren els esforços per estimular la producció agrícola valenciana i projectar-la cap al comerç internacional. El port tornava a actuar com a motor de l'activitat agrícola, industrial i comercial de València.



Mapa agrícola de la huerta de València / Mapa agrícola de l'horta de València, 1898. BV Nicolau Primitiu. Biblioteca Carreres



Confección de cajas para naranjas — Carcagente (Valencia)
Collecció Fdr. Alícia No. 8

En torno a 1850 las exportaciones experimentaron un cambio sustancial a favor de productos agrícolas como la naranja, el vino, las pasas y la cebolla. Gracias a la modernización en los sistemas de producción agrícola y especialmente a la red de transportes ferroviarios conectados con el puerto, el volumen de exportación de los productos regionales se multiplicó de manera exponencial hasta bien entrado el siglo XX.

Cap al 1850, les exportacions van experimentar un canvi substancial a favor de productes agrícoles com la taronja, el vi, les pances i la ceba. Gràcies a la modernització en els sistemes de producció agrícola i, en especial, a la xarxa de transports ferroviaris connectats amb el port, la quantitat d'exportació dels productes regionals es va multiplicar de manera exponencial fins a ben entrat el segle XX.

Un puerto comercial / Un port comercial

En el último tercio del siglo XVIII, el Puerto del Grao de València seguía sin avanzar. Todavía estaba basado en el Proyecto de Güelda (1696). Además, había sido excluido, en el año 1765, del derecho al libre comercio con América. Tras numerosas reivindicaciones, la sociedad valenciana, con la Junta de Comercio al frente, conseguiría que el rey Carlos IV autorizara a finales de 1791 el referido comercio –de frutos, géneros y efectos nacionales–, ampliado a los extranjeros en 1794. En enero de 1792, llegaría por fin la construcción del puerto que en aquella época se reivindicaba. Las obras se desarrollarían de acuerdo con el proyecto del ingeniero de marina Manuel Mirallas, que sentó las bases de la morfología poligonal de la Dársena Histórica del Puerto. Una vez más, los arrastres del río Turia y el flujo de arena litoral norte-sur de la mano de los temporales siguieron produciendo el aterramiento del puerto, arruinando los esfuerzos inversores. La guerra con los franceses de principios del XIX paralizó las obras que luego se reactivarían pero sin frutos.

En 1852 se produce la aprobación del proyecto del ingeniero de caminos, Juan Subercase. Se incorpora así la prolongación del dique de Levante, el contradicte de poniente y la construcción de sendos transversales. En 1869, al objeto de mejorar la seguridad del acceso a la dársena, a propuesta del piloto Juan Bautista Llovera, se aprobó la rectificación hacia el este del dique de Levante y su extensión.

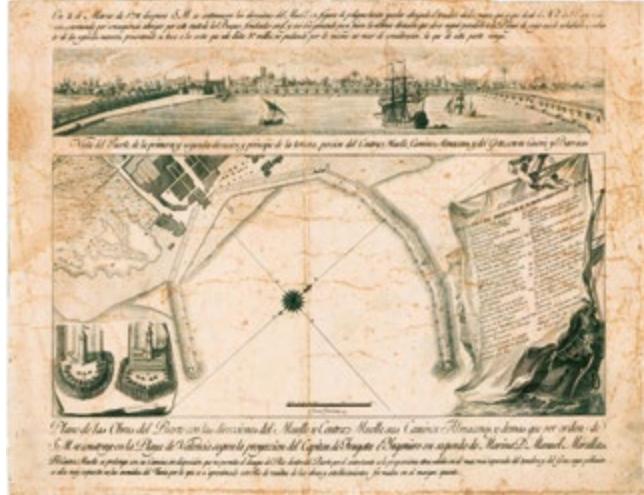
El impulso definitivo del puerto se materializa a partir del proyecto de 1894 del ingeniero de caminos Manuel Maese que incorporaba el desvío del río mediante el Malecón del Turia y tres diques exteriores: el norte, el este y el sur; obras que culminaron en 1931. Los tingladós, estación marítima, docks comerciales, varaderos y aduana se materializaron entre los años 1910 y 1930 en el marco de los proyectos portuarios de los ingenieros de caminos, José M^a Fuster y Federico Gómez de Membrillera.

En l'últim terç del segle XVIII, el Port del Grau de València seguia sense avançar. Encara estava basat en el Projecte de Güelda (1696). A més, en l'any 1765 havia perdut el dret al lliure comerç amb Amèrica. Després de nombroses reivindicacions, la societat valenciana, amb la Junta de Comerç al capdavant, aconseguiria que el rei Carles IV autoritzara, a finals de 1791, el comerç de fruits, de gèneres i d'efectes nacionals, ampliat als estrangers en 1794. En gener de 1792, arribaria per fi la construcció del port que en aquella època es reivindicava.

Les obres es desenvoluparien d'acord amb el projecte de l'enginyer de marina Manuel Mirallas, que va assentar les bases de la morfologia poligonal de la Dàrsena Històrica del Port. Una altra vegada, els arrossegaments del riu Túria i el flux d'arena litoral nord-sud per part dels temporals van seguir produint l'atterrament del port, la qual cosa va arruïnar els esforços inversors. La guerra amb els francesos de principis del XIX va paralitzar les obres que, més tard, es reactivarien, però sense resultats.

En 1852, s'aprova el projecte de l'enginyer de camins Juan Subercase. S'incorpora així la prolongació del dic de Llevant, el contradic de ponent i la construcció dels dos dics transversals. En 1869, per tal de millorar la seguretat de l'accés a la dàrsena, a proposta del pilot Juan Bautista Llovera, es va aprovar la rectificació cap a l'est del dic de Llevant i la seu extensió.

L'impuls definitiu del port es materialitza a partir del projecte de 1894 per part de l'enginyer de camins Manuel Maese, que incorporava el desviament del riu mitjançant el Dic del Túria i tres dics exteriors: el del nord, de l'est i del sud; obres que van culminar en 1931. Els magatzems portuaris, l'estació marítima, docks comercials, els varadors i la duana es van materialitzar entre l'any 1910 i el 1930 en el marc dels projectes portuaris dels enginyers de camins José M^a Fuster i Federico Gómez de Membrillera.



Obras del puerto que se construye en la playa de València / Obres del port que es construeix a la platja de València Manuel Mirallas, 1800. AMM



Puerto de València / Port de València,
Junta de Obras del Puerto de València,
Federico Gómez de Membrillera, 1930. AMM

La exposición Regional 1909

L'exposició Regional 1909

La València burguesa de la segunda mitad del siglo XIX se subió al tren de las exposiciones artísticas e industriales que se organizaban en importantes ciudades de Europa. En 1867 la Real Sociedad Económica de Amigos del País organizó una exposición donde se mostraban productos de València, Castellón y Alicante principalmente. En 1883 se organizó una segunda exposición mucho más completa y exitosa que la anterior, con artículos relacionados con la agricultura, utensilios mecánicos, tejidos y muebles, entre otros. Recién estrenado el siglo XX, Tomás Trénor Palavicino organizó una exposición que superaría a todas las anteriores. Un evento ambicioso donde se dieron a conocer los productos que se cultivaban y fabricaban en la región con la intención de abrir nuevos mercados y mostrar una València a la altura de las grandes ciudades europeas; destacando su riqueza, progreso y capacidad empresarial.

