

¿SABÍAS QUE... parte de la Sierra Calderona se encuentra en el puerto de Valencia?

La última estribación de la **Sierra Calderona** podíamos verla en el término municipal del *El Puig* (como nos comentaba *Josep Aguirre Matiol* en sus poemas), y se trataba de una montaña de areniscas rojas (ródenos) similar geológicamente al *Garbí* y que constituía el último desnivel de la Sierra antes de introducirse en el mar. Para el aprovechamiento de esta montaña, como cantera, se construyó a principios del siglo XX un ferrocarril especial que iba desde esta montaña hasta el puerto de *Valencia*, discurriendo paralelo a la costa (lo que actualmente es la autovía N-221 que une *Valencia* con *Sagunto*)¹ y que pasando por al lado de *la Puebla Farnals* entraba en la ciudad por la **calle Cavite** de la *Malvarrosa*, hasta llegar al puerto de *Valencia* donde se depositaban las piedras de dicha cantera para formar la antigua escollera del puerto (hoy desaparecida en gran parte por la construcción de la nueva terminal de contenedores y depósito franco). Situado sobre la misma escollera del puerto formada por rocas de la Calderona, y de camino al faro, se encontraba el restaurante "*La Cueva del Mero*", y al pasear hacia el propio faro se apreciaban los inconfundibles aromas de los distintos platos de marisco a la plancha que allí se preparaban.

Por ello, recuerda que cuando estés encima del espigón del puerto formado por rocas rojas de ródeno, estarás encima de la **Sierra Calderona**. Y cuando te dirijas en coche de *Valencia* a *Sagunto* atravesando la antigua cantera y montaña en el término municipal de *El Puig* (hoy casi inapreciable salvo por algunas grandes rocas que quedan, encima de una de ellas había hasta 1990 un antiguo vagón de tranvía con un anuncio publicitario), estarás atravesando una antigua montaña de la Calderona que se adentraba en el *mar Mediterráneo* a través de la playa visible desde la carretera.

(Fotos y Textos: E. Sahuquillo Dobón y J. Martínez Juan, 2002.

Fuente: *Trenes Hoy*, revista de *RENFE*)

¹ Referencias: <http://www.gva.es/massamagrell/historia.htm>, 1964: Construcción de la primera calzada tramo Valencia-Puzol de la autopista del Mediterráneo sobre las vías del antiguo ferrocarril de las canteras del Puig al Grao de Valencia.



Imagen 1: Característica roca de ródeno (areniscas rojas) extraída en su momento de la montaña del Puig convertida en cantera y trasladada al puerto de Valencia a través del ferrocarril especial que se construyó al efecto.

Imagen 2: Vista general del inicio de la actual escollera en la que se aprecian restos de las rocas de ródeno procedentes de la Calderona. La escollera, de la zona norte del puerto, queda limitada por la playa de la Malvarrosa; al otro lado el paseo marítimo y la terminal de contenedores en el momento actual.

Imagen 3 (Página 2): Croquis del trazado del ferrocarril canteras del Puig al Grao de Valencia que en su recorrido cruzaba el barranco de Carraixet y la acequia de Vera con puentes desaparecidos en la actualidad, entrando en Valencia por la calle Cavite (cuyas vías aún eran visibles en la década de 1970), con un depósito de máquinas y talleres situado probablemente al final de la actual avenida de la Malvarrosa.

