

Las cinco naves de las atarazanas del Grao de Valencia.

Propuestas de uso para un recuperado
espacio histórico.

Miguel Ángel Catalá Gorgues

Director de Museos del Ayuntamiento de Valencia

RESUMEN

El presente artículo se estructura en los siguientes apartados: historia del edificio de las atarazanas, sus características arquitectónicas, usos actuales y optimización de su espacio con algunas propuestas de usos alternativos. El Encuentro Europeo de Astilleros Históricos: Territorios y Espacios para la Cultura, celebrado en Sevilla los días 14, 15 y 16 de mayo de 2008, y el haber sido designada Valencia como sede del Encuentro de 2010, determinan una seria reflexión sobre el pasado, el presente y el futuro de tan singular edificio así como respecto a la procelosa vinculación del mismo con el proyecto y realidad del museo marítimo.

ABSTRACT

This article is divided into the following sections: history of the building of the Atarazanas, its architectural features, current uses and optimization of its space with some proposals for alternative uses. The European Meeting of Historic Shipyard: Territories and Spaces for Culture, held in Seville on 14, 15 and May 16, 2008, and Valencia have been designated as the seat of Encounter 2010, identifies a serious reflection on the past, the present and future of the building as unique as well as the tempestuous linkage with the same project and the reality of the maritime museum.

HISTORIA DEL EDIFICIO.

Antes de abordar propiamente este apartado debe hacerse constar que en Valencia, además de las atarazanas del Grao, existieron las llamadas atarazanas reales o *draçana del Senyor Rei*, edificio que debió estar situado, probablemente, cerca del emplazamiento del actual, esto es en el propio Grao. De ellas existe documentación al menos desde el año 1321¹ y es en esas atarazanas donde debieron construirse, por encargo de reyes como el propio Don Jaime el Conquistador o su hijo Pedro III, algunas de las naves que participaron en las expediciones militares por el Mediterráneo durante el último tercio del siglo XIII; es posible, de otra parte, que tales atarazanas fueran una ampliación de las ya existentes en época musulmana pues hay constancia que el citado Pedro III mejoró las de Barcelona, Tortosa y Valencia;² estas últimas consistirían quizá en sólo unos terrenos próximos a la playa y al embarcadero donde construir las naves al aire libre, provistos de unos simples cobertizos o *barraques* para almacenar materiales, bancos de *fustería*,

pollines, *grills* y otras herramientas y pertrechos, similares, probablemente, dichos cobertizos, a los que en la misma zona de la Vilanova del Grao servirían para concentrar y depositar a buen recaudo las mercancías que se cargaban y descargaban a través de reducidas naves o por medio de unos rudimentarios embarcaderos de madera.

Otras atarazanas, éstas situadas intramuros y dependientes del municipio —la *Taraçana que es dins de la ciutat*—, anteriores a las que la propia ciudad construiría en el Grao, estaban ubicadas en concreto en una zona comprendida entre el final de la calle de les *Barques* y el de calle del *Mesó de la Nau*, existiendo memoria de una antigua calle de la *Taraçana*, lo que podría fijar con más exactitud la localización de este edificio de la *Taraçana vella* entre la derribada Casa de las Coronas, al comienzo de la actual calle del Poeta Quintana o en el solar de la misma casa según señala el P. Teixidor,³ hasta más allá del actual Palacio de Justicia o antigua Aduana, llegando posiblemente sus instalaciones y dependencias

¹ Efectivamente un documento fechado el 30 de septiembre de ese año (A.M.V., *Manual de Consells*, sign., A-1, f. 173), citado por Gemma Contreras Zamorano y Amadeo Serra Desfilis, “L’arsenal de la Ciutat: les drassanes del Grao”, *El port de València i el seu entorn urbà. El Grao i el Cabanyal-Canyamelar en la història*, València, 1997, pp. 29-56, hace constar ya la existencia de una *draçana del rei*, *pròxima al camí que unia el Grau amb la ciutat i a les carnisseries de la Vilanova*. Ello demuestra por tanto que durante un tiempo hubo más de una *drassana* en el propio Grao. De otra parte una *Lletra misiva*, fechada el 5 de noviembre del año 1334 y dirigida por la ciudad de Valencia al *amat Mestre Pau de Corçavi*, *Guarda de la Draçana del Senyor Rei, del Grao de la Mar de la Ciutat de València*, (A.M.V., *Lletres misives*, sign., 1334-1337, fol. 24, trascripción documental y comentarios de A. Janini de la Cuesta en “El Justicia y las Atarazanas del Grau de la Mar de València a principios del siglo XIV”, *XVIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Valencia, 1970, II, pp. 241-252), avala la existencia de un oficial real responsable de esas otras atarazanas.