Los preparativos incluyeron reformas urbanas como el adoquinado del camino del Grao y la construcción de nuevos puentes como "la Pasarela", así como de edificios para los distintos pabellones. La arquitectura sería la gran aliada en la creación de la imagen de una ciudad moderna, opulenta, fascinante. Se creó un espacio cerrado junto al paseo de la Alameda de un solo acceso que recibía al visitante con un gran arco decorado con banderas y guirnaldas. Los edificios debían ser vistosos, monumentales y elegantes. Fueron encargados a jóvenes arquitectos valencianos para crear obras modernas e innovadoras, pero siempre dentro de la tradición, dejando fuera a arquitectos como Demetrio Ribes o Vicente Ferrer Pérez, de tendencias realmente adelantadas.

La València burguesa de la segona meitat del segle XIX es va pujar al tren de les exposicions artístiques i industrials que s'organitzaven en les ciutats importants d'Europa. En 1867, la Reial Societat Econòmica d'Amics del País va organitzar una exposició on es mostraven productes de València, Castelló i Alacant, principalment. En 1883, es va organitzar una segona exposició molt més completa i amb més èxit que l'anterior, amb articles relacionats amb l'agricultura, els utensilis mecànics, els teixits i els mobles, entre altres. Al començament del segle XX, Tomás Trénor Palavicino va organitzar una exposició que superaria totes les anteriors. Un esdeveniment ambicioso on es van donar a conèixer els productes que es conreaven i fabricaven en la regió, amb la intenció d'obrir nous mercats i de mostrar una València a l'altura de les grans ciutats europees, destacant així la seu riquesa, progrés i capacitat empresarial.

Els preparatius van incloure reformes urbanes com l'empedrat del camí del Grau i la construcció de ponts nous com "la Passarel·la", així com d'edificis per als diferents pavellons. L'arquitectura seria la gran aliada en la creació de la imatge d'una ciutat moderna, opulenta i fascinant. Es va crear un espai tancat d'un sol accés al costat del passeig de l'Albereda que rebia al visitant amb un gran arc decorat amb banderes i garlandes. Els edificis havien de ser vistosos, monumentals i elegants. Es van encarregar a joves arquitectes valencians per tal de crear obres modernes i innovadores, però sempre dins de la tradició i exclent arquitectes com Demetrio Ribes o Vicente Ferrer Pérez, de tendències realment avançades al seu temps.



27 – Exposición Regional Valenciana
Detalle del Proyecto
del Puerto de Valencia



47/B – Exposición Regional Valenciana
Proyecto del Puerto de Valencia

Proyecto del Puerto de València / Projecte del Port de València, Exposición Regional, 1909. AMM

A la Exposición Regional concurrieron 110 localidades y 298 expositores anhelando conseguir grandes negocios. En este propósito se hacía imprescindible contar con el puerto, pues su acondicionamiento y mejoras en las infraestructuras eran la clave para aumentar el crecimiento comercial. La Junta de Obras del Puerto tuvo un pabellón propio con su palacio y una gran maqueta del proyecto del puerto con la Dársena Interior, ambos obra del ingeniero director Junta Fausto Elío.

A l'Exposició Regional van concórrer 110 localitats i 298 expositors que anhelaven aconseguir grans negocis. Amb este propòsit, es feia imprescindible comptar amb el port, ja que el condicionament i les millors en les infraestructures eren la clau per poder augmentar el creixement comercial. La Junta d'Obres del Port va tindre un pavelló propi amb un palau i una gran maqueta del projecte del port amb la Dàrsena Interior, tots dos obra de l'enginyer director Fausto Elío.

La arquitectura de la Dársena

L'arquitectura de la Dàrsena

La Exposición Regional de 1909 supuso un importante empuje en la modernización de la ciudad. Además de las mejoras urbanas realizadas con motivo del evento, su estela en los años posteriores impulsó la construcción del Ensanche y edificios públicos como el Mercado de Colón y la Estación del Norte. A la determinación de dejar definitivamente atrás la València provinciana transformándola en una ciudad moderna y cosmopolita responde igualmente la construcción de una fachada marítima incluida en el proyecto de modernización del puerto, que transmitiera la imagen de una València próspera y avanzada, a la altura de las ciudades europeas en la vanguardia del progreso.

Embellecer el puerto era un objetivo en sí mismo y esta fue la misión de Federico Gómez de Membrillera. La confluencia en estos años de diversos estilos, como el Modernismo, Eclecticismo, Regionalismo y Nacionalismo, permitía lograr el objetivo a través de una arquitectura capaz de hacer convivir elementos singulares del pasado con las novedades de la Revolución Industrial, bajo un concepto integrador y tratados con libertad. La grandilocuencia de los distintos pabellones y palacios de la Exposición Regional habían resultado muy del gusto de la clase burguesa y empresarial y el proyecto para los edificios de la dársena seguiría esta línea, aunque subrayando el carácter industrial y de servicio público que requería el puerto.

Los bombardeos de la Guerra tuvieron en el puerto uno de sus mayores objetivos de destrucción, y tanto los edificios como las infraestructuras portuarias resultaron gravemente dañados; castigando así el progreso y bienestar que propiciaban el comercio y el puerto. Desde el final de la contienda, la

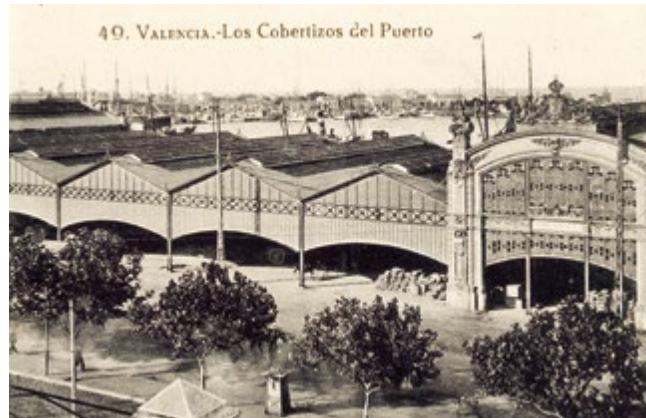
L'Exposició Regional de 1909 va suposar un impuls important en la modernització de la ciutat. A més de les millors urbanes realitzades amb motiu de l'esdeveniment, el seu deixant en els anys posteriors va impulsar la construcció de l'Eixample i d'edificis públics com el Mercat de Colón i l'Estació del Nord. A la determinació de deixar definitivament enrere la València provincial transformant-la en una ciutat moderna i cosmopolita, respon de la mateixa manera la construcció d'una façana marítima inclosa en el projecte de modernització del port, que transmetria la imatge d'una València pròspera i avançada, a l'alçada de les ciutats europees en l'avantguarda del progrés.

