

PLÀNOLS, MAQUETES I MESTRES D'AIXA DEL PORT DE VALÈNCIA



EXPOSICIÓN/EXPOSICIÓ:

Organiza/Organitza:

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALÈNCIA

Coordinación general/Coordinació general:

ESTER MEDÁN

VICENT PALACÍ, AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Diseño gráfico/Diseny gràfic:

PAU SORIANO

Producción y montaje expositivo/Producció i muntatge:

ART I CLAR

SÍMBOLS

GALERÍA CUATRO

Transporte/Transport:

JOSEARTE, S.L

GUÍA/GUIA:

Edita/Edita:

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALÈNCIA

Diseño e Impresión/Diseny i Impressió:

GRUPO DIARIO IMPRENTA, S.L.

Diseño de portada/Diseny de portada:

PAU SORIANO

Textos/Textos:

MIGUEL-ÁNGEL CATALÀ

VICENT PALACÍ

TITO LLOPIS

ESTER MEDÁN

Fotografías maquetas/Fotografies maquetes:

FRANCISCO ALCÁNTARA

©De los textos/Dels textos: sus autores

©De las fotografía/De les fotografies: sus autores

©De la presente edición/De la present edició: Autoridad Portuaria de València

Depósito legal/Dipòsit legal: V-3422-2017

La Autoridad Portuaria de Valencia desea dejar constancia de su agradecimiento a

L'Autoritat Portuària de València desitja deixar constància del seu agraïment a

D. Joaquín López, D^a Concepción López Peiró y a los herederos de José Carrión -D. José Juan Carrión Torres y D^a Manuela Desamparados Carrión Torres-, a Arturo Monfort, Pep Martorell, Miguel-Angel Català, Francisco Alcántara, Daniel García, Vicente Samper, Juan Carlos Mejías, Miguel Ángel Pérez, Arxiu General i Fotogràfic Diputació de València, Fundació Bancaja Arxiu Històric Municipal de València i/y a l'Acadèmia Valenciana de la Llengua.

Plànols, Maquetes i Mestres d'Aixa del Port de València

Edifici del Rellotge
Port de València

Del 21 de desembre al 14 de gener



Plànols, Maquetes i Mestres d'Aixa del Port de València

València tiene vocación marinera desde su fundación, hace más de 2000 años; en el 138 a.C. Sin embargo no siempre ha tenido puerto. En la época romana, lo que hoy son el puerto y los poblados marítimos –hasta la Albufera– eran agua y marjales. Los barcos que llegaban frente a la ciudad fondeaban alejados de tierra firme. La línea de costa pasaba por donde hoy está la plaza de Honduras y la Fuente de San Luis. Durante siglos, a València se ha accedido en barcas, río arriba (hasta la calle de las Barcas).

El Rei Jaume I fundó la Vila Nova del Grau en 1249 –11 años después de entrar en València– donde autorizó un embarcadero junto a la desembocadura del Turia. En 1483, cuando ya el tráfico marítimo comenzaba a ser importante, el caballero Antoni Joan obtuvo el privilegio real, ahora de Fernando II, para construir un embarcadero de madera. Pero tuvimos que esperar hasta 1686 para ver el primer dique de piedra y escollera; un proyecto redactado por Tomás Güelda, al que le siguieron otros muchos que trazaron el camino que condujo al puerto actual.

La exposición, “*Plànols, maquetes i Mestres d'Aixa del Port de València*”, con los gráficos sobre la evolución histórica del puerto y sus maquetas es un homenaje a todos los que hicieron y hacen posible el puerto de València; a los hombres y mujeres que trabajaron, que invirtieron y que construyeron los barcos que nos situaron en las rutas comerciales del mundo. Embarcaciones levantadas sobre las mismas arenas del Cabanyal por unos maestros carpinteros de ribera, *Mestres d'Aixa i Calafats*, que en sus trabajos han demostrado el cariño, la maestría, el cuidado del detalle y el saber hacer de su oficio.

València té vocació marinera des que es va fundar, fa més de 2000 anys, en el 138 a.C. No obstant això, no sempre ha tingut port. En l'època romana, el que hui és el port i els poblats marítims –fins a l'Albufera– era aigua i marjals. Els vaixells que arribaven davant de la ciutat fondejaven allunyats de terra ferma. La línia de costa passava per on es troba hui la plaça d'Hondures i la Font de Sant Lluís. Durant segles, s'ha accedit a València en barques, riu amunt (fins al carrer de les Barques).

El Rei Jaume I va fundar la Vila Nova del Grau en 1249 –11 anys després d'entrar a València– on va autoritzar un embarcador junt a la desembocadura del Túria. En 1483, quan el trànsit marítim ja començava a ser important, el cavaller Antoni Joan va obtenir el privilegi reial, ara de Ferran II, per tal de construir un embarcador de fusta. Però no va ser fins el 1686 quan es va poder veure el primer dic de pedra i escullera; un projecte redactat per Tomás Güelda, al qual el varen seguir molts altres que varen traçar el camí que va conduir al port actual.

L'exposició, “*Plànols, maquetes i Mestres d'Aixa del Port de València*”, amb els gràfics sobre l'evolució històrica del port i les seves maquetes, és un homenatge a tots els que varen fer i fan possible el port de València; als homes i dones que varen treballar, que varen invertir i que varen construir els vaixells que permeteren situar-nos en les rutes comercials del món. Embarcacions alçades sobre la mateixa arena del Cabanyal per uns mestres fusters de ribera, *Mestres d'Aixa i Calafats*, que han demostrat en els seus treballs l'afecte, la mestria, la cura i el detall i el saber fer del seu ofici.

CARPINTERÍA DE RIBERA

El oficio del carpintero de ribera, conocido en tierras valencianas como *Mestre d'Aixa i Calafats*, implicaba el conocimiento de una multitud de disciplinas que intervenían en el proceso de construcción artesanal de una embarcación; desde la realización del modelo a escala, el diseño de planos, la selección de maderas, la creación de las herramientas y máquinas adecuadas para cada fase del trabajo, hasta la construcción de la propia estructura, calafateado y acabados de la nave. Un oficio complejo cuyos conocimientos eran adquiridos durante años a través de su práctica formando parte de un taller, transmitidos generalmente de padres a hijos y que dio lugar a unos modos de construcción, herramientas y vocabulario propios que forman parte del extenso patrimonio marítimo valenciano.

Las maquetas como parte de este proceso de trabajo tenían la función de servir de modelo de la embarcación que finalmente contrataría el armador. Una vez aprobado un modelo, normalmente de medio casco, se procedía al trazado de los planos para la construcción de la nave real. Las características de una embarcación respondían al uso al que se destinaba. En las costas valencianas las más comunes eran de pequeño o mediano tamaño, de vela latina y adaptadas a la pesca y a la navegación de cabotaje entre sus puertos como el llaüt, las del bou, el jabeque o la goleta. Excepcionalmente y gracias a las relaciones comerciales con los territorios atlánticos, las naves eran de mayor tamaño y capacidad como es el caso del bergantín o la fragata.