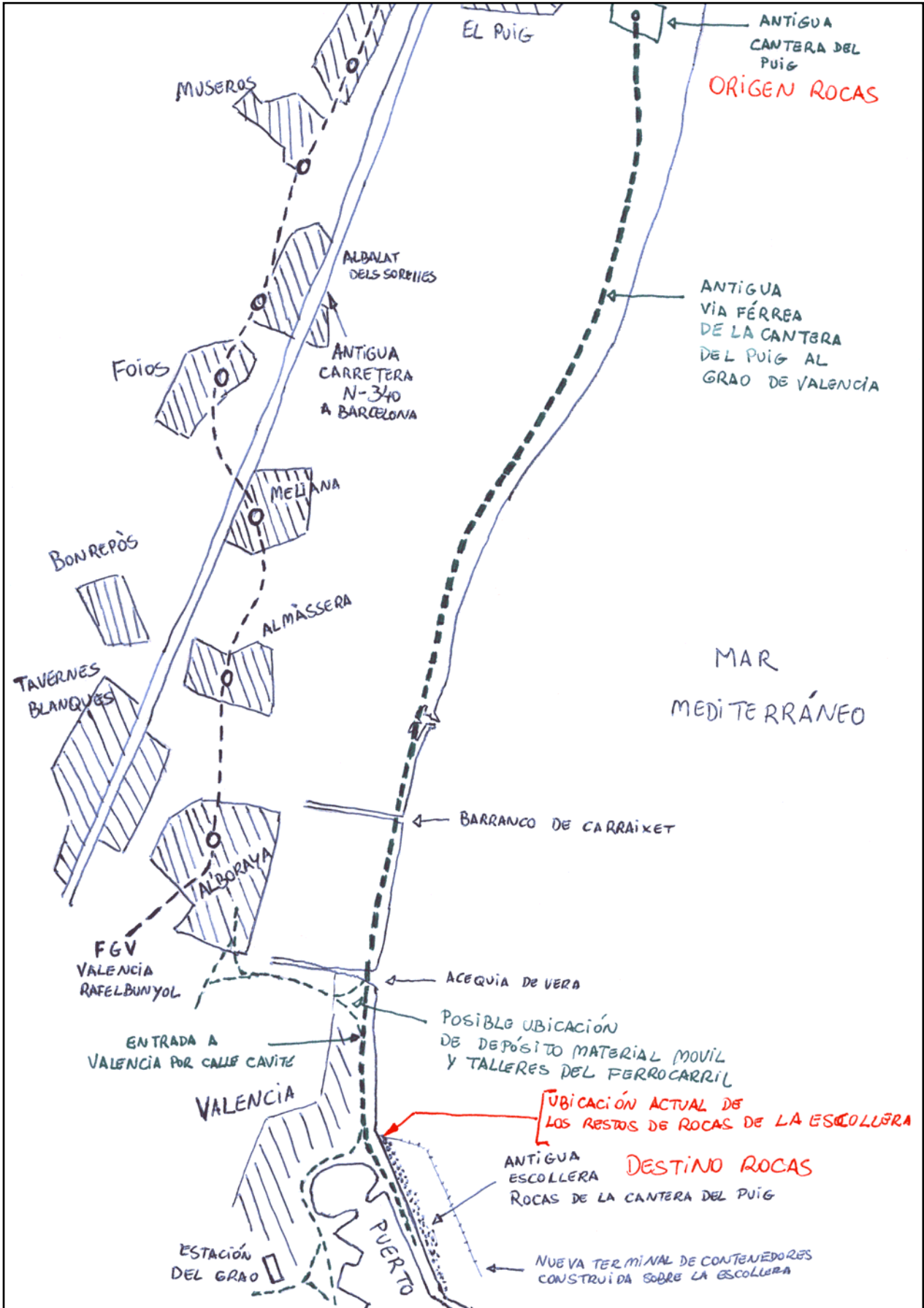




Imagen 4: El final de la escollera y el paseo marítimo del puerto de Valencia, que es utilizado a menudo por los pescadores.
Imagen 5: Cartel conmemorativo explicativo de la evolución del puerto de Valencia a lo largo del tiempo. Situado junto a la pérgola del puerto.

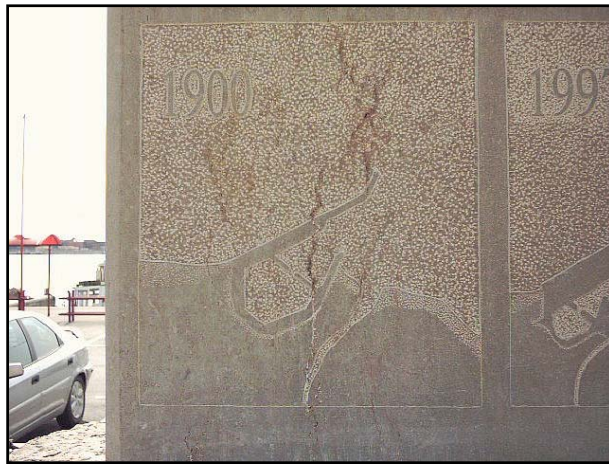


Imagen 6: Situación del puerto de Valencia en el año 1900, donde se aprecia perfectamente la localización del espigón norte realizado con rocas de la Sierra Calderona, y hoy casi extinguido.
Imagen 7: El puerto de Valencia del XIX, croquis izquierdo, al siglo XXI, croquis derecho. Las sucesivas ampliaciones han hecho casi desaparecer el original espigón de rocas rojas que han sido sustituidas por cubos de cemento.