Embellir el port era un objectiu en si mateix i esta va ser la missió de Federico Gómez de Membrillera. La confluència en estos anys de diversos estils, com el Modernisme, l'Eclecticisme, el Regionalisme i el Nacionalisme permetia aconseguir l'objectiu a través d'una arquitectura capaç de fer conviure elements singulars del passat amb les novetats de la Revolució Industrial, sota un concepte integrador i tractats amb llibertat. La grandilocüència dels diferents pavellons i palaus de l'Exposició Regional havia agradat molt a la classe burgesa i empresarial i el projecte per als edificis de la dàrsena seguiria esta línia, encara que subratllant el caràcter industrial i de servei públic que requeria el port.

Els bombardeigs de la Guerra van tindre el port com a un dels seus majors objectius de destrucció, i tant els edificis com les infraestructures portuàries van resultar greument danyats, la qual cosa va castigar el progrés i el benestar que propiciaven el comerç i el port. Des del final de la guerra, la reconstrucció del



Vista de la dársena. Estación Marítima y Tinglados /
Vista de la dàrsena. Estació Marítima i Magatzems Portuaris.
AMM



Tinglados / Magatzems Portuaris. AMM

reconstrucción del puerto y los símbolos de la prosperidad valenciana fueron prioritarios; y aun hoy se siguen las obras para su acondicionamiento y mejora, en un anhelo de recuperación del patrimonio histórico y portuario, en constante adaptación a las demandas ciudadanas, encaminadas a su utilización como espacios para el ocio y la cultura de la ciudad.

port i dels símbols de la prosperitat valenciana van ser prioritaris; i encara hui continuen les obres per tal de condicionar-los i de millorar-los, en un anhel de recuperació del patrimoni històric i portuari, en constant adaptació a les demandes ciutadanes, encaminades a la seua utilització com a espais per a l'oci i la cultura de la ciutat.

Estación Marítima

Estació Marítima

En su plan de obras de 1911, el ingeniero José M^a Fuster hacía referencia a la necesidad de construir “una estación marítima en el puerto para cubrir los servicios de las líneas regulares de viajeros”. La construcción y puesta en funcionamiento del nuevo edificio tuvo lugar en 1916 por parte del ingeniero subdirector Federico Gómez de Membrillera, quien decidió emplazarla estratégicamente junto a la Escalera Real, principal centro neurálgico del puerto.

El edificio de Membrillera presenta unas líneas clásicas inspiradas en la ornamentación de las construcciones erigidas en València con motivo de la Exposición Regional, además de una novedosa cubierta en mansarda que permitía aumentar el espacio. En este sentido, es interesante remitir a la parisina estación ferroviaria de Lyon como la fuente de inspiración directa de la estación marítima, por lo que se la consideró una réplica a menor escala de la obra francesa.

El resultado fue un monumental y original edificio ecléctico en el que convivían formas y composiciones de diferentes estilos: elementos del “estilo francés” y motivos barrocos en la ornamentación, en los remates escultóricos y en las ventanas circulares de la cubierta en mansarda, referencias medievales en la torre del reloj y un sistema de huecos en la planta principal que recuerdan a las composiciones vienesas.

En el seu pla d'obres de 1911, l'enginyer José M^a Fuster feia referència a la necessitat de construir “una estació marítima en el port per cobrir els serveis de les línies regulars de viatgers”. La construcció i posada en marxa del nou edifici va tindre lloc en 1916 de la mà de l'enginyer subdirector Federico Gómez de Membrillera, que va decidir emplaçar-lo estratègicament junt a l'Escala Reial, principal centre neuràlgic del port.

L'edifici de Membrillera presenta unes línies clàssiques inspirades en l'ornamentació de les construccions erigitges a València amb motiu de l'Exposició Regional, a més d'una coberta innovadora en mansarda que permetia augmentar l'espai. En este sentit, és interessant apuntar a l'estació ferroviària parisenca de Lyon com a la font d'inspiració directa de l'estació marítima, que es va considerar una rèplica a menor escala de l'obra francesa.

El resultat va ser un edifici eclèctic, monumental i original on convivien formes i composicions d'estils diferents: elements de “l'estil francès” i motius barrocs en l'ornamentació, en els remats escultòrics i en les finestres circulars de la coberta en mansarda, referències medievals en la torre del rellotge i un sistema de buits en la planta principal que recorden a les composicions vieneses.

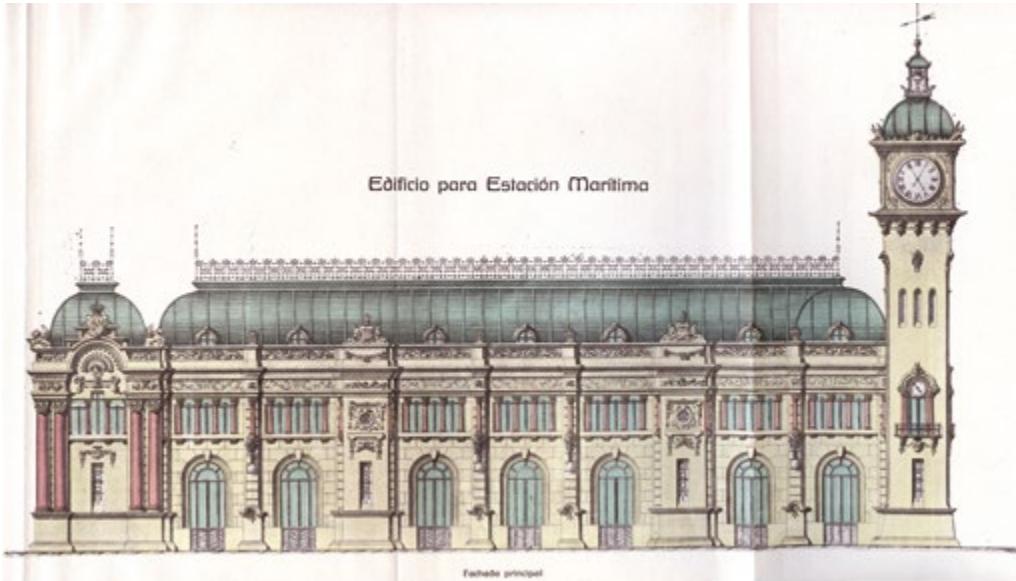


20 VALENCIA

PUERTO. ESTACIÓN MARÍTIMA.