EL MODELISMO NAVAL

La reproducción de una nave en una escala reducida, además de servir como base de referencia para su posterior construcción ha tenido otras motivaciones a lo largo de la historia; ya sea como prototipos, ofrendas religiosas, la investigación histórica o

FUSTERIA DE RIBERA

L'ofici de fuster de ribera, conegut en terres valencianes com a *Mestre d'Aixa i Calafats*, implicava el coneixement d'una multitud de disciplines que intervenien en el procés de construcció artesanal d'una embarcació; des de la realització del model a escala, el disseny de plànols, la selecció de fustes, la creació de les ferramentes i màquines adequades per a cada fase del treball, fins a la construcció de la pròpia estructura, calafatament i acabats de la nau. Un ofici complex que requeria coneixements apresos durant anys a través de la pràctica formant part d'un taller, transmesos generalment de pares a fills i que va donar lloc a uns modes de construcció, a ferramentes i a un vocabulari propis que formen part de l'extens patrimoni marítim valencià.

Les maquetes, com a part d'este procés de treball, tenien la funció de servir de model de l'embarcació que finalment contractaria l'armador. Una vegada aprovat el model, normalment de mig buc, es procedia al traçat dels plànols per a la construcció de la nau real. Les característiques d'una embarcació responien a l'ús al qual es destinava. En les costes valencianes, les més comuns eren de grandària menuda o mitjana, de vela llatina i adaptades a la pesca i a la navegació de cabotatge entre els seus ports, com el llaüt, les del bou, el xabec o la goleta. Excepcionalment, i gràcies a les relacions comercials amb els territoris atlàntics, les naus eren de major grandària i capacitat, com és el cas del bergantí o de la fragata.

EL MODELISME NAVAL

La reproducció d'una nau en una escala reduïda, a més de servir com a base de referència per a la construcció posterior, ha tingut altres motivacions al llarg de la història; ja siga com a prototips, per a ofrenes religioses, investigació històrica o com

la actividad lúdica. En cualquier caso, las maquetas ejercen una fascinación provocada por la ilusión de dominio sobre un objeto inabarcable en su tamaño real, que además permite puntos de vista imposibles al natural. Las que aquí se presentan son fruto de décadas de trabajo de Joaquín López Martínez, uno de los últimos *Mestres d'Aixa*, y José Carrión Vicente; reconocidos maestros del modelismo naval, que confieren a estas obras el rigor en la ejecución, basado en la investigación histórica y el profundo conocimiento de un antiguo oficio, el que nos ha permitido navegar, comerciar y explorar nuevos mundos.

La recreación actual de naves históricas tiene un gran valor documental y patrimonial por su capacidad de representación de embarcaciones ya desaparecidas que únicamente podemos conocer a través de testimonios como las descripciones en la documentación escrita o las imágenes que nos ofrece el arte. Modelos como la carabela seccionada “La Gallega”, nombre original de la “Santa María”, realizada por Joaquín López ofrece un excepcional ejemplo del valor artístico que puede alcanzar una maqueta como trabajo artesanal, minucioso y bien documentado. Aunque se desconocen con exactitud las características de la nave original, es el resultado de una rigurosa investigación previa y el virtuosismo del modelista.

El caero “Concha López” junto a la maqueta que muestra la construcción de la misma embarcación, así como la representación de las atarazanas en la playa son ejemplos de cómo el modelismo realizado por el propio carpintero de ribera es capaz de trasladarnos con realismo, fidelidad y detalle al pasado. Son obras que van más allá del modelismo naval. Nacidas de una vida dedicada a la construcción de naves que recoge los saberes de un oficio secular, son testigos del pasado de la València marinera: los *Mestres d'Aixa i Calafats*.

a activitat lúdica. En qualsevol cas, les maquetes exerceixen una fascinació provocada per la il·lusió de domini sobre un objecte inabastable en la seua grandària real que, a més, permet punts de vista impossibles al natural. Les que presentem ací són fruit de dècades de treball de Joaquín López Martínez, un dels darrers *Mestres d'Aixa*, i de José Carrión Vicente, reconeguts mestres del modelisme naval que confereixen a estes obres el rigor en l'execució, basat en la investigació històrica i el coneixement profund d'un ofici antic, el que ens ha permès navegar, comerciar i explorar móns nous.

La recreació actual de naus històriques té un gran valor documental i patrimonial per la seua capacitat de representació d'embarcacions ja desaparegudes i que únicament podem conèixer a través de testimonis com les descripcions en la documentació escrita o en les imatges que ens ofereix l'art. Models com la caravel·la seccionada “La Gallega”, nom original de la “Santa Maria”, realitzada per Joaquín López, ofereixen un excepcional exemple del valor artístic que pot arribar a tenir una maqueta com a treball artesanal, minucios i ben documentat. Encara que no es coneixen amb exactitud les característiques de la nau original, és el resultat d'una rigorosa investigació prèvia i del virtuosisme del modelista.

El vaixell de càrrega “Concha López”, junt a la maqueta que mostra la construcció de la mateixa embarcació, així com la representació de les drassanes en la platja, són exemples de com el modelisme realitzat pel propi fuster de ribera és capaç de traslladar-nos al passat amb realisme, fidelitat i detall. Són obres que van més enllà del modelisme naval. Nascudes d'una vida dedicada a la construcció de naus que recull el saber d'un ofici secular, són testimonis del passat de la València marinera: els *Mestres d'Aixa i Calafats*.

LLAÛT “MANUELA TORRES”

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE

1981

Tipo de barco: **LLAÛT**

Medidas reales: **ESLORA 18,20 M, MANGA 6 M, PUNTAL 2,40 M**

Escala: **1:25**

Palos: **BOTALÓN, PALOS DE VELA LATINA Y CAZAESCOTA**

Época: **ENTRE 1800 – 1940 APROXIMADAMENTE**

Lugar de navegación: **POR TODO EL MEDITERRÁNEO E INCLUSO**

ALGUNA DE ESTAS EMBARCACIONES REALIZÓ INCURSIONES

POR LOS MARES DEL CARIBE

Tipo de navegación: **CABOTAJE EN GENERAL**

Tripulación: **8-10 PERSONAS**



Desde tiempo inmemorial el *llaüt* ha sido el barco típico de cabotaje en el Mediterráneo, desde el estrecho de Gibraltar hasta el golfo de Rosas, proliferando en todas las playas, bahías y puertos del litoral. Eran barcos muy rápidos y normalmente usados para el transporte de mercancías, travesías de cabotaje y pesca, pero en algunas ocasiones se han usado para la guerra como corsarios. Este modelo de *llaüt* ha sido bautizado con el nombre de “Manuela Torres”, esposa de José Carrión Vicente.

Des de temps immémoriaux le *llaüt* a été le navire typique de cabotage en Méditerranée, depuis l'étroit de Gibraltar jusqu'au golfe de Rosas, et se multipliait sur toutes les plages, baies et ports du littoral. Ce sont des navires très rapides qui étaient normalement utilisés pour le transport de marchandises, les traversées de cabotage et la pêche, mais dans certaines occasions ils ont été utilisés pour la guerre en tant que corsaires. Ce modèle de *llaüt* a été baptisé du nom de “Manuela Torres”, épouse de José Carrión Vicente.

