

Una revisión actualizada de dos ejes viarios representativos de la reforma interior en Valencia

An updated review of two representative road axes of Valencia's interior reform

CARMEN BLASCO SÁNCHEZ

Doctora Arquitecta

Profesora Titular de Urbanismo

Departamento de Urbanismo, Universitat Politècnica de València (Valencia, España)

mblasco@urb.upv.es

ORCID: [0000-0002-6647-4642](https://orcid.org/0000-0002-6647-4642)

FRANCISCO JUAN MARTÍNEZ-PÉREZ

Doctor Arquitecto

Profesor Titular de Urbanismo

Departamento de Urbanismo, Universitat Politècnica de València (Valencia, España)

fjmartpe@urb.upv.es

ORCID: [0000-0002-8366-3744](https://orcid.org/0000-0002-8366-3744)

MIGUEL MANSILLA ADELL

Arquitecto

Estudiante de Máster

Universitat Politècnica de València (Valencia, España)

mimanad@upv.edu.es

ORCID: [0009-0003-7974-6664](https://orcid.org/0009-0003-7974-6664)

JULIA CANO BLASCO

Arquitecta

Investigadora en el Departamento de Urbanismo

Universitat Politècnica de València (Valencia, España)

jcb2018@gmail.com

ORCID: [0009-0003-7536-4423](https://orcid.org/0009-0003-7536-4423)

Recibido/Received: 30-09-2025; Aceptado/Accepted: 25-02-2026.

Cómo citar/How to cite: Blasco Sánchez, Carmen; Martínez-Pérez Francisco Juan; Mansilla Adell, Miguel & Cano Blasco, Julia (2026): “Una revisión actualizada de dos ejes viarios representativos de la reforma interior en Valencia”, *Ciudades*, 29, pp. 155-177. DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.29.2026.155-177>

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Resumen: En la ciudad de Valencia, demolidas sus últimas murallas, se inició un proceso de extensión urbana, pero también de renovación de su tejido histórico. Se plantearon planes de reforma viaria entre los que destacan la calle de La Paz (propuesta de 1866 y proceso de construcción 1872-1902), y la avenida del Oeste (propuesta de 1907 y proceso de construcción de 1932-1973). Operaciones que han cumplido un papel muy diferente en la ciudad y que permiten hoy valorar las dificultades, pero también los aciertos en cada caso. El artículo analiza a partir del método comparativo las dos intervenciones con el objetivo de llegar a contrastar las diferentes señas de identidad de su permanencia y el carácter desigual en su evolución, tanto en su fisonomía como en operatividad urbana.

Palabras clave: reforma interior, apertura viaria, Valencia decimonónica, morfología urbana, funcionalidad del espacio público.

Abstract: In the city of Valencia, with the demolition of its last walls, a process of urban expansion began, but also of renewal of its historical fabric. Road reform plans were proposed, among which La Paz Street (proposed in 1866 and built between 1872 and 1902), and West Avenue stand out (proposed in 1907 and built between 1932 and 1973). Operations that have played a very different role in the city and that today allow us to assess the difficulties, but also the successes in each case. The article analyzes the two interventions with the comparative method with the aim of contrasting the different signs of identity of their permanence and the unequal character in their evolution, both in their physiognomy and in urban functionality.

Keywords: interior reform, road opening, nineteenth-century Valencia, urban morphology, functionality of public space.

1. INTRODUCCIÓN

A lo largo del siglo XIX aparecerán oportunidades de modernización de los núcleos urbanos tradicionales que decantarán su futuro. Ciudades como Valencia, por su peso a nivel nacional, participará de muchas de ellas: desamortizaciones de numerosos bienes eclesiásticos, la llegada del transporte por ferrocarril, la dinamización de su puerto y la aplicación de nuevas técnicas e instrumentos en la urbanización que se traducirán en proyectos de renovación de su tejido histórico. Son, por tanto, fruto de su tiempo, pero como realidad heredada nos muestran aún luces y sombras en su configuración inicial, y también en su evolución, ejemplos de los que podemos aprender, a través del trabajo de campo, de las fuentes originarias y, sobre todo, de la dilatada cartografía existente hasta el Plano del Término Municipal de Valencia de 1929-1944 (Llopis & Perdigón, 2010). Autores como Fernández Cuesta (2022), también reconoce lo paradigmático de estas actuaciones de reforma interior de la ciudad, por su calidad y cantidad y ofrece un extenso estudio de las reformas interiores de Valencia.

Partimos también de una extensa bibliografía histórica sobre la ciudad. Entre las aproximaciones al tema de ilustres autores valencianos contemporáneos, destacamos a Francisco Taberner (1987), Juan Luis Piñón (1984 y 1988), María Jesús Teixidor (1971) o Trinidad Simó (Simó & Jordá, 1983), con obras que aportan un sinfín de datos y detalles; las reflexiones de los propios autores de su

tiempo, Federico Aymamí o Javier Goerlich; la de otros investigadores nacionales (Monclús *et al.*, 1994; Alonso *et al.*, 2000) y las internacionales, que han aportado un marco teórico y práctico de las reformas interiores y la urbanística del siglo XIX (Samonà, 1978)¹, igual que a nivel local los trabajos desde diferentes disciplinas.

La abundancia de cartografía histórica de valor, y la posibilidad de tratarla con herramientas SIG, permiten superponer cartografías históricas con las nuevas planimetrías y con la fotografía aérea, ofreciendo nuevas herramientas de análisis a partir de fuentes gráficas. Estas herramientas formarán parte de una metodología comparativa igualando cartografías en origen de distintos periodos.

Surge, por tanto, la posibilidad de utilizar el método de análisis comparativo, a partir de las herramientas disponibles citadas, con el objetivo de obtener desde una perspectiva actual añadida, una vuelta más, al contrastar y contraponer de manera crítica ambas reformas y plantear, como hipótesis de partida, que el acierto en las decisiones políticas, las medidas programáticas y determinados atributos urbanísticos determinaron mejores cualidades en una reforma que otra, algo que se trasladó y forma parte de la memoria colectiva (Halbwachs, 1967). En ese sentido, es posible aportar, desde la óptica actual, una nueva visión deductiva y comparada de los mismos remitiéndonos a los hechos.

Si vemos la secuencia de acontecimientos históricos, en un primer momento serán los llamados planos geométricos de poblaciones, atendiendo a la Real Orden de 25 de julio de 1846², la ocasión para posibilitar reformas en las ciudades de mayor población con la obligación de dibujar las nuevas calles y plazas (Nadal & Cros, 2019). En Valencia, se levanta el Plano Geométrico y Topográfico de la ciudad de Valencia del Cid de 1853 en respuesta a la Real Orden citada, aunque no cumplirá su cometido. No incluía un verdadero plan de alineaciones, algo que se le reclamó completar a su autor, Montero de Espinosa (Faus, 2018). Los planes de reforma interior, ya como una herramienta de intervención eficaz, se apoyarán en la Ley de 12 de enero de 1879 de Expropiación Forzosa³, que concedía medios económicos y jurídicos para realizar esas mejoras a los ayuntamientos de las poblaciones de, al menos, 50.000 habitantes (Valencia en 1877 tiene 143.861 hab.

¹ Giuseppe Samonà es uno de los autores que centra de forma clara el marco coyuntural en el que se desarrollan las transformaciones en los orígenes de la urbanística moderna: “las fuerzas liberales trasladaron técnicas y programas de la clase dirigente a intervenciones concretas según un proceso de mediación para adaptarlo gradualmente (...) y en la transformación del tejido urbano consiguieron con este sistema constituir gran parte de la estructura de reforma, con prevalencia edificatoria”.