L. Roisin. Foto. Barcelona.

Estación Marítima y Escalera Real / Estació Marítima i Escala Reial. AMM



Fachada principal de la Estación Marítima (proyecto) / Façana principal de l'Estació Marítima (projecte), 1913. AMM

El edificio proyectado constaba de dos plantas y un ático: la planta principal albergaba los servicios propios de la estación, como despachos de Aduanas, oficinas de la Junta de Obras del Puerto, despacho de billetes y facturación de equipajes; en el piso principal se encontraba la Presidencia y oficinas centrales de la Junta, las oficinas de Aduanas y servicios de correos y telégrafos y el ático se reservó para las habitaciones del conserje, ordenanzas y para el Cabo de Guardamuelles.

L'edifici projectat constava de dues plantes i d'un àtic: la planta principal allotjava els serveis propis de l'estació, com despatxos de duanes, oficines de la Junta d'Obres del Port, despatx de bitllets i de facturació d'equipatges; en la planta principal es trobava la presidència i les oficines centrals de la Junta, les oficines de duanes i els serveis de correus i de telègrafs, i l'àtic es va reservar per a les habitacions del conserge, les ordenances i per al cap de Guardamolls.



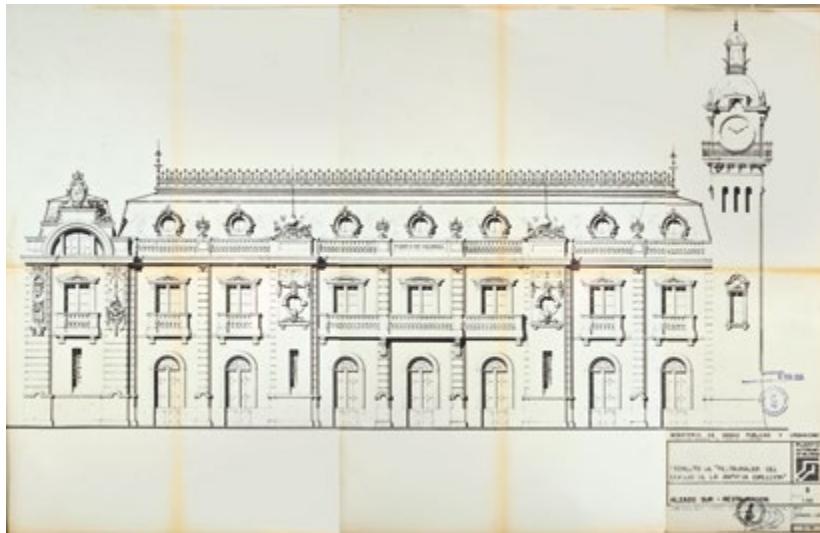
Estación Marítima después de la Guerra Civil /
Estació Marítima després de Guerra Civil. AMM



Estación Marítima restaurada sin mansarda /
Estació Marítima restaurada sense mansarda. APV

Tras el fin de la Guerra Civil, la estación fue reconstruida y ampliada, utilizando nuevos elementos como ventanas rectangulares, balaustradas y pilastres en las esquinas. Sin embargo, la supresión de la singular cubierta en mansarda y de la galería de columnas supuso la pérdida de la identidad del edificio, adquiriendo una apariencia mucho más clásica y voluminosa que lo desposeía de su carácter ecléctico.

Després de la fi de la Guerra Civil, es va reconstruir i ampliar l'estació mitjançant la utilització d'elements nous com finestres rectangulars, balustrades i pilastres a les cantonades. Però la supressió de la singular coberta en mansarda i de la galeria de columnes va suposar la pèrdua de la identitat de l'edifici, que va adquirir una aparença molt més clàssica i voluminosa que el desposseïa del seu caràcter eclèctic.



Proyecto de restauración de la Estación Marítima / Projecte de restauració de l'Estació Marítima. Jaime Ronda, 1986. APV

En la década de 1980, el ingeniero jefe de Proyectos y Obras Jaime Ronda acometió un proceso de restauración en las estructuras de la Dársena Histórica. En 1986 se llevó a cabo una reconstrucción y actualización del edificio para recobrar su esplendor original.

La modificación más relevante fue la recuperación de la cubierta de la mansarda y la restauración de parte de las esculturas originales de los dioses del comercio y la fortuna, así como la elevación de la torre del reloj para restablecer sus proporciones. Aunque no se recuperó con exactitud la estructura inicial y su distintivo eclecticismo, resultó un edificio similar al original que mantenía el classicismo y el carácter simbólico de antaño.

En la dècada de 1980, el cap dels enginyers de Projectes i Obres Jaime Ronda va emprendre un projecte de restauració en les estructures de la Dàrsena Històrica. En 1986, es va concloure la reconstrucció i l'actualització de l'edifici per tal de recuperar-ne l'esplendor original.

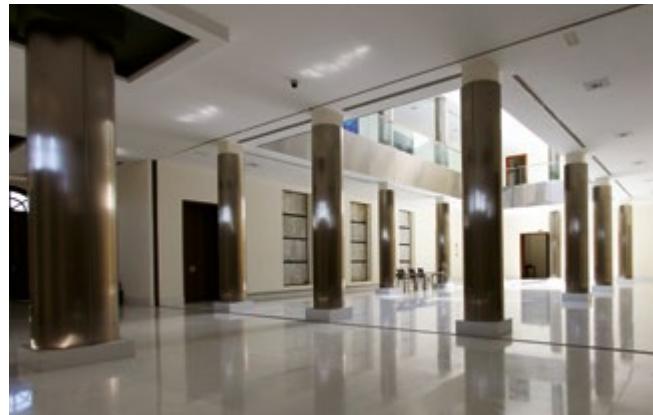
La modificació més rellevant va ser la recuperació de la coberta de la mansarda i la restauració de part de les escultures originals dels déus del comerç i de la fortuna, així com l'elevació de la torre del rellotge per tal d'establir-ne les proporcions. Encara que no es va recuperar amb exactitud l'estructura inicial ni l'eclecticisme tan distintiu, en va resultar un edifici similar a l'original que mantenia el classicisme i el caràcter simbòlic d'abans.



Edificio del Reloj tras la restauración /
Edifici del Rellotge després de la restauració.
Ignacio Pascual i Vicente Lassala, 2006. APV

La última intervención llevada a cabo en el Edificio del Reloj fue proyectada en 2006 por el ingeniero y arquitecto Ignacio Pascual y el arquitecto Vicente Lassala. Una respetuosa rehabilitación integral de la fachada y una nueva distribución interior en torno a un patio central, posibilitando un conjunto más abierto, unitario y funcional que no alteraba la morfología del edificio y favorecía la integración en él de gran diversidad de programas culturales.

El histórico edificio, Sede de la Autoridad Portuaria de València, y "casa común" de la Comunidad Portuaria Valenciana ha logrado mantener el valor simbólico y la hegemonía con que se erigió en 1916, constituyéndose como una de las obras más significativas de la dársena y eje de comunicación entre el puerto y la ciudad.