BERGANTÍN-GOLETA **“ESCOLÁSTICA VICENTE GUILLEM”**

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE
2001

Tipo de barco: **BERGANTÍN-GOLETA**

Escala: **1:25**

Palos: **TRES**

Época: **1890**

Lugar de navegación: **MAR MEDITERRÁNEO**

Tipo de navegación: **COMERCIO**

Tripulación: **10-15 HOMBRES**



Las grandes cualidades del bergantín, sobre todo para navegar con vientos largos por popa y aleta, y el fácil maniobrar a la navegación de ceñida que tiene la goleta, navegando cuando hay mucho viento de proa, motivaron la aparición de un tipo de bajel mixto que unía los dos sistemas: el bergantín-goleta, que intentaba reunir en una sola nave las buenas condiciones de los dos tipos de aparejo. El modelo aquí reproducido es un bergantín-goleta de tres palos. El nombre de esta maqueta se ha tomado en homenaje a la madre de José Carrión.

Les grans qualitats del bergantí, sobretot per a navegar amb vents llargs per popa i aleta, i la fàcil maniobrabilitat per a la navegació de cenyida que té la goleta navegant quan hi ha molt vent de proa, va motivar l'aparició d'un tipus de vaixell mixt que unia els dos sistemes: el bergantí goleta, que intentava reunir en una sola nau les bones condicions dels dos tipus d'aparell. El model reproduït ací és un bergantí goleta de tres pals. El nom d'esta maqueta s'ha posat en homenatge a la mare de José Carrión.

“REQUETRUC”

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE

2004

Tipo de barco: **JABEQUE**

Escala: **1:40**

Palos: **TRES**

Época: **SIGLO XIX**

Lugar de navegación: **MAR MEDITERRÁNEO**

Tipo de navegación: **CABOTAJE**

Tripulación: **50 HOMBRES**



El jabeque o xabec era una embarcación típicamente mediterránea que podía navegar tanto a vela como a remo. Su origen se atribuye a los árabes ya que el término deriva del árabe sabak. El jabeque era un tipo de embarcación de tres palos dotados de vela latina que se dedicaba a la navegación de cabotaje y pesca. En fuentes documentales aparecen numerosas referencias a jabeques en aguas valencianas. En lo que respecta al nombre de “Requetruc” ha de recordarse que así se llamaba la embarcación dedicada a la pesca construida hacia 1900 y que naufragó quince años después en la zona conocida como La Canal, situada en la travesía entre València e Ibiza.

El “jabeque” o xabec era una embarcació típicament mediterrània que podia navegar tant a vela com a rem. El seu origen s'atribuïx als àrabs, ja que el terme deriva de l'àrab “sabak”. El “jabeque” era un tipus d'embarcació de tres pals dotats de vela llatina que es dedicava a la navegació de cabotatge i pesca. En fonts documentals apareixen nombroses referències a “jabeques” en aigües valencianes. Pel que fa al nom de Requetruc, ha de recordar-se que així es denominava l'embarcació dedicada a la pesca construïda cap al 1900 que va naufragar quinze anys després en la zona coneguda com “La Canal”, situada entre València i Eivissa.

VELATXER “VICENTE MENSUA”

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE

1998

Tipo de barco: **VELATXER**

Medidas reales: **ESLORA 22,50 M, MANGA 6,25 M, PUNTAL 3,25 M**

Escala: **1:25**

Palos: **TRES PALOS CON BAUPRÉS CAZAESCOTA**

Época: **SIGLO XIX HASTA MEDIADOS DEL SIGLO XX**

Lugar de navegación: **POR TODO EL MEDITERRÁNEO**

Y LA ZONA DE SICILIA

Tipo de navegación: **CABOTAJE**

Tripulación: **10 PERSONAS**



El *velatxer* constituye una embarcación mixta de jabeque y polacra, estando aparejado con tres palos de una sola pieza sin cofas. El *velatxer* aúna las cualidades del aparejo latino y redondo pero, lamentablemente reunía más los defectos que las virtudes de ambos sistemas a juzgar por quienes los pilotaron en el corto espacio de tiempo en que navegaron. El nombre de este modelo va dedicado, de común acuerdo por sus constructores, a su amigo Don Vicente Mensua Alonso.

El *velatxer* constituïx una embarcació mixta de “jabeque” i pollacra que està estant aparellada amb tres pals d’una sola peça sense cofes. El *velatxer* reünix les qualitats de l’aparell llatí i redó, però lamentablement sumava més els defectes que les virtuts dels dos sistemes si s’ha de jutjar pels marins que els van pilotar en el curt espai de temps que van navegar. El nom d’este model va dedicat, de comú acord pels seus constructors, al seu amic Don Vicente Mensua Alonso.

FALUTX “MARÍA MARTÍN”

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE

1993

Tipo de barco: **FALUCHO**

Escala: **1:15**

Palos: **BOTALÓN Y PALO DE VELA LATINA Y UN FLOC DE PALO**

A BOTALÓN

Época: **1800-1920**

Lugar de navegación: **COSTA MEDITERRÁNEA ESPAÑOLA, PUDIENDO LLEGAR HASTA SETA, PORTVENDRÉS Y MARSELLA**

Tipo de navegación: **TRANSPORTE DE FRUTAS**

Tripulación: **6-7 PERSONAS**



El modelo reproduce un falucho construido a principios del siglo XX, caracterizado por ser un barco de proa y popa acabado en punta y dotado de un palo para llevar vela latina. El falucho histórico era un barco de medidas variables que abarcaba desde una pequeña embarcación, de veinte palmos o poco más, hasta uno de grandes dimensiones. El falucho viene a ser como un jabeque menor, embarcación de la que deriva, sirviendo tanto para la pesca como para el comercio. Se caracterizaban por su gran andar, buen gobierno y excelentes cualidades marineras. El falucho de esta maqueta ha sido bautizado con el nombre de la nieta de Joaquín López.

El model reproduïx un falutx construït a principis del segle XX, caracteritzat per ser un vaixell de proa i popa acabat en punta i dotat d'un pal per a portar vela llatina. El falutx històric era un vaixell de mesures variables que incloïa des d'una embarcació menuda, de vint pams o poc més, fins a una de grans dimensions. El falutx ve a ser com un "jabeque" menor, del qual deriva, que servix tant per a la pesca com per al comerç. Es caracteritzaven per la bona navegació, el bon govern i unes excel·lents qualitats marineras. El falutx d'esta maqueta ha sigut batejat amb el nom de la neta de Joaquín López.