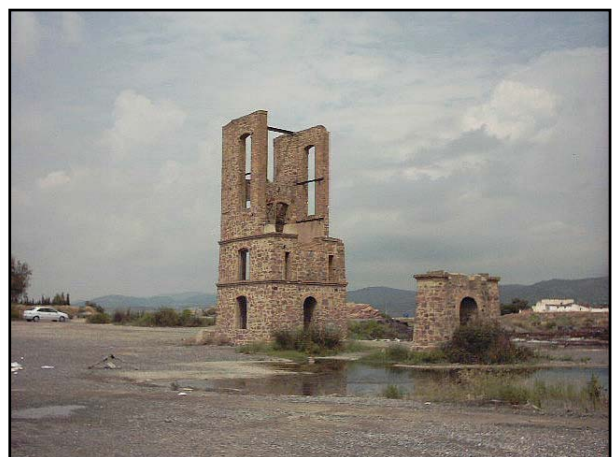


Imagen 8: Restos de la montaña del Puig convertida en cantera para su aprovechamiento de rôdenos en el puerto de Valencia. Esta característica roca en su momento tenía encima de ella un vagón de cercanías con publicidad. El cartel azul que se vislumbra al fondo indica que Puzol dista 4 kilómetros. La autovía N-221 se construyó sobre las vías del tren.
Imagen 9: Restos de antigua construcción sita en la extinta montaña del Puig y que fuera utilizada seguramente como muelle de carga de las rocas para el ferrocarril (falta la estructura metálica de la grúa que probablemente se aprovechó como chatarra). Posteriormente a su utilización como cantera se depositaron residuos al habilitar la zona como vertedero.

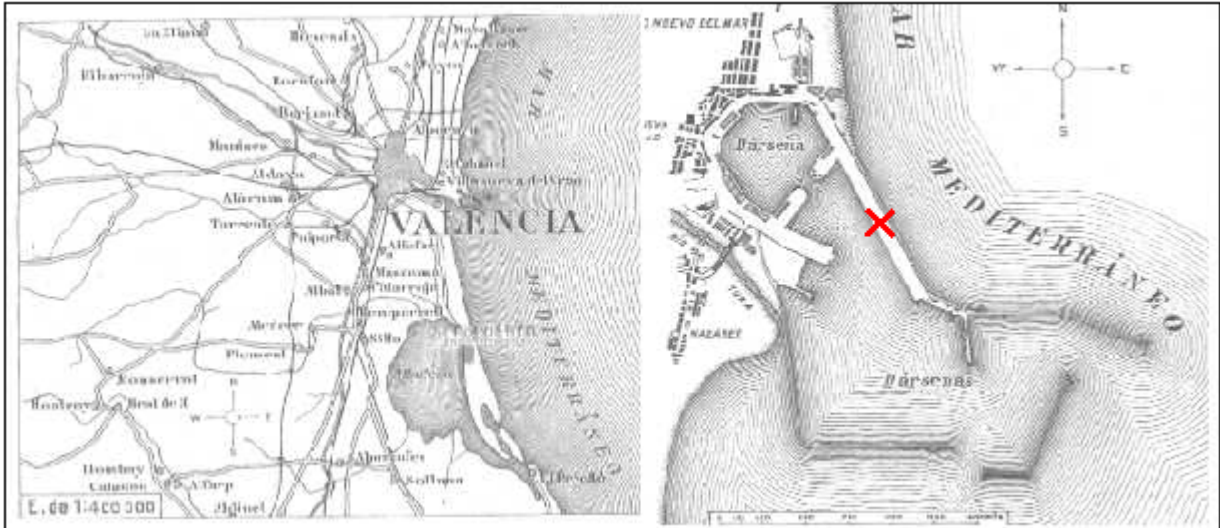


Imagen 10: Localización del puerto de Valencia en un gráfico de 1934; La escollera marcada es la construida mediante rôdenos del Puig. (Fuente: web Historia de la Aeronáutica <http://www.histaer.org>, autor Julián Oller).