² Real Orden del Ministerio de Gobernación de 25 de julio de 1846.

³ Título II. Sección quinta. De la reforma interior de las grandes poblaciones. Art. 47. <https://www.boe.es/gazeta/dias/1879/01/12/pdfs/GMD-1879-12.pdf>

y en 1897 204.768 hab.⁴). Años después, en 1892, aparecerá el Plano Geométrico de Valencia incluyendo trazas de futuras reformas⁵.

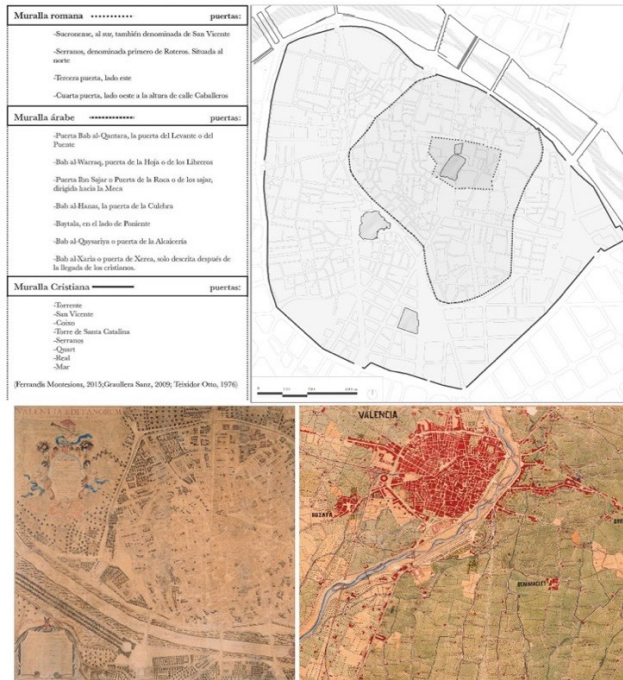


Figura 1. 1a. Plano del Proyecto de Ensanche de Valencia de 1858 sobre el estado actual, incorporando la denominación de las puertas de los sucesivos cinturones amurallado. Fuente: Elaboración propia a partir Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia (CHV).

1b. Plano de *Valentia edetanorum*, vulgo del Cid. Tomás Vicente Tosca, 1704. Fuente: Cartografía Histórica de la ciudad de Valencia (CHV).

1c. Plano de Valencia y sus alrededores de 1883 sin apenas espacios libres intramuros. Fuente: CHV.

Cuando se plantean las primeras reformas, a mediados del s. XIX, la morfología urbana de la ciudad de Valencia era el reflejo de una evolución larga y compleja. La ciudad mantenía gran parte de la herencia árabe, aunque con leves

⁴ INE (Instituto Nacional de Estadística). INE base/Historia.

https://www.ine.es/inebaseweb/search.do?searchType=DEF_SEARCH&monoSearchString=Valencia

⁵ El primer plano geométrico aparecerá 46 años después del decreto original y 13 años tras la ley que favorecía su aplicación. Los problemas para llevar a cabo esas nuevas técnicas urbanísticas muestran ya la rigidez de un paradigma histórico, aún recurrente, entre los tiempos de legislar, los de planificar y los de ejecutar, propiciando discordancias entre los objetivos de partida y su aplicación en tiempos con problemáticas sobrepasadas.

modificaciones, mostrándose ineficientes para cubrir las necesidades de los nuevos tiempos, a pesar de sus valores intrínsecos⁶ (Ribera y Jiménez, 2004). Los grandes patios y jardines visibles en el Plano del Pare Tosca de 1704 (Figura 1b) se fueron sustituyendo por edificaciones y nuevos tramos de calles “estrechos y sin plan alguno” (Martínez Roca, 1908: 1) respondiendo a procesos de saturación urbana y aumento demográfico. Las cifras de población son reveladoras: en el Censo de Floridablanca de 1787, Valencia alcanzaba los 68.548 habitantes (Castelló, 1978), y en 1860 su población era de 107.703 vecinos. Hubo un aumento demográfico durante 70 años de casi el 60% dentro del mismo recinto amurallado cristiano (Figura 1c), hasta su demolición en 1865, lo que da una idea del proceso de densificación sufrido por la ciudad.

- Figura 2. 2a. Plano de Reforma del Barrio de Pescadores 1906. Fuente: Taberner, 2011.
2b Vista de la fachada de la calle del Sagrario de San Francisco -Plaza del Ayuntamiento- antes de su demolición. Fuente: Piñón, 1988.
2c. Foto del barrio (1908) desde la calle Barcas sin demoler. Fuente: Biblioteca Valenciana Digital. Teatro Principal: Valencia [JH1/140] <https://bivaldi.gva.es/es/consulta/navegacionSecciones.do> (fecha de referencia: 10-10-2025)

Valencia había estado protegida por tres cinturones amurallados consecutivos (Montesinos & Vicente, 2016) (Figura 1a). Las desamortizaciones de Godoy en 1798 y las posteriores de Mendizábal en 1836 de los bienes eclesiásticos permitieron esponjar puntualmente el entramado urbano y sirvieron de aliciente económico a la burguesía mercantil para acceder a la propiedad de ese patrimonio (Azagra, 1986). Pero el aliento definitivo que destensó la

⁶ Es paradigmático el caso de la plaza de l’Almoína, tras la catedral, recinto del Alcázar islámico con una trama urbana desaparecida.

necesidad de vivienda y de nuevos trazados fue el derribo de la muralla. La ciudad comenzó entonces a generar nuevos procesos aislados de transformación interior que permitieron modificaciones de alineaciones y aperturas viarias como las nombradas, hasta llegar a la reconstrucción completa de barrios históricos (Figura 2), que consolidó la técnica de reforma interior.

2. EL PROYECTO DE REFORMA INTERIOR DE LA CALLE DE LA PAZ

El proceso de saneamiento y reforma interior empieza a adquirir importancia con el proyecto viario de mayor envergadura hasta ese momento en Valencia: la apertura de la calle La Paz. Con ella se asumían las corrientes urbanísticas del siglo XIX. La apertura de la calle La Paz cumplía tres condiciones fundacionales de la reforma interior haussmanniana de París: una geometría rectilínea con amplias secciones, la conexión entre elementos representativos del centro tradicional, y el control de la perspectiva de los nuevos viarios.



Figura 3. 3a. Vista aérea remarcando la calle La Paz y los monumentos próximos
Fuente: Google Earth y Elaboración propia.

3.b. Vistas actuales de la calle la Paz. Fuente: Archivo de autores.

En este caso, se construye un trazado con una longitud de 414 m y 14 m de sección (las calles próximas, como la calle del Mar, mantenían una anchura variable entre 5 y 8 m.) En sus extremos se abría al jardín del Parterre, y a la regularización de la plaza de la Reina que empezaba a gestarse. Como final de perspectiva, la torre de la iglesia de Santa Catalina, con una diferencia de cota desde la rasante en el Parterre hasta la iglesia de 4 m⁷, lo que facilitó que destacara como cierre visual (Figura 3).

El inicio del proceso de apertura de la calle comenzó en 1866 (Taberner, 1987), un año después del inicio de las obras de demolición de las murallas y del derribo de los conventos desamortizados de Santa Tecla y San Cristóbal en la calle del Mar (Figura 4b).