² Así, Ramón Muntaner describe en su *Crónica* (edic., a cura de Vicent Josep Escartí, València, 1999, I, p. 97-98) el arreglo que hizo el rey *Pere el Gran* de las atarazanas de Tortosa, Barcelona y Valencia en estos términos: *Lo dit senyor rei En Pere anà endreçant sos regnes... E puis ell endreçà totes ses drassanes, així en València e en Tortosa e a Barcelona, que les galees esteguessen en cobert; e feu darassanals per tots los llocs on li paria que galees degues tenir... Los dos de necessitat fossen la u a Barcelona e l’altre a València, per ço com són les dues ciutats en què ha major poder de hòmens de mar, que en ciutat que ell baja.*

³ En *Antigüedades de Valencia*, Valencia, edic. 1895, II, p.12. Llamábase Casa de las Coronas por el privilegio concedido en 1530 por Carlos V a Don Juan de Cervelló, señor de Oropesa, al permitirle *poner por todas las almenas alrededor de ella la insignia de unas Coronas reales, como hasta hoy permanece*

anexas a ocupar parte del actual *Parterre*, no lejos por tanto del antiguo cauce del río Turia.⁴ Dedicadas a la construcción de embarcaciones pesqueras de pequeño calado, allí se guardaban también pertrechos marineros como velas, remos y jarcias; una deliberación de la ciudad de 1403 daba cuenta de la queja del prior del convento de Santo Domingo por el ruido que armaban calafates, herreros, barqueros y carpinteros, *ab graan enuig del golpear* en su cotidiano trabajo. En la citada disposición precisan los jurados que, como *la dita plaça e totes altres de la ciutat* eran de uso público, desestiman aquella protesta por la construcción de embarcaciones, pues alegan que *en tots temps sia estat acostumat fer barques en la dita plaça sens alcuna contradicció*.⁵ Caídas en desuso a principios del siglo XV, si no antes, pasaron dichas atarazanas a ser propiedad del gremio de pescadores, rodeándosele, a finales de 1416, de un huerto.⁶ En tiempo de las *Germaníes*, esto es hacia 1521, el antiguo edificio de la *Taraçana* se habilitó como depósito de artillería, en estrecha vinculación, quizá con la *Escopetería* o Casa de Armas, a cargo también del *Consell de la Ciutat*.

Centrándonos ahora en las atarazanas subsistentes –*les Drassanes del Grau de la Mar*–, restauradas

en la década de los años ochenta del pasado siglo, hay que subrayar de inmediato que las primeras referencias explícitas a unas atarazanas dependientes de la ciudad en el Grao –escalón o *grau*, en el sentido de puerto–, zona del entonces simple embarcadero marítimo, vienen a datarse en torno al año 1338. Así lo hace constar concretamente una provisión del *Consell general* de la ciudad, de 28 de agosto, por el que se acuerda proyectar un edificio adecuado para guardar convenientemente las velas, remos, jarcias y demás pertrechos navales pertenecientes a la municipalidad.⁷

Años después, a mediados del siglo XIV, es razonable pensar que el edificio comenzara a levantarse, próximo a *les drassanas reials*, en la misma explanada por tanto donde, como ya se ha indicado, se construía, a cielo abierto y junto a la misma orilla del embarcadero, por los calafates y *mestres d'aixa* o carpinteros de ribera, todo género de embarcaciones. Al menos, ya en 1377, hay noticia documental acerca de la producción y avituallamiento –a expensas de la ciudad y en edificio construido *ex profeso*–, de grandes embarcaciones o galeras utilizadas para el comercio, fletadas sobre todo para asegurar la importación de trigo desde Sicilia así como la exportación a