BARCA DE BOU “LA BONA GUIA”

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE

1990

Tipo de barco: **BARCA DE BOU, TAMBIÉN DENOMINADA MULA**

Escala: **1:15**

Palos: **BOTALÓN, PALO DE VELA LATINA Y FLECOS**

Época: **SUS ORÍGENES SE REMONTAN AL SIGLO XVII Y SE DESARROLLA HASTA EL SIGLO XX, APROXIMADAMENTE HASTA 1936**

Lugar de pesca: **LITORAL LEVANTINO, SIENDO SOBRE TODO UNA EMBARCACIÓN TÍPICAMENTE VALENCIANA**

Tipos de pesca: **PESCA DE LITORAL, AUNQUE EN LAS ÉPOCAS DE VEDA SE UTILIZA PARA EL TRANSPORTE DE FRUTAS Y VERDURAS, Y HABIENDO LLEGADO HASTA EL SUR DE FRANCIA**

Tripulación: **6-9 PERSONAS, DEPENDIENDO DE LA ESLORA**

Se trata de una embarcación típicamente valenciana, de roda muy saliente y caperol horizontal, llamado *cap de moro*. Normalmente, estas embarcaciones de vela de poco más de quince metros de eslora, pescaban al arte del *bou*, es decir, el arte se remolcaba, mediante dos embarcaciones exactamente iguales, que navegaban paralelamente algo distanciadas la una de la otra formando *parelles* o *parella de bou*, tirando cada una de ellas de una banda de la red, con lo cual conseguían que la gola permaneciera abierta. Se denominaba a esa forma de pesca *de bou* por analogía con los enganches de bueyes. Según López Martínez, este modelo constituye una réplica memorizada de la que él conoció cuando trabajaba de carpintero de ribera en El Cabanyal.



Es tracta d'una embarcació típicament valenciana, de roda molt ixent i caperó horitzontal, anomenat “cap de moro”. Normalment, estes embarcacions de vela de poc més de quinze metres d'eslora, pescaven a l'art del bou, és a dir, l'art es remolcava per mitjà de dos embarcacions exactament iguals, que navegaven paral·lelament i distanciades l'una de l'altra formant “parelles” o “parella de bou”, tirant cadascuna d'una banda de la xarxa, amb la qual cosa aconseguien que la gola romanguera oberta. Es denominava “pesca de bou” per analogia amb les banyes dels bous. Segons López Martínez, este model constituïx una réplica memoritzada, que ell va conèixer quan treballava de fuster de ribera al Cabanyal.

GOLETA “PEPE HUERTAS”

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE

1989

Tipo de barco: **PAILEBOT**

Medidas reales: **ESLORA 27,30 M, MANGA 7,20 M, PUNTAL 3,60 M**

Escala: **1:30**

Palos: **BOTALÓN Y DOS PALOS MASTELEROS**

Época: **1850 – 1975**

Lugar de navegación: **MAR MEDITERRÁNEO**

Tipo de navegación: **CABOTAJE POR EL MEDITERRÁNEO Y CANARIAS**

Tripulación: **9-11 PERSONAS**



Este modelo reproduce un pailebot, es decir, una goleta pequeña. El término pailebot procede del inglés *pilot's boat* o embarcación del piloto en el sentido de práctico o puerto de costa. El nombre de esta maqueta se ha escogido para honrar la memoria de José Huertas Morión (Jérez de la Frontera 1909 – València 1998), cuyos 35 años de experiencia como marino constituyen un testimonio fiel del arte de la navegación y de la evolución de las embarcaciones durante buena parte del siglo pasado.

El model reproduïx un pailebot; és a dir, una goleta menuda. El terme “pailebot” prové de l’anglès “pilot’s boat” o embarcació del pilot, en el sentit de pràctic o port de costa. El nom d’esta maqueta s’ha elegit per a honrar la memòria de José Huertas Morión (Jérez de la Frontera 1909 – València 1998), ja que els seus 35 anys d’experiència com a marí constituïxen un testimoni fidel de l’art de la navegació i de l’evolució de les embarcacions durant bona part del segle passat.

REPRODUCCIÓN DE LA COCA VOTIVA DE MATARÓ

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE

2002

Tipo de barco: **COCA MEDITERRÁNEA**

Escala: **1:1**

Palos: **UNO**

Época: **SIGLO XV**

Lugar de navegación: **MAR MEDITERRÁNEO**

Tipo de navegación: **COMERCIO**

Aunque se desconoce la fecha exacta de construcción, los especialistas han determinado que se trata de una pieza de mediados siglo XV. La original es un exvoto de hallado en Mataró donado quizás por un marino a la ermita de San Simón. Es la reproducción de un tipo de nao, “kogge” (coca) o carraca mediana de dos palos, producto de la escuela nórdica de construcción naval. La importancia del exvoto radica sobre todo en su antigüedad ya que, exceptuando los hallazgos de las tumbas faraónicas, no hay otro modelo en el mundo que lo supere. Es la primera representación en 3D de un barco medieval. Apareció en Mataró (de ahí su nombre) pero viajó a manos de marchantes y anticuarios a Nueva York y a Berlín, hasta llegar al Museum Prims Hendrik de Rotterdam, donde está considerada como una joya de la arquitectura naval de la Edad Media. Los maquetistas López y Carrión desarrollaron su versión a partir de la pieza original expuesta en Holanda.



Encara que es desconeix la data exacta de construcció, els especialistes han determinat que es tracta d'una peça de mitjan segle XV. L'original és un exvot trobat a Mataró donat – potser per un marí– a l'ermita de Sant Simó. És la reproducció d'un tipus de nau, “kogge” (coca) o carraca mitjana de dos pals, producte de l'escola nòrdica de construcció naval. La importància de l'exvot consistix sobretot en la seua antiguitat, ja que, exceptuant les troballes de les tombes faraòniques, no hi ha un altre model en el món que el supere. És la primera representació en 3D d'un vaixell medieval. Va aparèixer a Mataró (d'ací li ve el nom) però va viatjar a mans de marxants i anticuaris a Nova York i a Berlín, fins arribar al Museum Prims Hendrik de Rotterdam, on està considerada com una joia de l'arquitectura naval de l'Edat Mitjana. Els maquetistes López i Carrión van executar la seua versió a partir de la peça original exposada a Holanda.

LA GALLEGA

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ

2013

Tipo de barco: **NAO**

Medidas reales: **23,60 M DE ESLORA, 7,92 M DE MANGA Y 2,10 M DE CALADO. ES LA SANTA MARÍA DE CRISTÓBAL COLÓN ANTES DE CAMBIAR DE NOMBRE.**

Escala: **1:25**

Palos: **TRES**

Època: **BOTADO HACIA 1480**

Lugar de navegació: **TODOS LOS MARES**

Tipo de navegació: **COMERCIO**

Tripulació: **DE 43 A 46 HOMBRES**



“La Gallega” era el nombre original de la “Santa María” que llevó a Cristóbal Colón al Nuevo Mundo. Nunca se encontró ningún plano de aquella “nao”. Para su construcción –dos años de trabajo– el maquetista tomó como modelo las “Kogge” o “Coca” de los marineros del norte de Europa, pues fueron estos barcos los que en el Mediterráneo ganaron en tamaño y prestaciones; y sobre todo, su nueva denominación de “carabelas”. El maquetista seccionó “La Gallega” por el centro para poder observar la distribución interior, su estructura y sus aparejos.

“La Gallega” era el nom original de la “Santa María” que va portar Cristòfol Colom al Nou Món. Mai es va trobar cap plànol d’aquella nau. Per a la seua construcció –dos anys de treball– el maquetista va agafar com a model la “kogge”, o coca, dels mariners del nord d’Europa, ja que estos vaixells van ser els que guanyaren en grandària i en prestacions en les travessies pel Mediterrani, on van obtenir també la nova denominació de “caravel·les”. El maquetista va seccionar “La Gallega” pel centre per a poder observar-ne la distribució interior, l’estructura i els aparells.