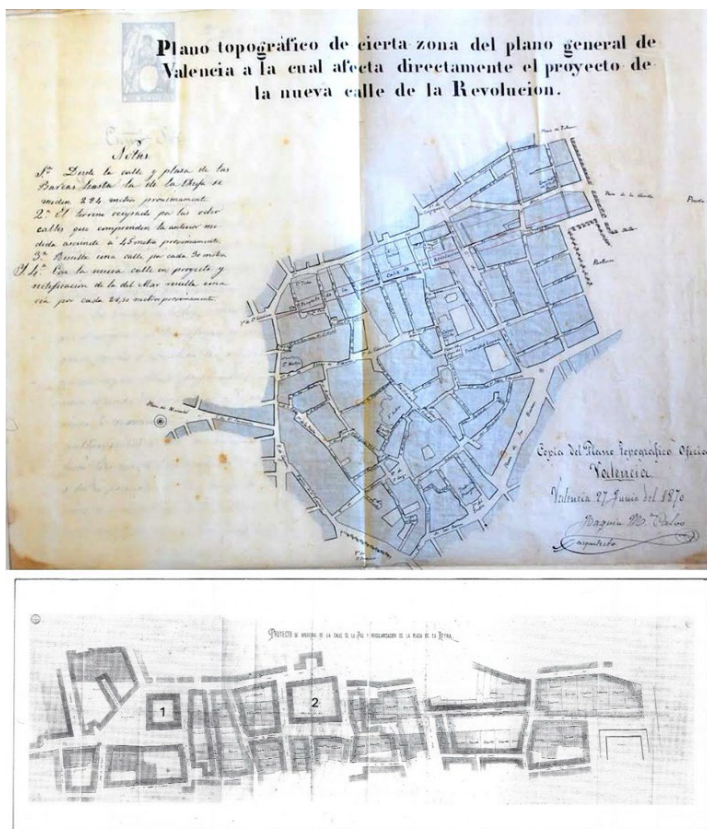


Figura 4. 4a. Plano topográfico J.M. Calvo 1870. AMV, Fondo Emilio Rieta, 1870
Fuente: Tomás Llavador, 2015.

4b. Proyecto de apertura de la calle de la Paz (1 y 2 nuevas manzanas que sustituyen a los conventos desamortizados) y regularización de la plaza de la Reina 1883. Fuente: Piñón, 1988.

⁷ Datos del proyecto de reurbanización de la Calle La Paz (Perdigón, 1990).

El proyecto de apertura se tramitó como calle de la Revolución (Figura 4a) y fue redactado por los arquitectos Manuel Sorní y Juan Mercader. La cesión gratuita de los conventos desamortizados se tenía que completar con la expropiación de numerosas edificaciones, situación que generó la oposición, desde la sección de Policía Urbana del ayuntamiento, del arquitecto municipal Manuel Blanco y Cano (Faus, 2021; Arbaiza, 2014), de los propietarios afectados y de la Academia de San Carlos, tachándola de arbitraria (Taberner, 1987). Para ellos, la calle del Mar cumplía ese papel, aglutinaba un numeroso patrimonio monumental y conectaba la puerta del Mar de la muralla y el puente del Real con las calles que conducían al centro.



Figura 5. 5.a. y 5.b. Sección 9 y 10 del Plano Geométrico de 1892 donde se pueden ver algunas rectificaciones de alineaciones y la apertura viaria de calle La Paz. Fuente: Llopis, Perdigón, 2016. 5.c. Planta con la superposición de la apertura sobre el tejido existente. Fuente: Elaboración propia.

Con todo, en 1872 el Ayuntamiento aprobó el proyecto, y comenzaron las expropiaciones. Paralelamente, ya se había iniciado la construcción de nuevas

viviendas en los solares de los antiguos conventos, y esa nueva alineación se fue imponiendo.

Dos años después, se pararon las obras, y hasta 1878 no se retomó su construcción rebautizada ya como calle de La Paz, conmemorando el final de la Tercera Guerra Carlista (Teixidor de Otto, 1971). Una nueva propuesta de 1883 (Figura 4.b) realizada por los arquitectos Luis Ferreres y Joaquín María Arnau impulsará definitivamente la culminación del proyecto determinando las características de las fachadas y alturas mínimas, entre otras condiciones (Taberner & Alcalde, 2010). En 1890 ya se había abierto la vía, como se puede observar en el plano de 1892 y la reconstrucción actual (Figura 5).

La calle se fue llenando de cafés y comercios, además de algunos hoteles (el nº 4 fue sede del II Congreso Internacional de Escritores para la Defensa de la Cultura en 1937)⁸ y, con el tiempo, concentró las principales joyerías de la ciudad⁹. La calle de La Paz se convirtió, a partir de entonces, en una prolongación comercial de la calle San Vicente, pero “con un aire más de élite” (Simó Terol, 1973). La apertura fue un éxito de regeneración de la trama histórica, de renovación funcional de la ciudad y de dinamización económica. Los mejores profesionales participaron en su construcción¹⁰, la tipología de vivienda estaba destinada a la burguesía, y al prolongarse en el tiempo el proceso de construcción (30 años), se produjo una evolución de estilos arquitectónicos sin romper los atributos urbanísticos de partida (Figura 6).



Figura 6. Alzados y fechas de construcción de los edificios. Fuente: Elaboración propia a partir del Proyecto de Reurbanización de la Calle La Paz (Perdigón, 1990).

⁸ <http://www.jdiezarnal.com/valenciacallesdevalenciacalledelapaz.html> (fecha de referencia: 10-10-2025).

⁹ Comentarios de los comerciantes al redactar el proyecto de reurbanización de la Calle La Paz. (Perdigón, 1990)

¹⁰ Relación de edificios y arquitectos que participaron en su construcción. (13 idem) <http://www.jdiezarnal.com/valenciacallesdevalenciacalledelapaz.html - paz26> (fecha de referencia: 10-10-2025).

3. LOS PROYECTOS GLOBALES DE REFORMA INTERIOR

Las reformas de menor escala permitieron mejorar algo la situación en el centro histórico, pero, en general, salvo las intervenciones mayores, como la apertura de la calle La Paz, la Avenida del Oeste y el barrio de Pescadores, fueron intervenciones de cirugía urbana o de reagrupación parcelaria (Piñón, 1988) que no llegaban a resolver problemas de carácter global. En Valencia, el Ensanche se entendió como un paso previo a la reforma y, como comentaba Antonino Sancho, autor del primer plan de Ensanche de 1858: “el crecimiento extramuros permitiría aliviar el casco histórico, pudiendo abrirse nuevas y amplias vías, rectificarse alineaciones y sanear los barrios de este sin suponer esto un gran sacrificio ni pérdida para la ciudad” (Antonio Sancho, 1887; Llopis Alonso, 2018).

No es casualidad que fuera Luis Ferreres Soler, autor del «Nuevo Proyecto de Ensanche» de 1884, quien en 1891 redactase el primer plan de reforma interior del centro histórico. En 1890, el Consistorio le encargó el «Estudio de la Reforma Interior de la Ciudad» sobre la base de la apertura de una Gran Vía de 30 m de ancho que desde la puerta de Ruzafa llegase hasta la de San José y otra de 25 m entre el puente del Real y la calle Guillem de Castro a la altura de la plaza Clemente Rojas (Figura 8).