⁴ M. A. de Orellana precisa con exactitud la ubicación de estas atarazanas al referirse a la desaparecida calle de la *Taraçana*, en su *Valencia antigua y moderna*, Valencia, edic., 1924, II, p. 625-627. Restos de esas atarazanas se descubrieron en 1965 al derribar los edificios de viviendas situados entre las calles de Colón y Poeta Quintana, la plaza del Picadero o actual de los Pinazo y la calle de Cerdán de Tallada: los viales o relejes que, hendidos sobre el suelo, se apreciaron entre aquellos restos no eran sino parte de las rampas o gradas de deslizamiento de las embarcaciones construidas en ese edificio hasta su transporte al lecho del cauce del río, entonces con el suficiente caudal como para ser depositadas allí y surcar, aprovechando la corriente fluvial, hasta la desembocadura del río y el no lejano mar. La información me la facilitó hace años Alberto Tomás Cebriá, antiguo operario del S.I.A.M., que intervino en dichos hallazgos. De otra parte, en las proximidades del antiguo convento de Santo Domingo, y no lejos por tanto de esas atarazanas, se localizaron, en 1995, con motivo de la remodelación del edificio Oliag de viviendas, proyectado por el arquitecto Sebastián Monleón, un conjunto de estacas de madera con trazas de haber formado parte de un antiguo embarcadero de época islámica. Vid al respecto Josefa Pascual y Josep Vicent Lerma, “Embarcadors i fondeaders d'època islàmica a València”, *Historia del Puerto de Valencia*, Valencia, 2007, pp. 48-49.

⁵ V. Vidal Corella, “Construcción de barcas en la plaza de Tetuan”, *Las Provincias*, 24 de enero de 1982.

⁶ J. Hinojosa Montalvo en *Cuentas de la industria naval (1406, 1415)*, Valencia, 1973, pp. 55-57, documenta los pagos o *missions* que libró la ciudad en 1407 a cuenta de *les portes noves del portal maior de la Taraçana que es dins de la ciutat*.

⁷ La citada provisión indica textualmente lo siguiente: *Encara ordenaren que dels diners de la imposició fos feta una casa convenient al Grau de la Mar, en la qual les vetles, remes e exàrcies e altres coses que són de la Ciutat bonament pusquen star, per esquivar loguer de casa, jassia que en lo dit Grau a present no haga casa sufficient a obs de les dites coses.* (A.M.V., *Manual de Consells*, sign., A-3, f. 236 r), documento publicado por Francisco Almela y Vives en *Las Atarazanas del Grao*, Valencia, 1953, p. 6, quien añade por su parte la siguiente traducción: *también acordaron que del dinero de la imposición (o contribución) se construya en el Grao de la Mar una casa a propósito, en la que las velas, los remos, las jarcias y otros objetos de la Ciudad puedan guardarse convenientemente para evitar alquiler de casas, aunque de todos modos no haya ahora en el mencionado Grao una casa que baste para dicho fin.*



Fig. 1.- Fachada principal de las atarazanas. Fotog. de Josep Manel Vert.

la misma de productos textiles, velas inclusive, o cueros manufacturados en Valencia a más de todo tipo de artilugios metálicos.⁸ (Fig. 1)

El permiso de armar naves concedido a la ciudad por Pedro IV en 1386, ampliándose así la facultad hasta entonces sólo privativa del bayle general, debió activar la industria naval a cargo del *Consell* sin que mediaran para ello, por esta vez, razones puramente coyunturales o de fuerza mayor, franquicia aquélla que pudo constituir un negocio rentable, lucrativo, y fuente segura de ingresos para las arcas municipales.⁹

En 1389 es posible que estuviera ya muy avanzada la construcción de las actuales únicas cinco naves de que consta el edificio de las atarazanas, pues el 3 de junio de ese año el administrador de la obra Guillem Valat paga la cantidad de 3.052 libras por los gastos en los *porxes, clausura e cuberta de la draçana del Grao de la mar (...)* a *obs e per necessitat de guardar e estar a cubert a aquelles dues galeres que segons voler del dit Consell son estades fetes per decesió d'aquella*.¹⁰ Y dos años después, en 1391, debían estar en pleno uso las atarazanas a juzgar por la siguiente no-