Interior del Edificio del Reloj tras la restauración de 2006 /
Interior de l'Edifici del Rellotge després de la restauració de 2006.
CDR

L'última intervenció portada a terme en l'Edifici del Rellotge va ser projectada en 2006 per l'enginyer i arquitecte Ignacio Pascual i per l'arquitecte Vicente Lassala. Una rehabilitació integral de la façana, respectuosa, i una distribució interior nova al voltant d'un pati central que possibilitava un conjunt més obert, unitari i funcional que no alterava la morfologia de l'edifici i que afavoria la integració d'una gran diversitat de programes culturals.

L'edifici històric, Seu de l'Autoritat Portuària de València i "casa comuna" de la Comunitat Portuària Valenciana, ha aconseguit mantenir el valor simbòlic i l/hegemonia amb què es va erigir en 1916, i és una de les obres més significatives de la dársena i un eix de comunicació entre el port i la ciutat.

Tinglados

Magatzems portuaris

Aunque en el Proyecto de Manuel Maese de 1894 ya se incluía la dotación de unos espacios adecuados para el depósito de mercancías, los tinglados que finalmente se construyeron fueron los diseñados en 1911 por los ingenieros, José M^a Fuster y Federico Gómez de Membrillera. Ambos proyectos coincidían en la necesidad de disponer de una ordenación del espacio que facilitara los diferentes trabajos: el almacenaje de las mercancías y su carga de los carros o los vagones de los trenes a las embarcaciones. Con esta finalidad se diseñaron varios edificios distintos pero con un esquema común alrededor de la Dársena Interior.

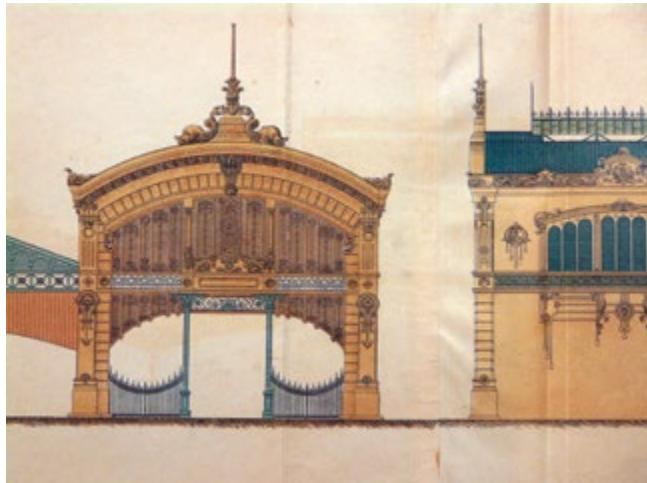
Se trataba de una serie de grandes naves, cubiertas y unidas entre sí, cuyos extremos eran de mayor envergadura. Esta diferencia proporcionaba distintas condiciones de almacenamiento según las necesidades de las mercancías, a la vez que respondía a la voluntad de crear espacios funcionales pero con un marcado carácter constructivo, al que se dotó de una característica ornamentación para embellecerlos.

Los tinglados proporcionaban protección del sol y las lluvias a mercancías como el vino, el arroz y los frutos. Los extremos, que estaban cerrados por sus lados, permitían almacenar mercancías peligrosas o que debían permanecer varios días sobre los muelles, ya que ofrecían mayor protección.

Encara que el projecte de Manuel Maese de 1894 ja incloïa la dotació d'uns espais adequats per al dipòsit de mercaderies, els magatzems portuaris que finalment es van construir van ser els que havien dissenyat en 1911 els enginyers José M^a Fuster i Federico Gómez de Membrillera. Ambdós projectes coincidien en la necessitat de disposar d'una ordenació de l'espai que facilitara els diferents treballs: l'emmagatzematge de les mercaderies i la càrrega dels carros o dels vagonets dels trens a les embarcacions. Amb esta finalitat es van dissenyar diferents edificis distints, però amb un esquema comú al voltant de la Dàrsena Interior.

Es tractava d'una sèrie de naus grans, cobertes i unides entre elles, els extrems de les quals eren de major envergadura. Esta diferència proporcionava diverses condicions d'emmagatzematge segons les necessitats de les mercaderies, al mateix temps que responia a la voluntat de crear espais funcionals però amb un marcat caràcter constructiu, al qual van dotar d'una característica ornamentació per tal d'embellir-los.

Els magatzems portuaris proporcionaven protecció del sol i de les pluges a mercaderies com el vi, l'arròs i els fruits. Els extrems, que estaven tancats pels costats, permetien emmagatzemar mercaderies perilloses o que devien romandre diversos dies sobre els molls, ja que oferien major protecció.



Diseño de los Tinglados (proyecto) /
Disseny dels Magatzems Portuaris (projecte). José Mª Fuster, 1911.
APV

La utilización de hierro en su estructura y a la vista permitió la creación de amplios y elevados espacios diáfanos a la vez que destacaba su imagen industrial. Las naves laterales, con mayor altura, rompían la uniformidad y permitían la concentración de elementos ornamentales.



Exterior de los Tinglados /
Exterior dels Magatzems Portuaris. APV

La utilització de ferro en l'estructura, i a la vista, va permetre la creació d'espais diàfans amples i elevats, al mateix temps que en destacava la imatge industrial. Les naus laterals, més altes, trencaven la uniformitat i permetien la concentració d'elements ornamentals.



Detalles de los Tinglados. / Detall dels Magatzems Portuaris. CDR

Varios relieves decoran los tinglados, cuya abundante ornamentación los convierte casi en emblemas alusivos a la navegación, el trabajo agrícola y la industria, a través de la representación de anclas, colmenas de abejas, martillos, palas y otras herramientas y símbolos.

Diversos relleus decoren els magatzems, l'abundant ornamentació dels quals els converteix quasi en emblemes al·lusius a la navegació, al treball agrícola i a la indústria, a través de la representació d'àncores, ruscs d'abelles, martells, pales i altres ferramentes i símbols.



Detalle del Tinglado 2 / Detall del Magatzem Portuari 2. CDR

El Eclecticismo es capaz de reunir en un mismo espacio elementos regionalistas, clásicos o inspirados en el modernismo vienés, como las formas geométricas de las vidrieras de hierro. En el tinglado 2 podemos observar un friso cerámico con guirnaldas de naranjas y racimos de uvas, que hacen referencia a los productos agrícolas de la región, junto a motivos clásicos y personajes mitológicos como Mercurio, que había sido adoptado como el dios de los viajeros y los medios de transporte.

L'eclecticisme és capaç de reunir en un mateix espai elements regionalistes, clàssics o inspirats en el modernisme vienès, com les formes geomètriques de les vidrieres de ferro. En el magatzem 2 podem observar un fris ceràmic amb garlandes de taronges i de raïm que fan referència als productes agrícoles de la regió, junt amb motius clàssics i personatges mitològics com Mercuri, que havia sigut adoptat com el déu dels viatgers i dels mitjans de transport.