CARABELA “SANTA MARIA”

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ,
FRANCISCO CUELLO MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE

1992

Tipo de barco: **NAO**

Medidas reales: **23,60 M DE ESLORA, 7,92 M DE MANGA**

Y 2,10 M DE CALADO

Escala: **1:20**

Palos: **TRES**

Època: **BOTADO HACIA 1480**

Lugar de navegació: **TODOS LOS MARES**

Tipo de navegació: **COMERCIO**

Tripulació: **DE 43 A 46 HOMBRES**



Hoy parece fuera de toda duda que la “Santa María” no era una carabela sino una nao relativamente grande originalmente llamada “La Gallega”, si bien otros precisan que era una carraca de tres palos construida “a ojo” en Santander por hábiles maestros carpinteros y propiedad del cosmógrafo Juan de la Cosa. Tenía cinco velas de algodón, la vela mayor de 26,60 metros de altura contenía la cruz roja de Castilla. Con fines defensivos, la “Santa María” estaba armada con bombardas y culebrinas, además de un cierto número de espigardas portátiles.

Hui en dia està fora de dubte que la “Santa María” no era una caravel·la, sinó una nau relativament gran, originàriament anomenada “La Gallega”, encara que n’hi ha que precisen que era una carraca de tres Pals, construïda “a ull” a Santander per hàbils mestres fusters i propietat del cosmògraf Juan de la Cosa. Tenia cinc veles de cotó, i la vela major, que feia 26,60 metres d’alçària, lluïa la creu roja de Castella. Amb finalitats defensives, la “Santa María” estava armada amb bombardes i colobrines, a més d’un cert nombre d’espindargues portàtils.

CARABELA “PINTA”

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ,
FRANCISCO CUELLO MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE
1990

Tipo de barco: **CARABELA DE VELAS CUADRADAS**

Medidas reales: **DE 18,25 M A 23,60 M D EESLORA,
DE 5,80 M A 6,30 M DE MANGA Y DE 1,60 M A 1,85 M DE CALADO**

Escala: **1:20**

Palos: **TRES**

Época: **ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XV**

Lugar de navegación: **TODOS LOS MARES**

Tipo de navegación: **COMERCIO**

Tripulación: **25 HOMBRES**



De “La Pinta” sólo se sabe con certeza que era una carabela con un velamen compuesto por una gran vela cuadrada de trinquete y otra mayor, mientras el palo de popa sostenía la larga verga de la vela triangular latina. Fue alquilada a Colón por los marinos Gómez Rascón y Cristóbal Quintero, quienes la capitanearon también en compañía de Martín Alonso Pinzón, cuyo hermano Francisco iba de piloto.

De “La Pinta” només se sap amb certesa que era una caravel·la amb un velam compost per una gran vela quadrada de trinquet i una altra major, mentre que el pal de popa sostenia la llarga verga de la vela triangular llatina. Va ser llogada a Cristòfol Colom pels marins Gómez Rascón i Cristóbal Quintero, que la capitanejaren també amb la companyia de Martín Alonso Pinzón i del seu germà Francisco, que anava de pilot.

CARABELA “NIÑA”

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ,
FRANCISCO CUELLO MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE

1989

Tipo de barco: **CARABELA DE VELAS LATINAS**

Medidas reales: **21,44 M DE ESLORA, 6,44 M DE MANGA**

Y 1,78 M DE CALADO

Escala: **1:20**

Palos: **TRES**

Época: **BOTADO HACIA 1480**

Lugar de navegación: **TODOS LOS MARES**

Tipo de navegación: **COMERCIO**

Tripulación: **20 HOMBRES**



Pertenciente a los hermanos Pinzón antes de formar parte de la expedición de Colón, la reconstrucción de la “Niña” apunta a una clásica carabela de velas latinas. Por el diario de Colón se sabe que, tras perder la “Santa María” hubo de embarcarse en el viaje de regreso en la “Niña”. Colón realizó con la “Niña” el segundo viaje, con la que regresó también en 1496. Capturada más tarde por piratas berberiscos, al ser reconquistada su tripulación pudo volver a Cádiz, de donde volvió a zarpar en 1498 en el tercer viaje de Colón a través del océano.

Pertanyent als germans Pinzón abans de formar part de l'expedició de Colom, la reconstrucció de la “Niña” apunta a una clàssica caravel·la de velles llatines. Gràcies al diari de Colom, se sap que, després de perdre la “Santa María”, va haver d'embarcar-se en la “Niña” per a fer el viatge de tornada. Colom va fer també amb la “Niña” el segon viatge, i amb esta nau en va tornar l'any 1496. Capturada més tard per pirates barbarescos, en ser reconquistada, la tripulació va poder tornar a Cadis, d'on va tornar a salpar el 1498 en el tercer viatge de Colom a través de l'oceà.

CAERO “CONCHA LÓPEZ”

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ Y JOSÉ CARRIÓN VICENTE

1984

Tipo de barco: **CAERO DE VELA LATINA**

Escala: **1:15**

Palos: **BOTALÓN, PALO DE VELA LATINA Y FLOC**

Época: **1800 – 1920 APROXIMADAMENTE**

Lugar de navegación: **COSTAS VALENCIANAS**

Tipo de navegación: **PESCA DE LITORAL**

Tripulación: **6-7 PERSONAS**



El caero fue una embarcación muy típica de las costas alicantinas, ya que su origen se sitúa en la villa marinera de Santa Pola donde parece ser que sus experimentados maestros de carpintería de ribera la inventaron. Dedicado sobre todo a la pesca de bajura, debido a sus inmejorables cualidades fueron rápidamente copiadas y construidas también en las poblaciones costeras limítrofes. Por su construcción y diseño ha sido una de las embarcaciones costeras más veloces. El caero finalizó su vida con la llegada del motor. Actualmente solo se construyen embarcaciones pequeñas, según su tipología, para la pesca deportiva y de recreo de la vela en Cartagena y Torrevieja. El nombre de esta maqueta corresponde al de la hija de Joaquín López Martínez.

El caero va ser una embarcació molt típica de les costes alacantines, ja que el seu origen se situa en la vila marinera de Santa Pola, on sembla ser que els seus experimentats mestres de fusteria de ribera la van inventar. Dedicat sobretot a la pesca litoral, a causa de les seues immillorables qualitats, el caero va ser ràpidament copiat i construït també en les poblacions costaneres limítrofes. Per la seua construcció i disseny, ha sigut una de les embarcacions costaneres més ràpides. El caero va finalitzar la seua vida amb l'arribada del motor. Actualment, només es construïxen embarcacions xicotetes, segons la seua tipologia, per a la pesca esportiva i d'esbargiment a Cartagena i Torrevella. El nom d'esta maqueta correspon al de la filla de Joaquín López Martínez.