⁸ El 11 de marzo de ese año se paga a Pere Borraç la cantidad de 45 libras, 15 sueldos y 8 dineros por *adobar lo camí de la mar en diverses lochs com en adobar la draçana on estàn les exàrcies e armes e arneses de la Ciutat com encara en tacar la galea Sent Vicent, la qual és pròpia de la dita Ciutat e estava sobre vaser*. (A.M.V., *Censals, Albarans*, sign., 1-9, f. 40 v., documento publicado por Gemma M. Contreras Zamorano en *Las Atarazanas del Grao de la Mar*, Valencia, 2002 p. 48, y facilitado por Amadeo Serra Desfilis).

⁹ L. Piles, en op., cit., *supra*, p. 123, indica que la franquicia de armar naves por parte de la ciudad debía acompañarse de una garantía o determinación de fianzas ante el Bayle General; estas fianzas serían: 15.000 florines de oro por galera; 10.000 por galeota de 25 letras banco; 6.000 por galeota de veinte bancos y 4.000 por cualquier otra nave de remos.

¹⁰ A.M.V., *C. Com. Albarans*, sign., J-23, ff. 31 v- 32 r., documento citado por Gemma Contreras y Amadeo Serra en "L'arsenal de la ciutat: les drassanes del Grau", *El port de València i el seu entorn urbà. El Grao i el Cabanyal-Canyamelar en la Història*, Valencia, 1997, p. 30.

ticia: *Lo que diu aquest acort pres en lo Concell de 17 d'agost es que les dues galeres noves de la dita Ciutat, les quals són a present en la draçana del Grau de la mar d'aquella, sien acabades a tots obs, axi dobra com darmes e de exarcies e d'altres coses.*¹¹

Poco tiempo después, en 10 de mayo de 1396 concretamente, se paga a Jaume Falomir la cantidad de 2.000 sous *per a obs de la obra de les voltes de la draçana del Grau de la mar.*¹² Y dos años después, el 28 de septiembre de 1398, es posible que todas las cubiertas del edificio estuvieran ya a punto de ser concluidas en la forma esencial que hoy presentan, y ello a tenor de la noticia reseñada en el *Libre de memòries* y que recoge cierto documento publicado posteriormente también por Francisco Almela y Vives.¹³ La centuria inmediata pues, prácticamente todo el siglo XV, coincidirá con la gran época de esplendor y actividad de estas atarazanas, asociadas a la intensa prosperidad económica del reino de Valencia y a su floreciente comercio marítimo –la ciudad almacenaba productos italianos, flamencos y otros procedentes del norte de África que posteriormente redistribuía por el interior de la península– y a las campañas navales de Alfonso el Magnánimo.¹⁴ La documentación relativa a la intensa actividad industrial de carácter naval sufragada por el erario municipal



Fig. 2.- Un aspecto de la fachada porticada de las atarazanas en la que resulta visible una de las gárgolas con el escudo de la Ciudad. Fotog. de Josep Manel Vert.

¹¹ *Libre de memòries, sucesos e fets memorables e de coses senyalades de la Ciutat de València (1308-1644, Valencia, 1930, I, edic., S. Carreres Zacares, p. 176, en donde también se especifica lo siguiente: Com la ciutat provehy que les dites Cases de la Tarassana del Grau fossen acabades e fornides de armes e de sarcies per a les galees.*

¹² A.M.V., *Sotsobreria de Murs i Valls*, sign., d3-7, f. 216 v., documento publicado por Contreras y Serra, *ibidem*, 1998, p. 32.