Varadero Varador

La expansión que experimentó el Puerto de València requería con urgencia erigir un espacio para garantizar las tareas de limpieza y reparación de embarcaciones menores. Esta situación favoreció la aprobación en 1913 del proyecto de dos varaderos para pequeñas embarcaciones por parte del ingeniero José M^a Fuster. Uno de ellos sería el destinado al servicio público: estructurado en dos pabellones de dos plantas que albergaban despachos y habitaciones del guardián y encargado del varadero y un cuerpo central para la sala de motores. El otro, para las embarcaciones de la Junta de Obras del Puerto, tras sufrir graves daños en la Guerra Civil, desapareció en los años sesenta.

La constante evolución a la que se ha visto sometido desde entonces el varadero conservado ha precisado de actuaciones persistentes para mejorar sus instalaciones y frenar su deterioro. Destacan las que en 1917 y 1919 ejecutó Federico Gómez de Membrillera para aumentar la potencia y la capacidad para recibir embarcaciones de mayor tonelaje; o las más recientes tareas de consolidación y reconstrucción del edificio acometidas por el ingeniero Jaime Ronda en 1989.

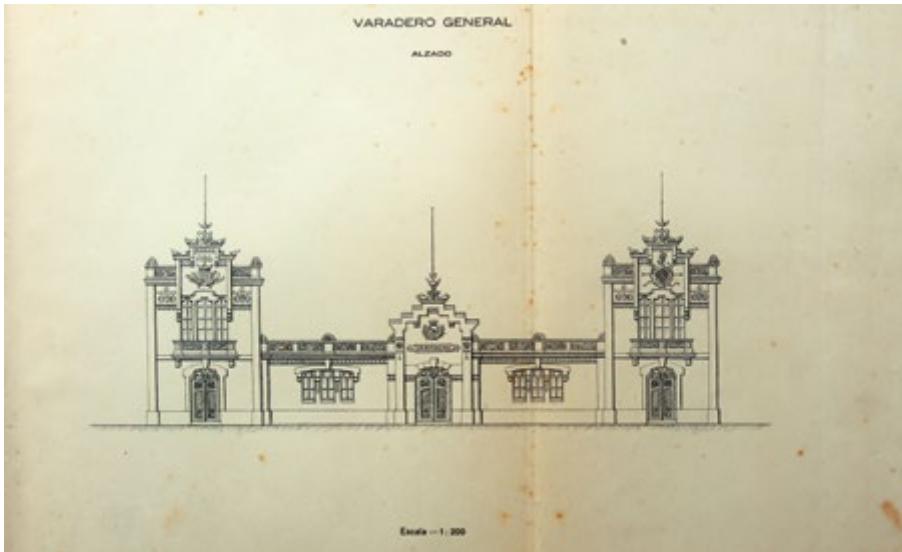
L'expansió que va experimentar el Port de València requeria amb urgència erigir un espai per garantir les tasques de neteja i de reparació d'embarcacions menors. Esta situació va afavorir l'aprovació, en 1913, del projecte de dos varadors per a embarcacions menudes per part de l'enginyer José M^a Fuster. Un d'ells es destinaria al servici públic: estructurat en dos pavellons de dues plantes que allotjaven despatxos i habitacions del guardià i encarregat del varador i un cos central per a la sala de motors. L'altre, per a les embarcacions de la Junta d'Obres del Port, després d'haver patit danys greus en la Guerra Civil, va desaparèixer en els anys seixanta.

L'evolució constant a què s'ha vist sotmès des d'aleshores el varador conservat ha requerit actuacions persistents per tal de millorar les instal·lacions i de frenar-ne el deteriorament. Destaquen les que, en 1917 i 1919, va executar Federico Gómez de Membrillera per tal d'augmentar la potència i la capacitat per a rebre embarcacions de major tonatge; o les tasques més recents de consolidació i de reconstrucció de l'edifici escomeses per l'enginyer Jaime Ronda en 1989.

120 - VALENCIA. Grao. Varadero Público



Varadero Público / Varador Públic. APV



Proyecto de varaderos para pequeñas embarcaciones. Varadero General /
Projecte de varadors per a embarcacions menudes. Varador General, 1912. APV

Este varadero se distinguió por su apariencia fabril y su valor estético. La combinación de ladrillo visto con chapado de piedra, sencilla decoración de emblemas heráldicos regionalistas, frisos cerámicos en los frontones escalonados y conjunto geométrico de puertas-ventanas, le otorgaban a la fachada una composición simétrica propia de la arquitectura industrial valenciana. El resultado fue un edificio ecléctico que combinaba formas y elementos decorativos clásicos con influencias de Beaux-Arts, composiciones modernistas y detalles de la arquitectura industrial decimonónica.

Este varador es va distingir per la seua aparença fabril i pel seu valor estètic. La combinació de rajola vista amb xapat de pedra, decoració senzilla d'emblemes heràldics regionalistes, frisos ceràmics als frontons escalonats i conjunt geomètric de portes-finestres, li atorgaven a la façana una composició simètrica pròpia de l'arquitectura industrial valenciana. El resultat va ser un edifici eclèctic que combinava formes i elements decoratius clàssics amb influència de Beaux-Arts, composicions modernistes i detalls d'arquitectura industrial del segle XIX.



Varadero Público en la actualidad / Varador Públic en l'actualitat. APV

Las alteraciones producidas en la reconstrucción de 1989 se reducen a la creación de una planta superior en el cuerpo central y a la elección del escudo de la ciudad como única decoración escultórica de los frontones laterales, reemplazando así las anteriores heráldicas de Jaime I y de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Les alteracions produïdes en la reconstrucció de 1989 es redueixen a la creació d'una planta superior en el cos central i l'elecció de l'escut de la ciutat com a única decoració escultòrica dels frontons laterals i que reemplaçava així les anteriors heràldiques de Jaume I i dels Enginyers de Camins, Canals i Ports.