CAERO “CONCHA LÓPEZ” EN PROCESO DE CONSTRUCCIÓN

JOSÉ CARRIÓN VICENTE Y JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ

1982

Tipo de barco: **CAERO**

Escala: **1:15**

Palos: **BOTALÓN Y PALO DE VELA LATINA Y UN FLOC**

Escala: **1:15**

Época: **ENTRE 1800 – 1920**

Lugar de navegación: **COSTAS VALENCIANAS**

Tipo de navegación: **PESCA DE LITORAL**

Tripulación: **6-7 PERSONAS**



La presente maqueta representa la embarcación en el lugar mismo de construcción, ya en estado avanzado, y en donde pueden apreciarse las diferentes herramientas utilizadas a lo largo de todo el proceso de ejecución. Por fuera podemos observar las herramientas usuales empleadas en la carpintería de ribera por los *Mestres d’Aixa*. Joaquín López ha querido plasmar el astillero tradicional, con el aspecto que revestía en sus años de juventud. (Atención al botijo, restaurado como de costumbre antes de comprar otro nuevo).

Esta maqueta representa l’embarcació en el lloc mateix de construcció, ja en estat avançat, on es poden apreciar les diferents ferramentes utilitzades al llarg de tot el procés d’execució. Per fora podem observar les ferramentes usuals emprades en la fusteria de ribera pels *Mestres d’Aixa*. Joaquín López ha volgut plasmar la drassana tradicional, amb l’aspecte que ell observava en els seus anys de joventut. (Atenció a la botija, restaurada com de costum, per no comprar-ne una de nova).

DIORAMA PLAYA DEL CABANYAL

JOAQUÍN LÓPEZ MARTÍNEZ

2017

Tipos de barco: **GOLETAS**

Medidas reales: **30 Y 25 METROS DE ESLORA**

Escala: **1:30**

Palos: **TRES**

Época: **1800**

Lugar de navegación: **MEDITERRÁNEO Y RUTA AMÉRICA**

Tipo de navegación: **COMERCIO**

Tripulación: **DE 15 A 20 MARINEROS**

Antes de la llegada del motor de vapor y de la electricidad, los pescadores y los carpinteros de Ribera compartían las arenas de la playa del Cabanyal para el desarrollo de sus oficios; entre ellos la construcción de barcos. Los planos se realizaban a escala real; y las goletas, pailebots o llaüts crecían sobre la arena, arrumbando al mar. Embarcaciones de hasta 35 metros para transportar mercancías a Marsella, Mallorca, Italia y también a América, y tripulaciones de 15 hombres. Una vez contruïdos, con la fuerza humana aplicada sobre cabestrantes que tensaban cabos contra tres anclas en forma de V, el barco sería desplazado hasta el mar. La escena es un homenaje a los abuelos marinos de Joaquín López (Pasqual Martínez y Joaquín López Iserte) y a su primo, también maestro constructor de barcos (Nicolás Leiva).



Abans de l'arribada del motor de vapor i de l'electricitat, els pescadors i els fusters de ribera compartien les arenes de la platja del Cabanyal per a exercir els seus oficios, com ara el de la construcció de vaixells. Els plànols es feien a escala real, i les goletes, els pailebots o els llaüts creixien sobre l'arena, arrumbant a la mar. Embarcacions de fins a 35 metres per a transportar mercaderies a Marsella, Mallorca, Itàlia i també a Amèrica, i tripulacions de 15 hòmens. Una vegada construïts, amb la força humana aplicada sobre argues que tibaven caps contra tres ancores en forma de V, el vaixell seria desplaçat fins al mar. L'escena és un homenatge als avis marins de Joaquín López (Pasqual Martínez i Joaquín López Iserte) i al seu cosí, també mestre constructor de vaixells (Nicolás Leiva).

Historia gráfica del Port de València en diez imágenes

Història gràfica del Port de València en deu imatges

EL PAISAJE DE LA FACHADA LITORAL DE VALÈNCIA, especialmente el vinculado directamente a su puerto se ha representado desde hace muchos siglos, mediante variadas técnicas y estilos, y por motivos muy diversos (catastrales, defensivos, registrales, náuticos, proyectuales,...).

Es esta una fachada caracterizada por usos muy cambiantes, ligados siempre a espacios físicos relacionados con actividades marítimas y definidos por construcciones que se han ido renovando o adaptando a nuevos intereses sociales, económicos y también residenciales.

Esta dimensión de silueta mutable es la que muestran, de manera muy evidente, las diez imágenes que hemos seleccionado para completar esta exposición.

Estamos ante un proceso de transformación muy intenso y en ocasiones radical que se inicia con los esquemáticos pero muy fieles dibujos de la Vilanova del Grau, trazados en 1563 por Anton van den Wijngaerde para Felipe II; y que termina en octubre de 2017 con una contundente fotografía cenital en la que se aprecia la separación del puerto comercial de su histórica dársena, dedicada ahora a actividades urbanas. Una instantánea de la actividad de un puerto transoceánico con los grandes buques portacontenedores propios de un gran puerto que es la viva imagen de València vista desde el cielo.

Estas diez imágenes muestran inequívocamente, aunque de manera muy sintética, la creación, evolución y espectacular transformación que ha experimentado entre 1563 y 2017 el Port de València, la mayor infraestructura civil portuaria de la Comunitat Valenciana.

EL PAISATGE DE LA FAÇANA LITORAL DE VALÈNCIA, especialment el vinculat directament al port, s'ha representat des de fa molts segles mitjançant diferents tècniques i estils i per motius molt diversos (cadastrals, defensius, de registre, nàutics, de projecte,...).

Es tracta d'una façana caracteritzada per usos molt canviants, lligats sempre a espais físics relacionats amb activitats marítimes i definits per construccions que s'han anat renovant o adaptant a nous interessos socials, econòmics i també residencials.

Esta dimensió de silueta mutable és la que mostren, de manera molt evident, les deu imatges que hem seleccionat per tal de completar esta exposició.

Un procés de transformació molt intens i, en ocasions, radical, que s'inicia amb els dibuixos esquemàtics, però molt fieles, de la Vilanova del Grau, traçats en 1563 per Anton van den Wijngaerde per a Felip II, i que acaba en octubre de 2017 amb una contundent fotografia zenital en la qual s'aprecia la separació del port comercial de la seua històrica dársena, dedicada ara a activitats urbanes. Una instantània de l'activitat d'un port transoceànic amb els grans bucs portacontenidors propis d'un gran port que és la viva imatge de València vista des del cel.

Estes deu imatges mostren de manera inequívoca, encara que molt sintètica, la creació, evolució i transformació espectacular que el Port de València ha experimentat entre 1563 i 2017, la major infraestructura civil portuària de la Comunitat Valenciana.



La Boffera. Vista de la Albufera. Anton van den Wijngaerde, 1563 El pintor de ciutades Anton van den Wijngaerde estuvo en València en 1563 y trazó, por encargo de Felipe II, dos vistas, una de València i una altra de l'Albufera, que superaron ampliament les imàgenes existents de ambos llocs. En esta última muestra, con esquemáticos pero muy fiables dibujos, el entorno de la Vilanova del Grau: un baluarte del que sobresale una potente torre cuadrada y tras el que se distingue el recinto urbano del Grau con la iglesia de Santa María del Mar, el histórico embarcadero de madera (*pont de fusta*), unas barracas al fondo (primeras representaciones del Canyamellar y del Cabanyal), y embarcaciones de poco calado y vela latina que navegan cerca de la costa o están varadas en la playa.