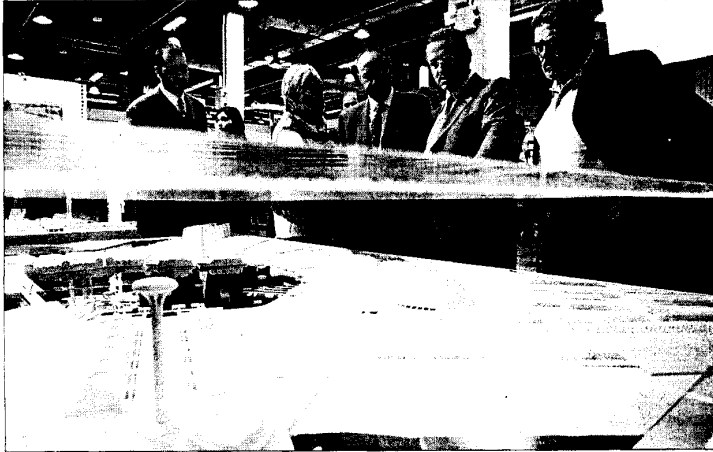
Imagen 11: Vista aérea del puerto de Valencia en 1934, con la escollera norte, hoy casi extinta, construida con la cantera del Puig en la Sierra Calderona. (Fuente: web Historia de la Aeronáutica <http://www.histaer.org>, autor Julián Oller).

Imagen 12 (página 5 superior) y 13 (página 5 inferior): Noticias aparecidas en el diario Levante-EMV según las cuales se señala que la actual escollera que sustituyó a la antigua (construida con la cantera de EL Puig-Sierra Calderona), puede desaparecer debido a la ampliación que se realizará en la parte norte, ganándole terreno al mar. La imagen central de la noticia fechada el 9 de noviembre muestra el paseo marítimo en dicha zona con los rôdenos de la Sierra Calderona como rompeolas de la escollera. (Cortesía: Levante El Mercantil Valenciano).

Imagen 14 (página 6): Suplemento especial "En Domingo" de diario Levante-EMV donde se especifica la posible obra de ampliación del puerto de Valencia hacia el norte como una ambición ya proyectada desde el siglo XIX. Los graficos muestran la futura ampliación deseada sobre la playa de la malvarrosa que pondría fin a la actual escollera construida sobre la antigua (Cortesía: Levante El Mercantil Valenciano).

La maqueta del Balcón al Mar choca de lleno con la ampliación que proyecta el Puerto

La opción de Valencia modificaría el muelle de Levante donde va el complejo de ocio



FERRAN MONTENEGRO

PROMOCIÓN. Varios concejales observan la maqueta del Balcón al Mar que se expone en la Feria Urbe y Desarrollo.

J. L. Z., Valencia El Ayuntamiento de Valencia expone estos días en la Feria Urbe y Desarrollo, certamen que aglutina la principal oferta inmobiliaria valenciana donde se exhiben también los grandes proyectos urbanos de la corporación local, una maqueta general del «Balcón

al Mar» —complejo de ocio ubicado en la dársena interior del puerto— que choca de lleno con la ampliación que dibuja el Plan Estratégico 2002-2015 de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV). La ampliación del puerto valenciano, si finalmente se opta

por esta alternativa en lugar de Sagunt, prevé ganar tres millones de metros cuadrados al mar hacia el norte del recinto (frente a la playa de las Arenas) a través de un muelle y su correspondiente dique de abrigo que cubren por completo la fachada marítima incluida en la citada

área de recreo.

El proyecto del «Balcón al Mar» exhibido estas jornadas en el mencionado certamen ferial y que el Ayuntamiento vuelve a promocionar a través de la campaña institucional «Valencia avanza!», difundida en soportes escritos y electrónicos, tiene como principal punto de referencia un «piruli» destinado a restaurante-mirador. Sin embargo, si la Autoridad Portuaria de Valencia apuesta por la ampliación del recinto de El Grao de Mar de la del Camp de Morvedre —eso se decidirá en 2004— el «Balcón al Mar» experimentará significativos cambios en su parte recayente al exterior (actual muelle de Levante), ya que la zona colindante a esta zona es donde se construirá la ampliación portuaria.