¹³ Y que a la letra dice: *En el Concell de 21 d'octubre se prengué aquest acort que lliteralment diu: Item, fet a relació al present Concell com lo racional de la dita ciutat duptava e recusava escriure en lo compte de les dates dels bonrats Jurats e Clavari de l'any passat una quantitat de 92 florins quel bonrat en Jboan Suau, J. dels dits jurats, se havia, fets tacxar e dar, estant jurat, per sos treballs de solicitar o tenir a prop la obra de les galeres noves e dels porches de la Draçana del Grau, la qual fubía e feu fer la dita Ciutat. Almela y Vives, en *ibidem*, 1953, p. 6, traduce y reseña esta noticia en los siguientes términos: Un jurado llamado Juan Suau, planteó determinada cuestión administrativa acerca del Racional en relación con las bóvedas (las cubiertas cabría decir más bien) de las Atarazanas, obra que tenía a su cargo, así como intervenir en dos nuevas galeras de la Ciudad.*

¹⁴ L. Piles Ros, *Apuntes para la historia económico social de Valencia durante el siglo XV*, Valencia, 1969; M. Llop Catalá, *La economía valenciana en el siglo XV (los precios)*, Valencia, 1973; J. Hinojosa Montalvo, *Cuentas de la industria naval. 1406, 1415*, Valencia, 1973; E. Belenguier Cebriá, *València en la crisi del segle XV*, Barcelona, 1976; R. Ferrer Navarro, *La exportación valenciana del siglo XV*, Zaragoza, 1977; J. Hinojosa Montalvo, "Aspectos de la economía valenciana entre 1406 y 1415", *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, 1977, LIII, pp. 87-117; idem, "Intercambios y relaciones entre Valencia y las ciudades marítimas del norte europeo", *I Congreso Internacional Cívitas Europa*, Valencia, 1996; A. Díaz Borrás y R. Cariñena Balaguer, "La ruta marítima Valencia-Alejandro y la promoción comercial de la construcción naval durante la Edad Media", *La construcción naval y la navegación. Actas del I Simposio de la historia de las Técnicas*, Santander, 1996, pp. 441-451; A. Borrás, "La Valencia marítima durante el reinado de Alfonso el Magnánimo", *Ausias March y su tiempo*, Valencia, 1997; P. Navío Latorre, "Armamento de naves en Valencia a principios del siglo XV", *XVIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó*, València, 2005, I, pp. 975-984; I. Aguilar (coordinación) y V.V.A.A., *El comercio y el Mediterráneo. Valencia y la cultura de la mar*, Valencia, 2006, etc.

es abundante,¹⁵ no siendo menor la generada por intervenciones puntuales relativas a obras de mantenimiento, reparación y mejoras del edificio. No debieron ser escasos tampoco los trabajos de reparación realizados en las propias naves y que exigían su traslado, en ocasiones, a las propias atarazanas; sólo para el año 1401 se contabilizan trabajos de este tipo en más de cincuenta embarcaciones.¹⁶ (Fig. 2)

Por no incidir directamente en el tema ahora abordado, dejamos de lado la construcción, entre 1416 y 1418, del *bell porxe* en piedra, un gran edificio destinado no sólo a almacenar determinados efectos relativos a la construcción naval sino también, a modo de una prestigiosa sede institucional, donde celebrar determinados actos oficiales de la Ciudad en ocasión de recepciones a altos dignatarios. Obra desde luego de cierto porte monumental, en su realización consta la intervención de Joan del Poyo, el *obrer de vila* valenciano más importante de las

primeras décadas del siglo XV al servicio del municipio.¹⁷

Durante el siglo XVI sin embargo, el conjunto arquitectónico y los anexos de las atarazanas van perdiendo su función propia y primordial como casa y taller de construcción, depósito y reparación de naves con carácter exclusivo, si bien aquella otra parte de ese conjunto —*obra... bona e profitosa e convenible a la honor de la ciutat*—,¹⁸ de la que no ha quedado rastro material, siguió sirviendo de digno marco de alojamiento y recepción, como el tributado a Fernando el Católico y a su segunda esposa Doña Germana de Foix, durante su visita a Valencia en 1507.¹⁹ Pocos años después, en 1512 concretamente, a juzgar por un inventario de esa fecha, las atarazanas eran utilizadas ya como arsenal o depósito y fábrica de fundición de municiones de guerra, además de polvorín, manteniéndose de su primitiva función servir sólo de taller de reparación de naves pero no ya como propia-