Probablemente, trabajar en la expansión de la ciudad, motivó a Luis Ferreres a proponer también un plan de reforma interior que articulara la accesibilidad entre el tejido histórico y su ensanche (García, 2019). En este plan de 1891 (Figura 7.a), las dos grandes vías, rectilíneas y ortogonales entre ellas, con 1.580 y 1.230 m de longitud, se intersecaban justo en el entorno del Mercado Central, centro dinamizador de la actividad económica (Figura 8a). Una propuesta desmedida, calificada reiteradamente de arbitraria (Herrero Colás, 1997; Taberner Pastor, 2008).

Algunos años después, una nueva propuesta de poco recorrido presentada por el arquitecto José Camaña Laymón en 1900 proponía la continuación en línea recta de la Calle de la Paz, eliminando a su paso la iglesia de Santa Catalina, la Lonja de la Seda y parte de la Iglesia de los Santos Juanes, tres edificios de la ciudad de gran valor patrimonial (Figura 7b).

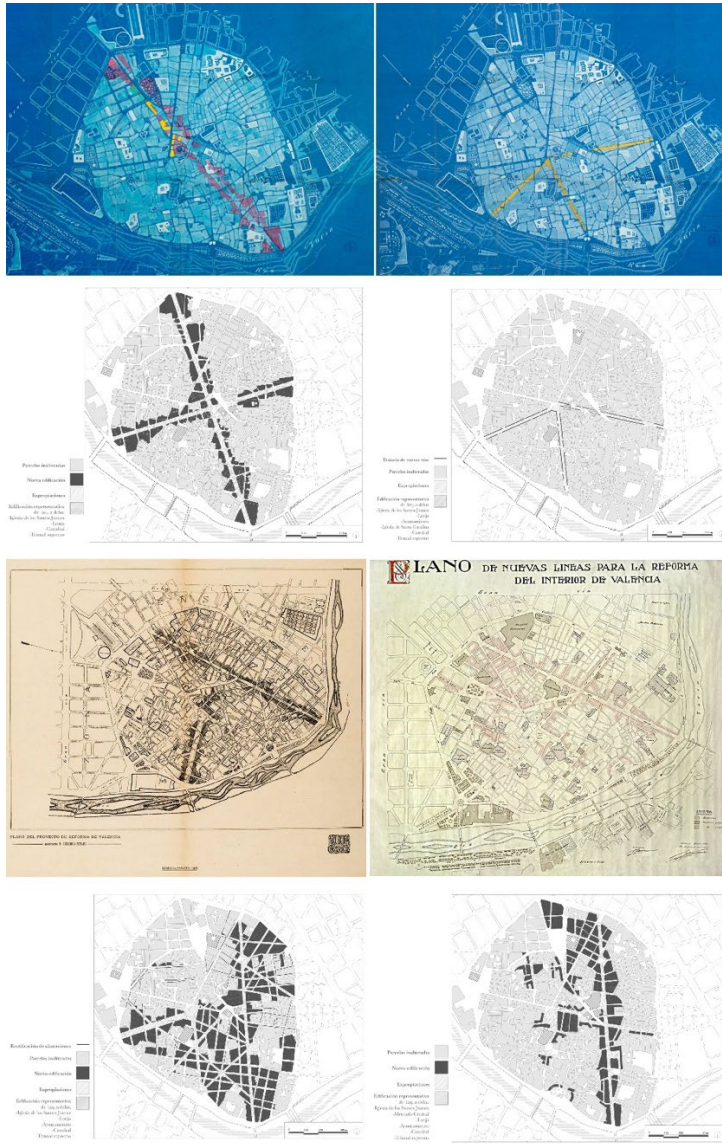


Figura 7. Comparativa de los planes de reforma interior.

- 7a. Propuesta de la Gran Vía de Luis Ferreres de 1891 dibujado por Federico Aymamí y su propuesta con los dos ejes redibujada sobre el plano actual. Fuente: Llopis & Perdigón, 2010, y elaboración propia.
- 7b. Propuesta de José Camaño Laymon de 1900 dibujada por Federico Aymamí en 1910, y su propuesta redibujada sobre plano actual. Fuente: Llopis & Perdigón, 2010, y elaboración propia.
- 7c. Plano original de la primera propuesta de Reforma interior de Federico Aymamí Faura (1907) y su propuesta redibujada sobre plano actual. Fuente: Llopis & Perdigón, 2010, y elaboración propia.
- 7d. Plano original de la propuesta de Reforma interior de Javier Goerlich Lleó de 1929. Fuente: Llopis & Perdigón, 2010, y elaboración propia.

4. EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA DEL OESTE

En 1907, Federico Aymamí, arquitecto municipal, retomó la reforma interior integral del centro histórico y propuso un nuevo plan que inundaba la ciudad de nuevas vías que se cruzaban entre ellas y que atravesaban toda la trama antigua (Figura 7c). Un proyecto que se imponía y sustituía la ciudad heredada, pues de haberse realizado habría supuesto su total transformación. El interés de esta propuesta radica en que es la primera vez que se plantea el trazado de la futura Avenida del Oeste.



Figura 8. 8.a. Vista aérea remarcando la avenida del Oeste y los monumentos próximos junto a vistas actuales en sus extremos. Fuente: Google Earth y Elaboración propia.
8.b y 8.c. Vistas actuales de la avenida. Fuente: Archivo de autores.

Federico Aymamí retomó la idea de Ferreres de abrir una nueva vía que atravesara todo el centro para crear la Avenida del Oeste (Figura 8). El trazado propuesto debía desplazarse más al oeste para no afectar a la bajada de San Vicente y la Plaza del Ayuntamiento (Casado Piquer, 2006). Lo justificó por la necesidad de encauzar parte importante del movimiento urbano a través de una gran vía de 1.400 m de longitud y 20 m de ancho,

“que alivie el estado deplorable de la zona Oeste de la población en cuanto a su vialidad e higiene, [...] abriendo, pues, entre el macizo de casas viejas y callejones anacrónicos [...] un anchuroso cauce para el aire y la luz y para la comunicación ciudadana” (Aymamí, 1908: 234-238).

El proyecto quedó paralizado por falta de inversión económica y no fue hasta 1928-29, cuando Francisco Javier Goerlich Lleó retomó definitivamente la reforma interior de Valencia. La frustración por la imposibilidad de hacer avanzar Valencia hacia la modernidad se extiende entre la ciudadanía valenciana, que ya es concedora de otras reformas en diferentes ciudades nacionales y europeas, y así quedó patente en los diarios de la época: “La pérdida de tiempo, para la marcha urbana de Valencia, es irreparable. Estas son las consecuencias de no tener un criterio fijo, un plan de reformas estudiado y una decisión firmísima de realizarlo” («El Pueblo» de 10-11-1925: 1).

Antes de esa fecha, proyectos nacionales como la Calle Alfonso I de Zaragoza (1870-1916) (Yeste, 2004), la Vía Layetana de Barcelona (1888) (Lorenzato, 2010), La Gran Vía de Colón de Granada (1891-1931) (Martínez-Ramos, 2016) o la Gran Vía de Madrid (1910) (Zárate, 2016) se ponían en marcha con planes aprobados.

En esa coyuntura, Javier Goerlich, arquitecto municipal, presentó en 1929 la propuesta de “Nuevas líneas para la reforma interior de la ciudad” (Figura 7.d) y, en 1932, será aprobado el proyecto de apertura de Avenida del Oeste con una sección de 25 m de anchura (como el primer tramo de la Gran Vía madrileña) (Barajas, 2018). El recién creado Colegio de Arquitectos de la Zona de Valencia (CAZV) emitirá un demoleedor informe sobre este proyecto (Almenar, 1932): “[...] parecía más bien un plano de ensanche sobre un terreno libre que un plan de reforma de una ciudad que tiene su carácter y sus intereses históricos, artísticos y económicos para respetar y defender.”