Afección sobre las playas

Además, según sostienen diversos informes técnicos, el plan de ampliación previsto en el norte del puerto de Valencia generaría un impacto negativo para las playas del entorno (Malvarrosa y Cabanyal), así como para las del sur (Pinedo, Saler y La Dehesa). En el caso de las del norte, el impacto visual sería impactante, ya que daría lugar a una playa cerrada por un lateral.

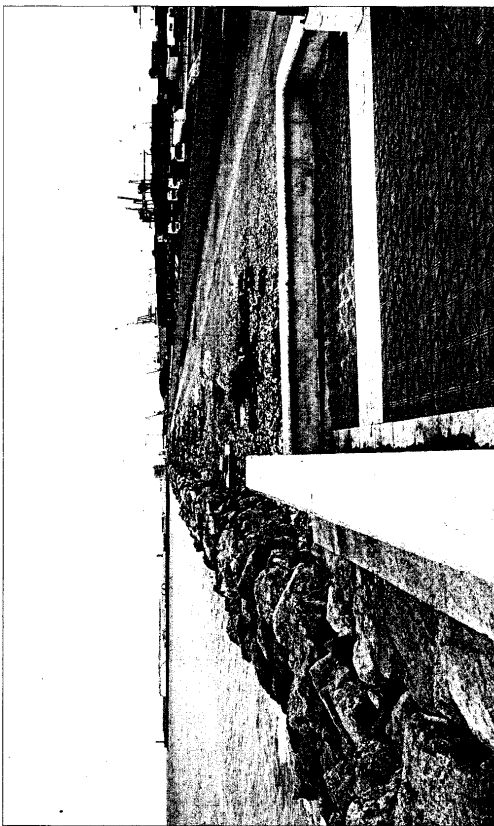
DEBATE SOBRE EL FUTURO DEL PUERTO → Afecciones urbanísticas

Los planes de ampliación del Puerto de Valencia por la zona norte ganando casi tres millones de metros cuadrados al mar desfiguraron uno de los proyectos municipales inacabados como es el Paseo Marítimo, cuya prolongación por la zona peatonal del ma-

El Paseo Marítimo quedará inconcluso

El proyecto de Colomina queda otra vez desfigurado y la Autoridad Portuaria aprovechará un tramo para zona de ocio

Las declaraciones del candidato a la alcaldía del PSV, Raimon Rubio, en la ciudad de Valencia, han generado una polémica que se prolonga en el tiempo. Rubio se refiere a que el diseño para construir el túnel bajo el agua para vehículos en las transversales del puerto. «Lo critica porque no se quiere, esconden una falta de iniciativa y está instalado en la mente, pero en los años de gobierno socialista no se ha hecho». Rubio se opuso a que desde las arcas municipales se pusiera dinero para un proyecto que beneficia al puerto. Con este proyecto se procura



SE ACABÓ. Final de la zona peatonal del Paseo Marítimo construida en el malecón y espacio sin elevar a continuación que figura en el plan municipal.

■ A la alcaldesa no le desagrada la ampliación del puerto pero no se decanta por ninguna opción

La alcaldesa de Valencia, Rita Barberá, afirmó ayer que, de producirse la ampliación por el nor-

te, el entorno del Balcón al Mar estaría con mayor calidad. Rubio, en su momento, dijo que si bien se decantó por una opción de las dos, no se opuso a su ejecución pero matizó que «no es el momento de decantarse por ninguna de las opciones y defendió que el plan no tiene opción a las playas se mantiene. En este sentido desde el puerto se ha sentido mucha sensibilidad».

Por su parte, Barberá lamentó las declaraciones del candidato a la alcaldía del PSV, Raimon Rubio, en la ciudad de Valencia, que se prolonga en el tiempo. Rubio se refiere a que el diseño para construir el túnel bajo el agua para vehículos en las transversales del puerto. «Lo critica porque no se quiere, esconden una falta de iniciativa y está instalado en la mente, pero en los años de gobierno socialista no se ha hecho».