¹⁵ Baste subrayar que en 1374 la ciudad arma y construye dos galeras, tres en 1385, dos en 1388, tres más en 1393, éstas como aportación de la ciudad a la conquista de Cerdeña, un número indeterminado en 1398, seis en 1329, dos entre 1401 y 1402, otra en 1418, y otro número indeterminado de naves en el año siguiente, y dos galeras y una nave en 1420. Sin olvidar que, años antes, en 1398 concretamente, se reunió una flota valenciano-mallorquina formada por más de setenta embarcaciones que el 27 de agosto de ese año atacó la ciudad de Tedeliz, en el norte de África, expedición que adquirió carácter de cruzada local y que prosiguió dos años después con otra flota de más de cien naves. Investigadores como los citados A. Díaz Borrás y R. Cariñena Balaguer han demostrado por su parte que en las décadas de 1410 y 1420 la ciudad apoyó y subvencionó diversas iniciativas para financiar viajes y construir galeras y naves de gran tonelaje, hechos que contribuyeron a revitalizar el tráfico directo con los puertos de Siria y Egipto. Años después, los astilleros valencianos comienzan a construir embarcaciones a mayor escala, sobre todo a partir de la primera expedición de Alfonso el Magnánimo a Nápoles: Valencia contribuyó a esta empresa de manera decisiva, y de sus atarazanas salieron gran número de galeras, entre ellas la real, en la que había de viajar el propio monarca.

¹⁶ Piles, *ibidem*, 1969, 136.

¹⁷ F. Iborra Bernard y M. Miquel Juan, “La casa de las atarazanas de Valencia y Joan del Poyo”, *Anuario de estudios medievales*, enero-junio de 2007, pp. 387-409.

¹⁸ Almela y Vives, *ibidem*, 1953, 8.

¹⁹ Ese recibimiento tuvo lugar concretamente el 20 de julio de 1507 según consigna el citado *Libre de memòries*, II, p. 750. Ya un siglo antes, el 20 de agosto de 1409, se celebró en las atarazanas una cena en honor del Papa Benedicto XIII con motivo de su embarque a Perpiñá (*Libre de memòries*, 1930, I, p. 457), lo que indica el uso polivalente a que desde bien temprana fecha tuvo este edificio. Diez años después tenía lugar en las mismas atarazanas otro convite *per raó de la mostra que la Galera Real féu partint de la platja del dit Grau* (A.M.V., *Clavería comuna*. sign., *Comptes*, O-7, ff. 140v-141r, noticia dada a conocer por Contreras-Serra, *ibidem*, 1997, 37). Y en 1421 hubo allí mismo una importante reunión del *Consell Secret* —esto es el gobierno ejecutivo de la ciudad, integrado por los jurados, racional y síndico— (A.M.V., *Manual de Consells*, sign., A-27, fol., 280 v.), documento dado a conocer por Contreras, *ibidem*, 2002, 93.

mente astillero.²⁰ El edificio de las atarazanas, dada su amplitud y funcionalidad, comenzó a destinarse también a almacén de trigo y de otros cereales dado que su estructura cubierta y ubicación junto al puerto favorecía tener depositadas a buen recaudo las reservas de trigo importado desde el sur de Italia, como paso previo a su concentración en el edificio del *l'almolí*²¹ y ulterior traslado de los excedentes a los *sitges* en Burjassot.²² Ello parece anticipar el periodo de franca decadencia en todo lo relativo a la construcción naval a cargo de la ciudad, una decadencia que se prolonga por todo el siglo XVII sin posibilidad de recuperación en lo sucesivo, toda vez que la industria municipal astillera comienza a ser asumida casi exclusivamente por la Corona o por armadores privados. Esa situación, parangonable con la acaecida en las atarazanas de Barcelona y de Sevilla, no dejó de repercutir negativamente en la conservación y estructura del propio edificio.²³

Habiendo perdido pues Valencia —la *Ciutat e Regne*— toda competencia en ese orden, como sucedió también en otros municipios españoles portuarios, a partir de 1707 —dadas las restrictivas medidas impuestas por la nueva administración borbónica tras la consecuente pérdida de autonomía por parte de las instituciones forales como el propio Ayuntamiento, consecuente todo ello a

los decretos de Nueva Planta—, las atarazanas devienen pronto en simple almacén de provisiones, primero, y depósito de sal o *alforí*, poco después, quedando su cuidado a cargo de administradores dependientes de la Corona.