Arquitectos como Ramón Liern Cebriá¹¹, criticarán la linealidad y contundencia del trazado, basado en la menor distancia entre dos puntos de la ciudad mal comunicados sin considerar los condicionantes existentes, además de la excesiva altura de las edificaciones propuestas (Figura 9).

¹¹ Documental realizado, por Richard van Kruchten, para la exposición: “Las otras Gran Vías, Mirados a su tiempo” en Madrid, 2011. <https://www.youtube.com/watch?v=5q86IuTbDIE> (fecha de referencia: 10-10-2025).

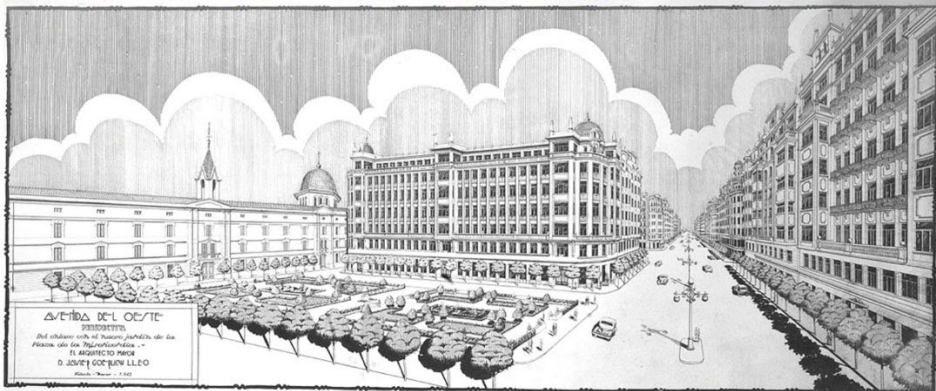
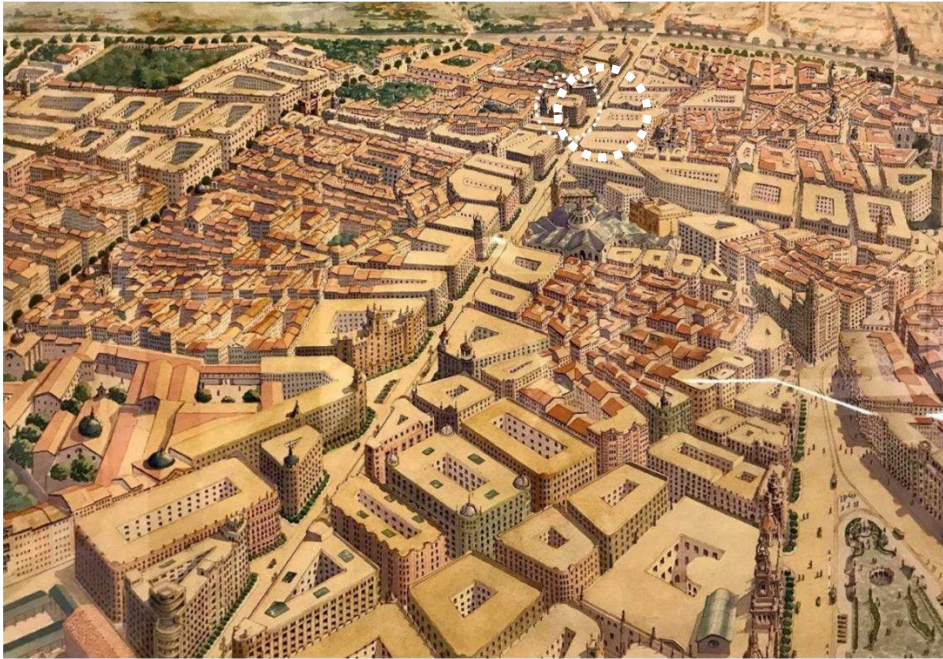


Figura 9. 9.a. Perspectiva a de la reforma de la Avenida del Oeste de Javier Goerlich Lleó, 1932.

Fuente: Llopis, 2018, círculo superpuesto localizando la imagen inferior.

9.b. Perspectiva de la avenida en su enlace con la plaza de la Misericordia. Javier Goerlich, 1943.

Archivo personal de Carlos Viñes Goerlich.

Fuente: https://www.uv.es/arteweb/ARS%20LONGA_22/SANCHEZ_red.pdf

(fecha de referencia: 10-10-2025)

El proyecto siguió adelante hasta su paralización por la Guerra Civil, y no fue hasta 1940, bajo la alcaldía del Barón de Cárcer, cuando se promovió la construcción definitiva de la vía con su nombre. El proceso de edificación, dada su envergadura, se dividió en 5 tramos, y se aprobó ese mismo año el inicio del

primero comprendido entre la Plaza de San Agustín y la desaparecida plaza de Pellicers, (cruce con la calle del Hospital). En 1942, se aprobó el segundo tramo comprendido entre la Plaza de Pellicers y la calle del Molino Rovella (tangente al Mercado Central).

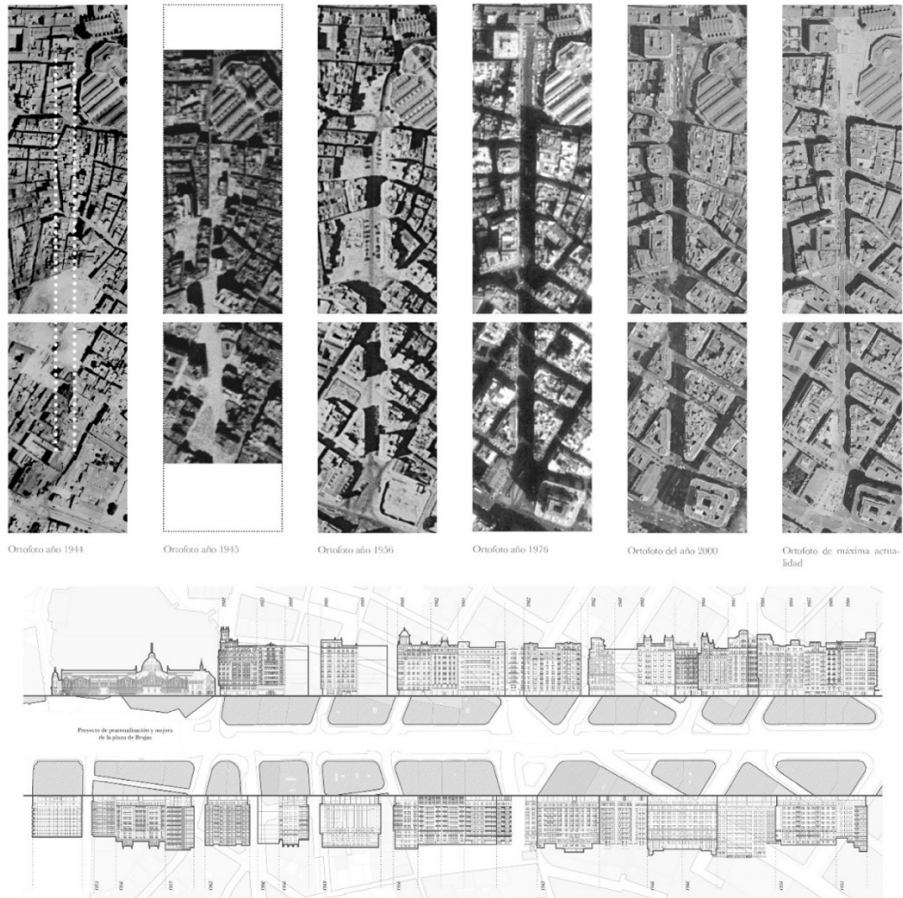


Figura 10. 10.a. Evolución de la construcción de la avenida a través de la imagen que aportan sucesivos vuelos fotogramétricos desde 1945 hasta el actual. Fuente: Elaboración propia.