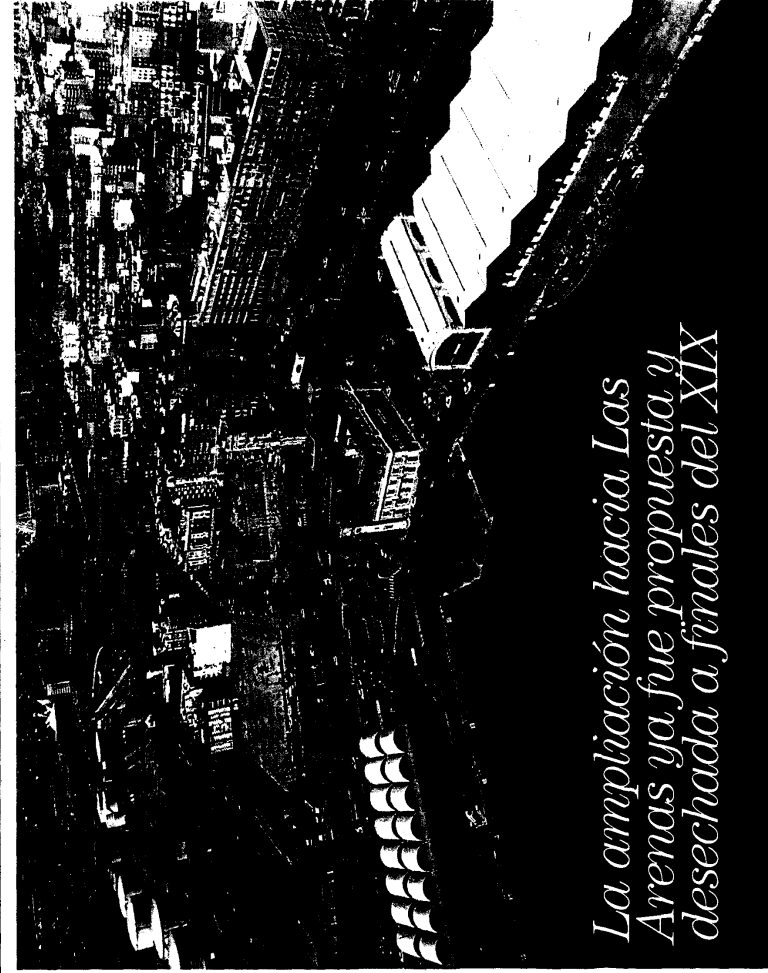
Rubio se opuso a que desde las arcas municipales se pusiera dinero para un proyecto que beneficia al puerto. Con este proyecto se procura

La finalización de ese espacio peatonal, que casi llegaba hasta el faro, no se ha incluido en los presupuestos municipales de los últimos años y desde el área de Urbanismo siempre se ha afirmado que «ya se hará porque no corre prisa». Pero la paralización de esos trabajos para hacer el paseo, que se unirá con el proyecto del Balcón al Mar, lo ha abocado a su desaparición. Otra consecuencia es que el espacio que se ha cedido a la corporación municipal

Lo que sí ha hecho la APV es contemplar la traza de paseo peatonal construido en el malecón para prolongarlo ganando espacio al mar y recoger una zona de ocio que servirá como pantalla visual de la gran prolongación del puerto hacia el norte.

El presidente de la APV, Raimon Rubio, ha explicado que en la opción de Valencia «la zona norte del espacio» —donde ya hay hecho un tramo del paseo peatonal del paseo marítimo— que a la playa de las Arenas se cedera y en su lugar se está construyendo un puerto deportivo, un balneario de agua marina y otros equipamientos de ocio.

URBANISMO LA PRENSA VALENCIANA DE FINALES DEL SIGLO XIX DEBATO CON PASIÓN LOS DIVERSOS MODELOS DE XX



La ampliación hacia Las Arenas ya fue propuesta y desechada a finales del XIX

¿PUERTO HACIA EL NORTE?