Docks Comerciales

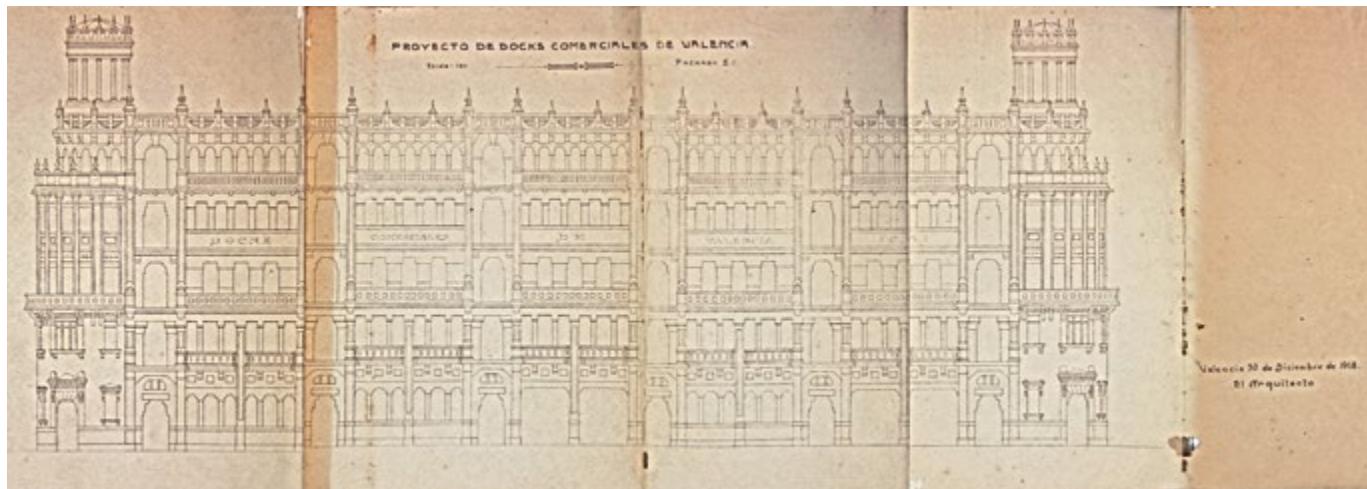
Docks Comercials

En las décadas anteriores al proyecto de José M^a Fuster, ya se había reiterado la necesidad de disponer de unos depósitos de mercancías adecuados. Tras diversos avatares sería en 1916 cuando finalmente se dieron las condiciones para comenzar el proyecto de construcción. Se constituyó una sociedad anónima creada con el fin de construir y explotar los Docks Comerciales de València en la que participaban como accionistas los comerciantes y empresarios locales, los más interesados en que el proyecto viera definitivamente la luz.

El Anteproyecto del edificio, redactado por Víctor Gosálvez y Gregorio Ibarreche, consideraba todas las necesidades para un adecuado almacenaje, logística y gestión administrativa de las mercancías. Se concibió una construcción formada por dos edificios separados por una calle de acceso a ambos: uno para la exportación y otro para la importación. Se tuvo en cuenta su ubicación, la conexión directa con el ferrocarril o elementos técnicos para facilitar el almacenaje en el edificio como montacargas, grúas eléctricas y rampas móviles para elevar las mercancías a los pisos superiores, para una eficiente distribución de las mismas. Igualmente, las mercancías se ubicarían en espacios con condiciones específicas de conservación, según su tipología; y se contemplaban sistemas de limpieza, alumbrado y emergencias contra incendios, entre otros aspectos.

En les dècades anteriors al projecte de José M^a Fuster, ja s'havia reiterat la necessitat de disposar d'uns dipòsits de mercaderies adequats. Després de diversos avatars, seria en 1916 quan finalment es van donar les condicions per poder començar el projecte de construcció. Es va constituir una societat anònima creada amb l'objectiu de construir i d'explotar els *Docks Comercials* de València, en la qual participaven com a accionistes els comerciants i empresaris locals, els més interessats en què el projecte es fera definitivament realitat.

L'avantprojecte de l'edifici, redactat per Víctor Gosálvez i per Gregorio Ibarreche, considerava totes les necessitats per a l'emmagatzematge, la logística i la gestió administrativa adequats de les mercaderies. Es va concebre una construcció formada per dos edificis separats per un carrer d'accés a ambdós: un per a l'exportació i un altre per a la importació. Es va tindre en compte la localització, la connexió directa amb el ferrocarril o els elements tècnics per tal de facilitar l'emmagatzematge en l'edifici, com muntacàrregues, grues elèctriques i rampes mòbils que permeten elevar les mercaderies a les plantes superiors i poder així distribuir-les de manera eficient. Igualment, les mercaderies s'ubicarien en espais amb condicions específiques de conservació, segons la tipologia; i es contemplaven sistemes de neteja, d'enllumenament i d'emergències contra incendis, entre altres aspectes.



Proyecto Docks Comerciales de València / Projecte Docks Comercials de València. Victor Gosálvez, 1918. ADV



Docks Comerciales / Docks Comercials. APV

El edificio se empezó a construir en 1917 con un nuevo diseño más ambicioso de Víctor Gosálvez, que sería modificado el año siguiente. Una imponente construcción de hormigón armado con planta baja, cuatro pisos y azotea, con esquinas curvas rematadas con torrecillas, que respondía a la imagen de solidez y contundencia propia de una visión del mundo empresarial y del progreso acorde con los inicios de un prometedor siglo XX. En su ejecución se contó con la colaboración de Demetrio Ribes, pionero en el empleo del hormigón armado en la obra civil valenciana; nuevo material que resultaba más económico a la vez que permitía una mayor rapidez en la construcción.



Proceso de construcción / Procés de construcció, 1917. ADV

L'edifici es va començar a construir en 1917 amb un nou disseny més ambiciós de Víctor Gosálvez, que es modificaria l'any següent. Una construcció imposant de formigó armat amb planta baixa, quatre altures i terrat, amb cantonades corbes rematades amb torretes, que responia a una imatge de solidesa i de contundència pròpia d'una visió del món empresarial i del progrés acord amb els inicis d'un segle XX prometedor. Per a l'execució es va comptar amb la col·laboració de Demetrio Ribes, pioner en la utilització del formigó armat en l'obra civil valenciana; un material nou que resultava més econòmic al mateix temps que permetia una major rapidesa de construcció.



28 de Enero de 1919



28 de Enero de 1919

Proceso de construcción / Procés de construcció, 1919. ADV

Tras varios imprevistos, huelgas en la industria de la construcción y las consecuentes modificaciones, replanteamientos y reformas, los Docks Comerciales se inauguraron el 1 de enero de 1920. Finalmente, el proyecto inicial perdió varias de sus alturas, concluyendo la obra tras la finalización de las dos primeras plantas.

Després de diversos imprevists, vagues en la indústria de la construcció i conseqüents modificacions, replantejaments i reformes, els Docks Comercials es van inaugurar l'1 de gener de 1920. Finalment, el projecte inicial va perdre algunes de les altures i l'obra es va concluir després de la finalització de les dues primeres plantes.