La Boffera. Vista de l'Albufera. Anton van den Wijngaerde, 1563 El pintor de ciutats Anton van den Wijngaerde va estar en València en 1563 i va traçar, per encàrrec de Felip II, dues vistes: una de València i una altra de l'Albufera, que varen superar àmpliament les imatges existents d'ambdós llocs. En esta última, mostra amb dibuixos esquemàtics, però molt fiables, l'entorn de la Vilanova del Grau: un baluard del qual sobreeix una torre quadrada potent i darrere del qual es distingeix el recinte urbà del Grau amb l'església de Santa Maria del Mar, l'històric embarcador de fusta (*pont de fusta*), unes barraques al fons (primeres representacions del Canyamellar i del Cabanyal), i embarcacions de poc calat i vela llatina que naveguen prop de la costa o que estan varades en la platja.



Obras del puerto que se construye en la playa de València. Manuel Mirallas, 1800. En esta vista, el ingeniero Manuel Mirallas refleja, sobre el proyecto redactado nueve años antes, el proceso de las obras que dos años después se interrumpirían como consecuencia del crecimiento de la playa: un recinto poligonal rodeado de edificios de almacenes, todos iguales, cuya estandarización daba una regularización y una fachada unitaria al puerto; sobre los almacenes situaba un camino protegido por muretes que proporcionaba un paseo elevado sobre la dársena; y finalmente identificaba dos hitos que enmarcaban el frente marítimo: las puertas abiertas hacia el Grau y el Cabanyal.

Obras del port que es construeix en la platja de València. Manuel Mirallas, 1800. En esta vista, l'enginyer Manuel Mirallas reflecteix, sobre el projecte redactat nou anys abans, el procés de les obres que dos anys després s'interrumprien a conseqüència del creixement de la platja: un recinte poligonal envoltat d'edificis de magatzems, tots iguals, l'estandarització dels quals donava una regulació i una façana unitària al port; sobre els magatzems situava un camí protegit per muretes que proporcionava un passeig elevat sobre la dàrsena; i, finalment, identificava dues fites que emmarcaven el front marítim: les portes obertes cap al Grau i el Cabanyal.



Puerto del Grao de València (projecto). Juan Subercase, 1851/1856. En 1851 las competencias en obras portuarias pasaron de la Marina al Ministerio de Fomento y, como consecuencia, el puerto de València fue clasificado de interés general. En este mismo año, el ingeniero Juan Subercase presentó un nuevo proyecto que ha sido considerado como el del primer puerto moderno. Consistía en la prolongación del Muelle de Levante y la construcción de un contramuelle a Poniente, dos diques transversales para formalizar antepuerto y dársena, y un rompeolas exterior, fijo y aislado frente a la bocana. Aprobado en 1856, en él se apoyaron los proyectos y obras posteriores, aunque fue regularmente sometido a importantes reformas y cambios.

Port del Grau de València (projecte). Juan Subercase, 1851/1856. En 1851, les competències en obres portuàries varen passar de la Marina al Ministeri de Foment i, com a conseqüència, el port de València va ser classificat d'interès general. El mateix any, l'enginyer Juan Subercase va presentar un nou projecte que ha estat considerat com el del primer port modern. Consistia en la prolongació del Moll de Llevant i en la construcció d'un contramoll a Ponent, dos dics transversals per tal de formalitzar avantport i dársena, i un trencaones exterior, fix i aïllat en front de la bocana. Aprovat en 1856, s'hi van recolzar els projectes i obres posteriors, encara que es va sotmetre regularment a importants reformes i canvis.



Obras de ensanche y mejora del puerto de València (anteproyecto, trazado sur). Manuel Maese de la Peña, 1894. El ingeniero Manuel Maese, sumido en un crispado ambiente ciudadano, presentó en 1894 su definitivo proyecto de desarrollo de nuevos muelles. Un trazado, el del sur, basado en la construcción de tres nuevos diques (Norte, Este y Sur) y un cuarto, nombrado como malecón del Turia, para alejar considerablemente la desembocadura del Turia. Aprobado en 1896, pese a ser una opción muy contestada por vecinos y comerciantes, sufrió multitud de contratiempos que fueron frenando y paralizando la normal evolución de las obras.

Obres d'eixample i millora del port de València (avantprojecte, traçat sud). Manuel Maese de la Peña, 1894. L'enginyer Manuel Maese, sumit en un ambient ciutadà crispat, va presentar en 1894 el seu projecte definitiu de desenvolupament de nous molls. Un traçat, el del sud, basat en la construcció de tres dics nous (Nord, Est i Sud) i un quart, anomenat moll del Túria, amb l'objectiu d'allunyar considerablement la desembocadura del Túria. Aprovat en 1896 malgrat ser una opció molt contestada per veïns i per comerciants, va patir nombrosos contratemps que varen anar frenant i paralitzant l'evolució normal de les obres.



Puerto de València. Plano general. Junta de Obras del Puerto de València/Federico Gómez de Membrillera, 1930. A comienzos de la década de 1930, con Federico Gómez de Membrillera como ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto de València, se dio por terminado el proyecto de 1894. Se concluyó el Dique del Este para proteger el antepuerto, se revistieron los muelles de Levante y Poniente para hacerlos operativos en el atraque de barcos, y se mejoró el acceso por el Sur con la construcción del puente de Astilleros sobre la desembocadura del río. La nueva dirección del malecón del Turia mejoró la protección de la dársena frente a sus continuos acarrees, y entre este malecón y el Muelle de Poniente se levantó la factoría de la Unión Naval de Levante. A partir de 1932 se entró en un periodo de letargia constructiva.

Port de València, Plànol general Junta d'Obres del Port de València/Federico Gómez de Membrillera, 1930. A principis de la dècada de 1930, amb Federico Gómez de Membrillera com a enginyer director de la Junta d'Obres del Port de València, es va considerar com a acabat el projecte de 1894. Es va concloure el Dic de l'Est per protegir l'avantport, es varen revestir els molls de Llevant i de Ponent per fer-los operatius en l'atracada de vaixells i es va millorar l'accés pel sud amb la construcció del pont de les Drassanes sobre la desembocadura del riu. La nova direcció del dic del Túria va millorar la protecció de la dàrsena front als transports continus i, entre este dic i el Moll de Ponent, es va erigir la factoria de la Unió Naval de Llevant. A partir de 1932 es va entrar un en període llarg de letargia constructiva.



Puerto de València. Junta de Obras del Puerto de València, 1962. Sin duda alguna, el gran acontecimiento de los años 50 fue la riada de octubre de 1957. Ésta, que provocó graves daños en las instalaciones portuarias, motivó el desvío del Turia a su paso por la ciudad y el traslado de su desembocadura unos tres kilómetros más al sur. También garantizó la ampliación del puerto hacia esa dirección, y el abandono de la idea de crear un nuevo antepuerto mediante la prolongación de los diques Norte y Este. A comienzos de la década de 1960, el puerto de València estaba ya configurado mediante tres zonas diferenciadas protegidas por diques de abrigo convergentes: el puerto antiguo o Dársena interior, la Dársena exterior y la Dársena Turia.