Josep Vicent Borrà Miquel
VALENCIA
FOTO: PRESENT MONTENEGRO

Se observaron con atención una fotografía aérea de Valencia en marzo de 1981. En el momento que al norte de la avenida del Puerto —antiguo Canal Grau—, la función residencial y de ocio se ha consolidado, tanto en su primera línea —el paseo marítimo— como en los barrios del Cabanyal-Canyamelar y Malvarrosa, mientras que hacia sur y hacia el nuevo cauce del Turia, la actividad portuaria está haciendo resaca en el casco urbano de la ciudad, la dársena histórica. En este modelo asintótico un nudo y funciones lo ha sido también socialmente hablando: gran parte de los costes del mismo se han hecho

El modelo de relación «no escrito» entre el puerto y la ciudad siempre ha propuesto una expansión portuaria hacia el sur desde que, a finales del siglo XIX, ya se discutieron pública y arádamamente distintos modelos de ampliación. Finalmente, en 1894 se optó por el crecimiento sur, no sin antes haberse debatido la opción norte, muy similar a la que más de un siglo después se vuelve a postular.

Al menos, desde finales del siglo XIX y que las actuaciones del siglo XX han reafirmado. De hecho, cuando se amplió el puerto por el norte se produjo la ruptura del modelo tradicional, cosa que, de realizarse, lo que fuesen más a propósito, En el siglo XVII se propuso un canal navegable entre el Caballal y la Alameda. En 1881, el plan de ampliación del puerto se concretó en una solución por el norte, muy similar a la que se acaba de proponer, y ya entonces fue muy polémica y se desestimó.

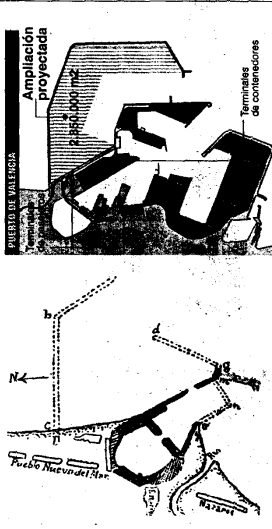
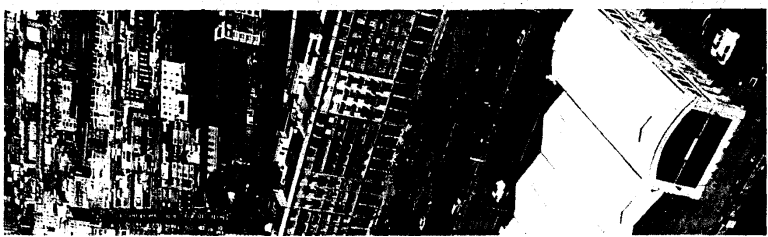
desaparta una calle de truenos difícil de cerrar y en cualquier caso, debería poner en discusión también otros aspectos de aquella relación. **INTENTOS NUMCA REALIZADOS** En la historia urbana de Valencia encontramos proyectos jamás realizados que pretendían ocupar la zona norte de la fachada marítima con infraestructuras relacionadas con el puerto. En 1676 Tomás Guada y Antoni Ferrer, ante la invitación del gobierno municipal para construir un puerto «enfrente de la Hermita del Caballal» en el pasadizo que fuesen más a propósito,

propusieron excavar un canal entre el Cabanyal y la Alameda, pasando por el Canal de Algorrot. Jamás se realizó. En 1856, el ingeniero Manuel Soria diseñó un proyecto de transformación urbana para el puerto, donde el ferrocarril entraba desde el sur de la ciudad y se dirigía al norte de la Alameda del Puerto, se demostraba, a su juicio, poco eficiente. Nunca se llevó a cabo. Pero existe otra tercera propuesta que se acerca a la que el Plan Estratégico de la construcción de una nueva dársena al norte de la histórica. **UNA PROPOSTA DE AMPLIACIÓN NORTE YA EN 1881** Una vez construida la dársena principal del puerto a mediados del siglo XIX, la discusión sobre

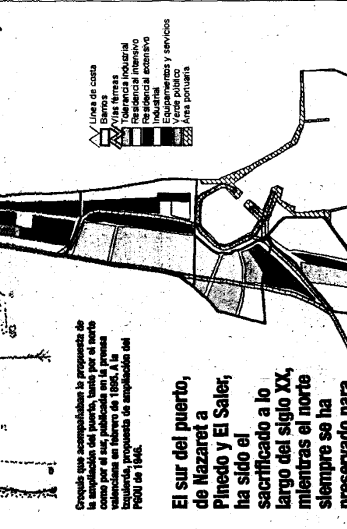
distinguo. El marino propoña construir una nueva escuela de pilotos para el puerto de Valencia. A poco que concluyamos el estudio, actual, podíamos ver cuánto debe estar al proyecto de Masese. **ALTERNATIVAS A LA OPCIÓN SUR DE PROGRESO PORTUARIO** Sin embargo, volvieron a surgir propuestas de alternativas norte. El 24 de febrero de 1886, un periódico de Valencia publicaba un artículo firmado con el seudónimo *Inquiridor*, en el que se recordaba que el puerto de Valencia en 1881, frente al Cabanyal-Canyamelar, posiblemente se el abandono de la opción sur, un dique por Masese. Para clarificar las propuestas, se reproducían incluso, ambas, la norte y la sur. Un defensor de la opción suspensiva