10.b. Alzados y fechas de construcción definitiva de los edificios. Fuente: Elaboración propia a partir de: La Avenida del Oeste. Arquitectura de la Reforma Urbana. Actualización de un espacio inacabado. César Mifsut García, 2015. <https://riunet.upv.es/handle/10251/61465> y COACV <https://arquitectosdevalencia.es/arquitectura/mercado-central/> (fecha de referencia: 10-10-2025).

La realización del segundo tramo se paralizó al generar rechazo social y, tras la riada de 1957, se suspendió definitivamente la apertura de los tres tramos pendientes (Sánchez Muñoz, 2013), así que la nueva vía se inauguró asumiendo

la condición de proyecto inacabado (Figura 10). Goerlich realizó proyectos de edificación vinculados a la avenida del Oeste junto a otros arquitectos destacados (Sánchez Muñoz, 2013), incluso algunos pensando que podría continuarse en tramos sucesivos.

A finales de los años 50, esta vía ya se había convertido en un nuevo eje comercial. El proceso de edificación de los dos tramos abiertos se extendió hasta 1973, año en que adquirió su configuración actual. La arquitectura de los nuevos edificios, al ser la apertura un proceso tan dilatado en el tiempo también presenta diferentes estilos arquitectónicos.

5. CONCLUSIONES DESDE UNA LECTURA CRÍTICA DE LAS DOS REFORMAS INTERIORES

Las dos vías estudiadas intentaron representar la modernización de la ciudad de Valencia. Los renovados intereses inmobiliarios y el orden político en nuestro país también influyeron sobre la imagen y las características de un nuevo ideal urbano. Al final, los dos proyectos dieron respuestas diferentes a la necesidad de modernización de la ciudad con planteamientos ambiciosos, aunque con desigual eficacia y éxito.

La calle de La Paz se plantea, aprueba y abre en un intervalo de tiempo entre los 17 a los 24 años, con periodos interrumpidos por guerra. Y asumiendo los postulados decimonónicos de saneamiento y representatividad de los nuevos intereses representados por la burguesía. El Ayuntamiento decide realizarla a pesar de los intereses particulares y de la academia y aprovecha las desamortizaciones y beneficios de la ley de expropiación.

Se incorpora al casco histórico adaptándose a la morfología y volúmenes del manzanario existente. Al tratarse de una intervención acotada entre dos puntos representativos de la ciudad heredada (un lleno iglesia-torre y un vacío arbolado-parterre/glorieta, ambos con un significativo papel urbano), y con una sección muy medida de 14 m, consiguió convivir con su existente y establecer cierta armonía entre la configuración y actividad de la nueva vía y su entorno. Su inicio y final son claros, el fondo de perspectiva con la torre de Santa Catalina genera en el peatón un sentido de direccionalidad claro hacia el centro y de ubicación en la ciudad (Figura 11.a). Todo ayuda en su configuración, junto a la escala y proporción de su sección, ligeramente vertical -cercana a la sección aurea-, y a la calidad mayoritaria de sus arquitecturas originarias, la percepción de la calle como una escena urbana unitaria contribuye, con personalidad propia, a destacar, pero a su vez entra a formar parte de la ciudad histórica.



Figura 11. Comparativa de imágenes históricas y actuales de las dos reformas viarias.

11a. Calle de la Paz 4 imágenes superiores. Calle de la Paz en 1903.

Fuente: Reproducción digital del original conservado en la Biblioteca Valenciana Nicolau Primitiu <https://www.cervantesvirtual.com/portales/tricicle/obra/calle-de-la-paz-material-grafico--valencia>

Fotos de autor donde se aprecian las relaciones con su entorno. Fuente: Archivo de autores.

11b. Avenida del Oeste, imágenes inferiores. La Avenida del Oeste en los años 40 y 70 y su comparativa con fotos actuales. Fuente: Fundación Goerlich

https://www.facebook.com/media/set/?set=a.849683015119144&type=3&locale=es_ES,
<https://www.facebook.com/media/set/?set=a.2564705560283539&type=3> y Archivo de autores.
 (fecha de referencia 10-10-2025)

En la Avenida del Oeste, entre el inicio de los procesos reformistas del siglo XIX hasta su finalización pasó casi un siglo. Los postulados de la disciplina urbanística evolucionaron a lo largo del nuevo siglo, sobre todo con la generalización del vehículo privado, la forma de entender la conservación del patrimonio urbano histórico¹² y la coyuntura técnico-económica de la producción inmobiliaria. Tampoco las decisiones políticas y los recursos disponibles favorecieron un desarrollo rápido y claro, y las críticas surgieron del colectivo ciudadano y el profesional.

La avenida del Oeste, con los 25 m de sección y las 10-12 plantas dominantes en la edificación que permitían las nuevas técnicas constructivas y autorizaban las ordenanzas, introdujo en la ciudad histórica una modernidad distinta

¹² Con autores como Alois Riegl y el “culto moderno a los monumentos” de 1903 y documentos marco como la Carta de Venecia 1964.

(Figura 11.b). Junto con la inexistencia de un planeamiento eficaz de todo el centro histórico, permitió obviar las cualidades y referentes de trama urbana existente y desactivó cualquier tipo de diálogo posible.

Los nuevos frentes de manzana de la avenida mantienen una volumetría homogénea, marcando con chaflanes curvos y cuerpos de remate la singularidad de los pasos hacia el viario transversal. Una propuesta unitaria que incorpora valores compositivos, pero que no se articula bien con su entorno, ni por dimensiones de sección ni de volumetrías, son contrastes que no pueden cohabitar, tampoco por su encaje compartiendo parcelario en manzana, ni por la propia actividad de un nuevo viario comprometido con niveles de movilidad y uso desmedidos frente a su entorno.