Port de València. Junta d'Obres del Port de València, 1962. No hi ha cap dubte que el gran esdeveniment dels anys 50 va ser la riada d'octubre de 1957. Este fet va provocar greus danys en les instal·lacions del port, originant així el desviament del Túria en passar per la ciutat i el trasllat de la desembocadura a uns tres quilòmetres més al sud. També va garantir l'ampliació del port cap a esta direcció, així com l'abandó de la idea de crear un avantport nou mitjançant la prolongació dels dics Nord i Est. A principis de la dècada de 1960, el port de València estava ja configurat mitjançant tres zones diferenciades protegides per dics d'abric conuenients: el port antic o Dàrsena interior, la Dàrsena exterior i la Dàrsena Túria.



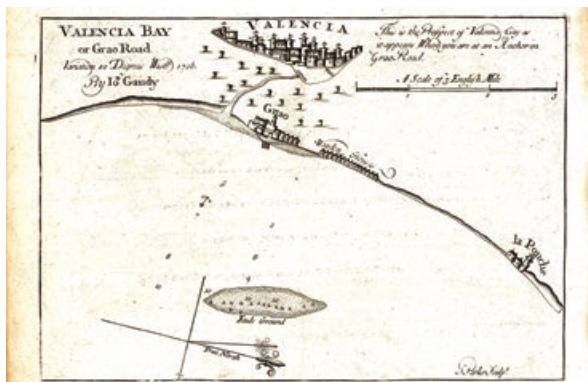
Puerto de València. Puerto Autónomo de València, 1982. Este plano, fechado en 1982, recoge aspectos de una nueva fase de expansión que se había iniciado en 1967 con el proyecto del nuevo Dique del Este y con la llegada, dos años después, de las primeras líneas de contenedores que, ya en la década de 1970, se fueron instalando en la prolongación del Muelle de Levante. En los años 80, la ampliación de este mismo muelle vendría a consolidar la vocación polivalente de las nuevas terminales proyectadas; y el traslado de las instalaciones del Club Náutico junto a la nueva desembocadura del Turia anunciaría el inminente inicio de la implantación de las instalaciones portuarias en esta zona.

Port de València. Port Autònom de València, 1982. Este plànol, amb data de 1982, recull aspectes d'altra fase que s'havia iniciat en 1967 amb el projecte del nou Dic de l'Est i amb l'arribada, dos anys després, de les primeres línies de contenidors que, ja en la dècada de 1970, es varen anar instal·lant en la prolongació del Moll de Llevant. En els anys 80, l'ampliació d'aquest mateix moll consolidaria la vocació polivalent de les noves terminals projectades; i el trasllat de les instal·lacions del Club Nàutic junt a la nova desembocadura del Túria anunciaria l'inici imminent de la implantació de les instal·lacions portuàries en esta zona.



Puerto de València y Poblados marítimos. Institut Cartogràfic Valencià, 2006. En 1993, con el impulso de la nueva Autoridad Portuaria de València, se concluía el dique de abrigo necesario para la construcción de la línea de atraque principal de la ampliación Sur (los futuros muelles Príncipe Felipe y del Este), y en 2002 se completaba y aprobaba el Plan Estratégico 2001-2015, que contemplaba la ampliación de las instalaciones en la zona norte, con el objeto de garantizar la conectividad del puerto de València con los mercados de los cinco continentes. Esta fotografía cenital, tomada en 2006, sintetiza todo lo realizado en la zona sur y la apertura de la nueva Marina (Real o de València), y también enfatiza el papel de las instalaciones portuarias en el transformado frente litoral de la ciudad.

Port de València i Poblats marítims. Institut Cartogràfic Valencià, 2006. En 1993, amb l'impuls de la nova Autoritat Portuària de València, es concluïa el dic d'abric necessari per a la construcció de la línia d'atracada principal de l'ampliació Sud (els futurs molls Príncep Felip i de l'Est) i, en 2002, es completava i aprovava el Pla Estratègic 2001-2015, que contemplava l'ampliació de les instal·lacions de la zona nord per tal de garantir la connectivitat del port amb els mercats dels cinc continents. Esta fotografia de 2006 sintetitza tot allò realitzat en la zona sud i l'obertura de la nova Marina (Reial o de València), i també emfatitza el paper de les instal·lacions portuàries en el front litoral de la ciutat, ja molt transformat.



València Bay of Grao Road. John Gaudy, 1706. Grabada en 1706 y publicada en 1747. En esta imagen se identifican los cuatro elementos característicos que tenía a comienzos del siglo XVIII la fachada litoral de València: la puerta de la muralla, el baluarte (una fortificación con dos torres defensivas), el muelle o embarcadero y las atarazanas. Señala al norte la existencia de un barrio de viviendas de madera (el actual Cabanyal), reflejando su estructura viaria paralela al mar. También delinea el camino al Grau (actual avenida del Puerto) y la València amurallada con dos de sus puentes.

Valencia Bay of Grao Road. John Gaudy, 1706. Gravada en 1706 i publicada en 1747. En esta imatge s'identifiquen els quatre elements característics que tenia la façana litoral de València a principis del segle XVIII: la porta de la muralla, el baluard (una fortificació amb dues torres de defensa), el moll o embarcador i les drassanes. Assenyala al nord l'existència d'un barri de vivendes de fusta (el Cabanyal actual), reflectint-ne l'estructura viària paral·lela al mar. També delinea el camí al Grau (avinguda del Port actual) i la València emmurallada amb dos dels seus ponts.



Puerto de València. Autoridad Portuaria de València, 2017. Imagen fotográfica tomada en el mes de octubre de 2017. El puerto comercial, con sus grandes terminales de contenedores, de tráficos Ro-Ro y de graneles, ya está separado de la dársena histórica (a la izquierda) y del Club Náutico (a la derecha). El Dique de la Ampliación Norte es el gran brazo protector de unas instalaciones por las que pasan más de 7.000 grandes buques transoceánicos al año. El puerto se ha convertido en la imagen aérea distintiva de València vista desde el cielo, desde satélites o desde la Estación Espacial Internacional.

Port de València. Autoritat Portuària de València, 2017. Imatge fotogràfica presa el mes d'octubre de 2017. El port comercial, amb les seues grans terminals de contenidors, de tràfics Ro-Ro i de granel, ja està separat de la dàrsena històrica (a l'esquerra) i del Club Nàutic (a la dreta). El Dique de l'Ampliació Nord és el gran braç protector d'unes instal·lacions per les quals passen més de 7.000 grans bucs transoceànics a l'any. El port s'ha convertit en la imatge aèria distintiva de València vista des del cel, des de satèl·lits o des de l'Estació Espacial Internacional.



VALENCIA ROMANA
138 a. C.

Plaça Hondures

LÍNEA DE COSTA DURANTE LA VALENCIA ROMANA

Font de Sant Lluís

En el año de la fundación de València (138 a.C.) la línea de costa pasaba por la plaça d'Hondures y la Font de Sant Lluís.
En l'any de la fundació de València (138 a.C.) la línia de costa passava per la plaça d'Hondures i la Font de Sant Lluís.

Fuente/Font: Elaboración propia basada en el texto del artículo "Río y Ciudad. El caso de Valencia". Pilar Carmona y Joan Olmos. Revista Ríos II. Año 1994. Edita Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos Demarcaciones y/o Representaciones Cataluña, Comunidad Valenciana, Extremadura, Baleares, Navarra, Galicia, Andalucía Occidental, Aragón, Asturias y Tenerife.