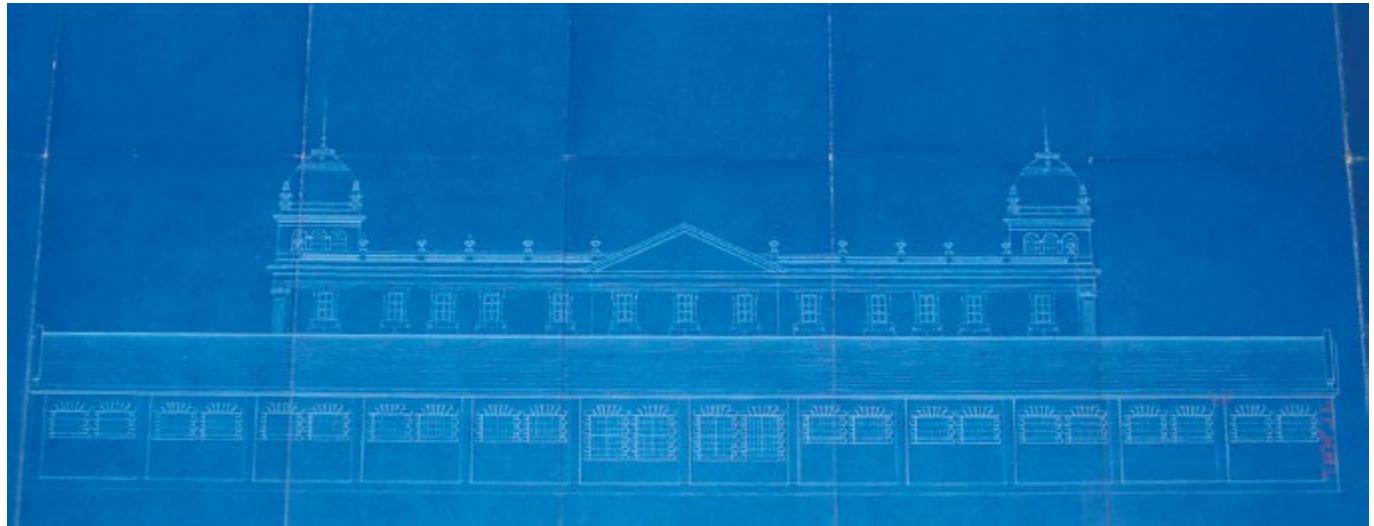
Aduana Duana

A mediados del siglo XIX, Pascual Madoz describió el edificio de la Aduana del Puerto como “pobre y mezquino”, pues sus instalaciones resultaban insuficientes. La imperiosa necesidad de construir un nuevo y mejorado edificio llevó a la Dirección General de Aduanas a encargar en 1897 un proyecto al arquitecto e ingeniero Pedro García Faria, cuya aprobación se paralizó a causa de las discrepancias que se generaron en torno a su financiación. No fue hasta 1925 cuando la Dirección General de Obras Públicas reanudó el proceso de construcción de la obra definitiva de manos de los arquitectos Pedro García Faria y Enrique Viedma Vidal, la cual llevó a cabo éste último entre 1927 y 1929 tras la defunción de su compañero.

El edificio de Viedma se componía de un cuerpo central destinado a la administración, flanqueado por dos pabellones que contenían las oficinas secundarias y el gran almacén de mercancías. La planta baja del edificio alojaba un vestíbulo, el despacho del Administrador y las oficinas de Administración, el salón de reconocimiento de mercancías y los aseos. En la primera planta se instalaron viviendas para el Administrador y el segundo jefe de la Aduana y locales para servicios extraordinarios. El segundo piso albergaba las viviendas del alcaide, conserje y funcionarios de la Administración de Aduanas.

A mitjans del segle XIX, Pascual Madoz va descriure l'edifici de la Duana del Port com “pobre i mesquí”, ja que les instal·lacions resultaven insuficients. La necessitat imperiosa de construir un edifici nou i millorat va portar a la Direcció General de Duanes a encarregar, en 1897, un projecte a l'arquitecte i enginyer Pedro García Faria, l'aprovació del qual es va paralitzar a causa de les discrepàncies que es van generar al voltant del seu finançament. No va ser fins 1925 quan la Direcció General d'Obres Pùbliques va reprendre el procés de construcció de l'obra definitiva de la mà dels arquitectes Pedro García Faria i Enrique Videma Vidal, la qual va portar a terme este últim entre 1927 i 1929, després de la mort del seu company.

L'edifici de Videma es composava d'un cos central destinat a l'administració, flanquejat per dos pavellons que contenien les oficines secundàries i el gran magatzem de mercaderies. La planta baixa de l'edifici allotjava un vestíbul, el despatx de l'Administrador i les oficines d'Administració, el saló de reconeixement de mercaderies i els banys. En la primera planta es van instal·lar vivendes per a l'administrador i per al segon cap de la Duana, així com locals per a serveis extraordinaris. La segona planta allotjava les vivendes de l'alcaid, del conserge i dels funcionaris de l'Administració de Duanes.



Proyecto inicial de la Aduana con torres cupuladas /
Projecte inicial de la Duana amb torres cupulades. Pedro García i Enrique Viedma, 1925. APV



Aduana / Duana. APV

Proyectada inicialmente según los criterios compositivos y estilísticos del clasicismo italiano y francés utilizados anteriormente en el edificio de la antigua Aduana, que se adoptó como modelo, el estilo arquitectónico quedó condicionado por las modificaciones que Viedma introdujo por orden de la Dirección General de Obras Públicas, pues se debía suprimir la ornamentación excesiva y ostentosa para lograr armonía entre las partes.

Projectat inicialment segons els criteris compositius i estilístics del classicisme italià i francès utilitzats anteriorment en l'edifici de l'antiga Duana, que es va adoptar com a model, l'estil arquitectònic va quedar condicionat per les modificacions introduïdes per Videma per ordre de la Direcció General d'Obres Públiques, ja que s'havia de suprimir l'ornamentació excessiva i ostentosa per tal d'aconseguir harmonia entre les parts.



Interior de la Aduana / Interior de la Duana. APV

La construcción definitiva aunaba la sobriedad de las decoraciones neorrenacentistas valencianas y la monumentalidad del popular “estilo francés”. El resultado fue una arquitectura desnuda, alejada de las características del decorativismo ecléctico, en la que la composición de la fachada ofrece una imagen clásica y contenida del edificio.

La supresión de ornamentos exagerados dio como resultado una sencilla decoración que se reduce a tres puertas de hierro, un discreto frontón triangular con el escudo de España en el cuerpo central y pilastres jónicas de orden gigante dispuestas en los límites de todo el conjunto



La Aduana en la actualidad / La Duana en l'actualitat. APV

La construcció definitiva unia la sobrietat de les decoracions neorrenaixistes valencianes i la monumentalitat del popular “estil francès”. El resultat va ser una arquitectura nua, allunyada de les característiques del decorativisme eclèctic, on la composició de la façana ofereix una imatge clàssica i continguda de l'edifici.

La supressió d'ornaments exagerats va resultar en una decoració senzilla que es redueix a tres portes de ferro, un discret frontó triangular amb l'escut d'Espanya en el cos central i pilastres jòniques d'ordre gegant disposades als límits de tot el conjunt.



Autoridad Portuaria de Valencia