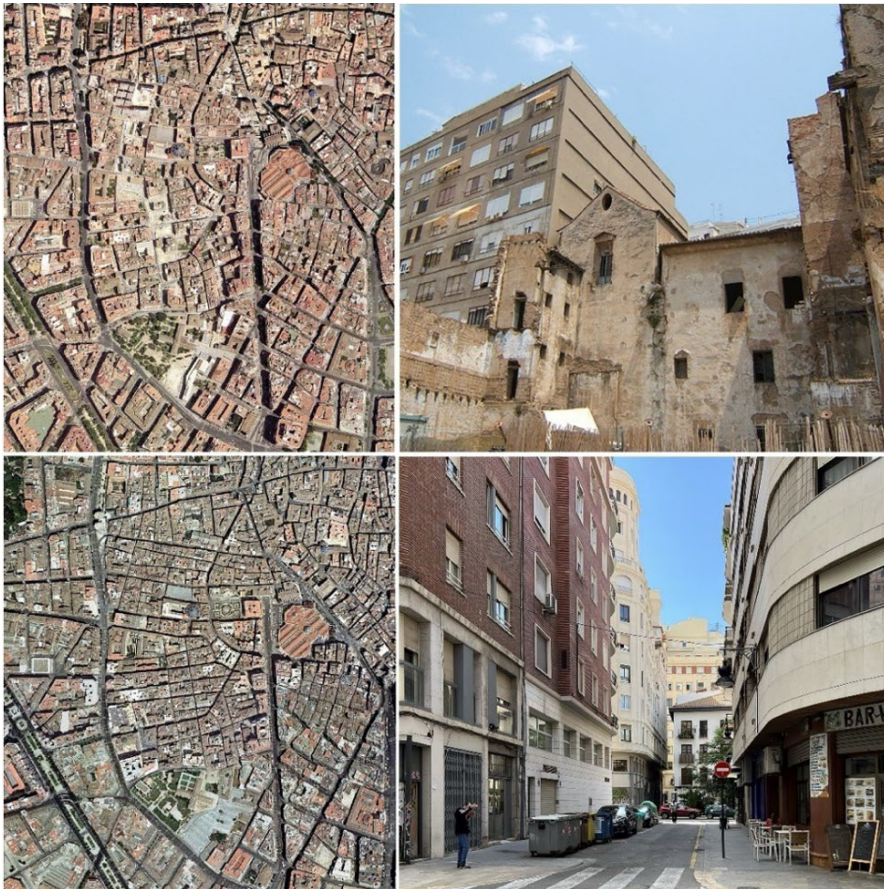


Figura 12. 12.a. Degradación del Barrio de Velluters Años 90 y estado previo años 80 (arriba-abajo).

Fuente: Autores. Proyecto europeo URBACT 2005.

12.b. Fotos del encuentro del tejido del barrio con la Avenida del Oeste años 90 y actualmente.

Fuente: Archivo de los autores.

Asimismo, la importancia de los elementos monumentales de sus extremos quedará visualmente reducida ante la magnitud de la escena urbana que configuran la sección y construcciones. No pautar las transiciones necesarias con los tejidos adyacentes, pero también con sus espacios de remate, pervivirá como una sombra en la ciudad. Añadir que, para secciones de 25 m y 550 m de los casi 1400 m de longitud previstos, las dos plazas de remate no aportan un control de perspectiva, ni le dotan de un final claro, están únicamente al servicio de los monumentos que las justifican, en proporción más que en tratamiento.

Aunque las más perjudicadas fueron las tramas históricas colindantes (Herrero Colás, 1997), sobre todo el barrio de Velluters (Figura 12). A las zonas del casco histórico que quedaban al oeste de la nueva avenida se les había impuesto un aislamiento forzado del resto de la ciudad y comenzaron un proceso de degradación acelerado. Hacia los años 80, el antiguo barrio de Velluters, motor económico de la ciudad durante siglos por la producción sedera, pasó a convertirse en uno de los barrios más degradados. Las casas tapiadas, los edificios en ruinas y los palacios deshabitados se convirtieron en los elementos característicos del paisaje urbano en los 90. Las intervenciones realizadas a partir del proyecto Urban a finales de esos años consiguieron revertir parcialmente la situación, pero el barrio sigue parapetado tras la avenida. Parece evidente que, de haberse abierto los tramos sucesivos hasta el río, se habría extendido y potenciado la degradación hacia otros barrios históricos, como el barrio del Carmen.

La avenida del Oeste se convirtió en una operación desafortunada, en parte por la finalización abrupta de su segundo tramo sobre edificios palaciegos del s. XVIII que quedaron expuestos sobre una plaza forzada, la de Brujas, y una transición dura con el tejido no intervenido.

En paralelo a lo sucedido en Madrid, “el proyecto para una Gran Vía que enlazaría la glorieta de Bilbao con Callao, Oriol esboza una contradictoria lectura del fenómeno urbano, integrando simultáneamente intentos esteticistas con una preocupación por definir problemas de tráfico” (Sambricio, 1979: 66). Se puede compartir, en este caso, el resultado de algunas operaciones de reforma en otras ciudades españolas entonces, y reconocer aciertos y desaciertos, porque en ocasiones “hasta el mismo centro de la ciudad son presentes estas situaciones de contraste, de rupturas dramáticas que arruinan el orden urbano posible por su incoherencia respecto a cualquier idea de continuidad, sea viaria, sea edificatoria, sea monumental o simplemente funcional de tejido urbano” (Solá-Morales, 1985: 3).

La revisión comparada de los dos proyectos de reforma aporta una revisión actualizada de las reformas interiores. El trabajo permite destacar bastantes diferencias de circunstancias y decisiones tomadas ante la apertura de las dos reformas, y es fácil reconocerlo cuando el prestigio de La Paz aumenta con los años y la avenida del Oeste permanece solo con valores arquitectónicos, pero sin una definición urbana clara ni amable en el centro histórico. La espiral de la

Historia nos muestra cómo en tiempos avanzados, con más recursos y conocimientos, se puede avanzar o retroceder si no se saben calibrar las consecuencias sobre la ciudad existente.

BIBLIOGRAFÍA

- Almenar, Francisco (1932), “Informe Del Colegio Oficial de Arquitectos de La Zona de Valencia al Proyecto de Avenida Del Oeste”, Valencia.
- Alonso Monterde, Mar; Murad Mateu, Málek & Taberner, Francisco (2000), *Historia de la ciudad III, Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana.
- Arbaiza Blanco-Soler, Silvia (2014), “Manuel Blanco y Cano: un arquitecto del siglo XIX”, *Academia, Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*, nº 116, pp. 55–98. Disponible en: https://www.realacademiabellasartessanfernando.com/assets/docs/boletines/boletin_116.pdf (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Aymamí, Federico (1908), “Plano del proyecto de reforma de valencia-arquitecto; D. Federico Aymamí”, *Arquitectura y Construcción*, agosto de 1908. pp. 234-238 <https://bibliotecadigital.museodelprado.es/pradobib/es/media/group/1026943.do?embed=true> (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Azagra Ros, Joaquín (1986), “La desamortización de Godoy en Valencia: (1799-1807)”, *Politecnia*, nº 27, Valencia, Institució Alfons el Magnànim.
- Barajas Tomás, Beatriz (2018), *Historia de Un Proyecto: La Gran Vía. La necesidad de una conexión (1853-1955)*, Madrid, ETS Arquitectura UPM. Disponible en: https://oa.upm.es/51483/1/TFG_Barajas_Tomas_Beatriz.pdf (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Carta de Venecia (1964), “Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de monumentos y sitios.” en *II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos*, Venecia (Italia). Disponible en: https://docomomoiberico.com/wp-content/uploads/2013/06/docomomo_pdfs_1964_carta_de_venecia_IPCE.pdf (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Casado Piquer, María del Rosario (2006), *La Gran Vía Del Oeste. Problemática, Construcción y Valoración de Este Nuevo Espacio Urbano, Corolario de La Reforma Interior de Valencia en el Siglo XIX*, Valencia, Universidad Politécnica de Valencia.
- Castelló Traver, Josep Emili (1978), *El País Valenciano en el Censo de Floridablanca (1787)*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim-Centre Valencià d’Estudis i d’Investigació.