distinto. El marino propoña construir una nueva escuela de pilotos para el puerto de Valencia. A poco que concluyamos el estudio, actual, podíamos ver cuánto debe estar al proyecto de Masese. **ALTERNATIVAS A LA OPCIÓN SUR DE PROGRESO PORTUARIO** Sin embargo, volvieron a surgir propuestas de alternativas norte. El 24 de febrero de 1886, un periódico de Valencia publicaba un artículo firmado con el seudónimo *Inquiridor*, en el que se recordaba que el puerto de Valencia en 1881, frente al Cabanyal-Canyamelar, posiblemente se el abandono de la opción sur, un dique por Masese. Para clarificar las propuestas, se reproducían incluso, ambas, la norte y la sur. Un defensor de la opción suspensiva

VISIÓN DEL PUERTO



Como se puede comprobar, la propuesta de ampliación por el norte que se acaba de presentar en 2002 coincide con la que hizo más de un siglo ya se presentara y desestimó del XIX.



sema interior y construyeron el nuevo puerto norte de Valencia. Por último, el río se canalizó. El peligro del río se castigó, pero no se eliminó. Podemos decir que el desarrollo del modelo portuario acordado. Podemos decir que el desarrollo del puerto había triunfado plenamente y el siglo XX no hizo sino confirmarlo.

LAS DETERMINACIONES DE LOS PLANES GENERALES DE 1946 Y 1966 Una vez aceptada la orientación general del crecimiento del puerto de Valencia y de la dársena de Malvarrosa y de la dársena de la Alameda, se aprobó el Plan General de Ordenación Urbana del siglo XX. En ese sentido, si observamos los dos planes generales que en 1946 y 1966 pretendieron ordenar el crecimiento de Valencia y marcar sus tendencias de expansión futura, podremos concluir que ambos confirmaron grandes trazos, el modelo de crecimiento de los años sesenta. El Plan General de 1946 no cambió, en lo sustancial, el reparto general de usos. Al contrario, amplió el uso residencial y de ocio sur portuario. El modelo general hacía tiempo que se había consolidado, a costa, entre otras cosas, de los intereses y derechos de los vecinos de la zona sur.

de los muelles de Valencia, basado siempre en una ampliación hacia el sur. El modelo de ampliación actual, podíamos ver cuánto debe estar al proyecto de Masese. **ALTERNATIVAS A LA OPCIÓN SUR DE PROGRESO PORTUARIO** Sin embargo, volvieron a surgir propuestas de alternativas norte. El 24 de febrero de 1886, un periódico de Valencia publicaba un artículo firmado con el seudónimo *Inquiridor*, en el que se recordaba que el puerto de Valencia en 1881, frente al Cabanyal-Canyamelar, posiblemente se el abandono de la opción sur, un dique por Masese. Para clarificar las propuestas, se reproducían incluso, ambas, la norte y la sur. Un defensor de la opción suspensiva

de los muelles de Valencia, basado siempre en una ampliación hacia el sur. El modelo de ampliación actual, podíamos ver cuánto debe estar al proyecto de Masese. **ALTERNATIVAS A LA OPCIÓN SUR DE PROGRESO PORTUARIO** Sin embargo, volvieron a surgir propuestas de alternativas norte. El 24 de febrero de 1886, un periódico de Valencia publicaba un artículo firmado con el seudónimo *Inquiridor*, en el que se recordaba que el puerto de Valencia en 1881, frente al Cabanyal-Canyamelar, posiblemente se el abandono de la opción sur, un dique por Masese. Para clarificar las propuestas, se reproducían incluso, ambas, la norte y la sur. Un defensor de la opción suspensiva