- El Pueblo: diario republicano de Valencia* (1925): “Hay que ir a la reforma grande de la Glorieta”, *El Pueblo*, nº 11833, de 10 de noviembre de 1925, p. 1. Disponible en: https://prensahistorica.mcu.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=1000183570 (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Faus Prieto, Alfredo (2021), “Al servicio de una ciudad en expansión. Casimiro Meseguer Bonet, Director de Caminos del Ayuntamiento de Valencia (1874-1914)”, *Investigaciones Geográficas*, nº 76, pp. 141–161. DOI: <https://doi.org/10.14198/INGEO.17616>
- Fernández Cuesta, Gaspar (2022), *Valencia: la construcción histórica de la ciudad burguesa a través de la cartografía*, Oviedo, Ediciones de la Universidad de Oviedo.
- Ferrandis Montesinos, José Vicente (2016), *Las murallas de Valencia. Historia, arquitectura y arqueología. Análisis y estado de la cuestión. Propuesta para su puesta en valor y divulgación de sus preexistencias*, Tesis doctoral, Universitat Politècnica de València. Disponible en: <https://riunet.upv.es/entities/publication/4487288a-1b04-4598-a438-645ff11819da> (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Faus, Alfredo (2018), “Quinientos planos de alineación de la ciudad de Valencia (1860-1909)”, *Cuadernos de Geografía*, nº 100, pp. 121-148. DOI: <https://doi.org/10.7203/CGUV.100.13041>
- García Pastor, Marta (2019), “La Adaptación de Valencia a La Modernidad”, *VIII Curs de La Ciutat*. Conferencia en video. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=aGYhIOazgPQ> (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Halbwachs, Maurice (1967), *La mémoire collective*, Paris, Presses universitaires de France, Collection : Bibliothèque de philosophie contemporaine. Disponible en: https://classiques.uqam.ca/classiques/Halbwachs_maurice/memoire_collective/memoire_collective.html (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Herrero Colás, Adolfo (1997), “Valencia: Un Modelo No Cuestionado. El Fantasma de La Reforma Interior”, *Historia Urbana*, nº 4, Valencia, Institució Alfons el Magnànim.
- Martínez Roca, J. (1908), “La Reforma Interior de Valencia.” *El Pueblo*, 14 de junio de 1908, p. 1. Disponible en: https://prensahistorica.mcu.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=2000662805 (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Llopis Alonso, Amando (2018), “Javier Goerlich Lleó I La Reforma Interior de València”, en *Javier Goerlich Lleó. Arquitectura I Urbanisme a València (1914-1962)*, Valencia, editado por VtiM arqtes. y Ajuntament de València, Regidoria de Patrimoni i Recursos Naturals, pp. 42–77.

- Llopis Alonso, Amando & Perdígón Fernández, Luís Alberto (2010), *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*, Valencia, Editorial Universitat Politècnica de València.
- Lorenzato, Davide (2010), *Via Layetana: de un lugar a una calle y la calle como lugar* Projecte Final de Màster Oficial. UPC, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, Departament de Projectes Arquitectònics. Handle: <http://hdl.handle.net/2099.1/10404>
- Martínez-Ramos e Iruela, Roser & García Nofuentes, Juan Francisco (2016), “Análisis gráfico de los criterios de proyección de la Gran Vía de Colón de Granada y de su evolución constructiva”, *EGA Expresión Gráfica Arquitectónica*, vol. 21, nº 28, pp. 206-215. DOI: <https://doi.org/10.4995/ega.2016.6048>
- Mifsut García, César Damián (2016), *La Avenida del Oeste de Valencia. Arquitectura de la reforma urbana. Actualización de un espacio inacabado*, Tesis Doctoral Universitat Politècnica de València. DOI: <https://doi.org/10.4995/THESIS/10251/61465>
- Monclús Fraga, Francisco Javier; Oyón, José Luis, & Guardia, Manuel (1994). *Atlas histórico de ciudades europeas, vol. 1, Península Ibérica*, Salvat.
- Nadal i Piqué, Francesc & Cros i Lluch, Roger (2019), “Els plànols geomètrics de poblacions a Catalunya (1846-1859)”, *Treballs de la SCG*, nº 88, pp. 39-72. DOI: <https://doi.org/10.2436/20.3002.01.181>
- Perdígón, Luis (dir.) (1990), *Proyecto de reurbanización de la Calle La Paz*, Valencia, Consellería d'Industria Comerç i Turisme. Direcció General de Comerç.
- Piñón Pallarés, Juan Luis (1984), *El Ensanche de la ciudad de Valencia de 1884*, Valencia, Colegio Oficial de Arquitectos.
- Piñón Pallarés, Juan Luis (1988), “Los orígenes de la Valencia moderna: Notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX”, *Arquitectura y urbanismo*, nº 3, Valencia, Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana.
- Ribera i Lacomba, Albert & Jiménez Salvador, José Luis (2004), “La arquitectura y las transformaciones urbanas del centro de Valencia durante los primeros mil años de la ciudad”. *Historia de la Ciudad. III: Arquitectura y transformación urbana de la ciudad de Valencia*, Valencia, COACV, pp. 17-30.
- Riegl, Alois (1987), *El culto moderno a los monumentos: Caracteres y origen*, Madrid, Visor Libros.
- Sambriocio Rivera-Echegaray, Carlos (1979), “Ideología y reforma urbana en Madrid: 1920-1940”, *Arquitectura* nº 198, pp. 65-78. Disponible en: <https://oa.upm.es/1599/> (fecha de referencia: 10-10-2025)

- Sánchez Muñoz, David (2013), “La avenida del Oeste de Valencia: historia de un proyecto inacabado.” *Ars longa*, n° 22, Área de Conservación de Patrimonio Cultural. Universitat de València. pp. 229–44. Disponible en: https://www.uv.es/arteweb/ARS%20LONGA_22/SANCHEZ_red.pdf (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Samonà, Giuseppe (1978), *L'urbanistica e l'avvenire della città*, Roma-Bari, Editori Laterza.
- Sancho, Antonio (1887), *Memoria Descriptiva del Ensanche de 1887*. Inédito.
- Simó Terol, Trinidad (1973), *La arquitectura de la renovación urbana en Valencia*, Valencia, Editorial Albatros.
- Solá-Morales, Manuel (1985), “Valladolid: la constante reforma de crecer sobre sí misma”, *Revista UR* n° 1 pp. 2-19 https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/2902/002-019_Valladolid.pdf (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Taberner, Francisco (1987), *Valencia entre el Ensanche y la reforma interior*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim.
- Taberner Pastor, Francisco (2008), “Los adelantos del siglo en el ocaso de la Valencia decimonónica. En torno al arquitecto Luis Ferreres Soles”, en *Historia de La Ciudad. Tradición y Progreso*, Valencia, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, pp. 209–224.
- Taberner Pastor, Francisco & Alcalde Blanquer, Cristina (2010), *Guía de arquitectura de Valencia*. Valencia, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.
- Teixidor de Otto, María Jesús (1971), “La Calle de La Paz (Valencia)” *Cuadernos de Geografía de la Universidad de València*, n° 8, pp. 83–103.
- Tomás Llavador, José María (2016), *Geometrías de ciudad. El juego de los agentes urbanos. El caso de valencia*, Tesis Doctoral Universitat Politècnica de València. Disponible en: <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/62313> (fecha de referencia: 10-10-2025)
- Yeste Navarro, Isabel (2004), “Reforma interior y ensanche en la segunda mitad del siglo XIX en Zaragoza: el plano geométrico”, *Artigrama*, n° 19, pp. 427–451. DOI: https://doi.org/10.26754/ojs_artigrama/artigrama.2004198348
- Zárate Martín, M. Antonio & García Ferrero, Alejandro (2016), “La Gran Vía madrileña, de reforma urbana a paisaje cultural para el ocio y el turismo”, *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, Tomo CLI, pp. 327-368. Disponible en: <https://www.boletinrsg.com/index.php/boletinrsg/article/view/19> (fecha de referencia: 10-10-2025)