En manos ya de arrendadores, lo que subsistía del edificio de las atarazanas fue transferido a la Real Hacienda en 1802 como compensación de la deuda que tenía contraído el municipio por la contribución de los “trescientos millones”. Enajenado el histórico inmueble, el propio gobierno central vendió las cinco naves a otros tantos particulares en 1840, lo que determinó el encegamiento o tabicado de los arcos paralelos a los ejes de la nave y la consecuente incomunicación de éstas entre sí, acelerándose con todo ello el progresivo deterioro arquitectónico de tan amplia construcción.

Así y todo, el 11 de noviembre de 1949 (B.O.E. de 24 de noviembre) se promulga el decreto de declaración de monumento histórico artístico a favor del histórico edificio, muy degradado a la sazón y desde hacía mucho tiempo por seguir utilizándose como naves industriales e incluso, una de ellas, haber servido con anterioridad de teatro y posterior sala de cine hasta 1936, en tanto en otra se integró una vivienda de dos plantas con fachada modernista; otra de las naves sufrió considerables desperfectos por efecto de la ex-

²⁰ Almela y Vives, *ibidem*, 1953. Al respecto debe subrayarse que en la progresiva inutilización de las tradicionales atarazanas como astilleros fue determinante el paulatino aumento de volumen y tonelaje de las embarcaciones, debiendo abordarse su construcción no en el interior de recintos como hasta entonces sino en zonas emplazadas al aire libre debidamente preparadas al efecto, soportando los carpinteros de ribera y calafates las inclemencias del tiempo. Como ha precisado I. González Toscón en “Ingeniería portuaria. Los nuevos astilleros”, *Los genios y las máquinas. Ingeniería y obras públicas en la época de Felipe II*, Madrid, 1999, pp. 183-184, a diferencia de las atarazanas, estos astilleros estaban formados por simples gradas al aire libre, con el único requerimiento de que no se desplomaran bajo el peso del galeón en construcción, para lo cual era necesario muchas veces cimentar en los arenales y bajíos costeros mediante pilotes de madera y crear la plataforma de madera adecuada para la botadura del barco. Se necesitaban además almacenes para pertrechos y barracones para el alojamiento de los carpinteros y calafates que construían las embarcaciones. Nada más conveniente y a mano por tanto que las propias antiguas atarazanas para estos usos complementarios.

²¹ I. Aguilar, “Arte, cultura y sociedad”, *L'Almodí de València i els espais del comerç*, València, 1996, pp. 75-108; idem, *El Almudín de Valencia*, Valencia, 1996, y M. Gómez-Ferrer Lozano, “L'Almodí del Senyor Rei de la ciutat de València. Precisiones sobre su historia constructiva”, *Archivo de Arte Valenciano*, LXXVIII, 1997, pp. 69-80.

²² R. Blanes, *Los silos de Burjassot*, Valencia, 1992.

²³ En el caso de Sevilla, la desaparición del uso y función de sus atarazanas como astilleros se anticipa incluso ya al siglo XV, toda vez que el tamaño de los nuevos navíos imposibilitaba su construcción en el histórico edificio, que atenderá desde entonces funciones tan heterogéneas como la de almacén de pertrechos para las flotas de Indias, pescaderías municipales, lonjas de mercaderes, depósitos de azogue, maderas, cinabrio, etc., utilizándose algunas de sus naves, desde finales del siglo XVI, como dependencias de la aduana.

plosión de una bomba durante la guerra civil.²⁴ (Figs. 3, 4 y 5)

El texto introductorio de aquel decreto, con buen sentido, afirmaba entre otras cosas: *Se impone adoptar las medidas oportunas para atajar la desnaturalización de edificaciones que deben perdurar como vivo testimonio de grandeza y estímulo de continuidad. Pero, no obstante la promulgación de dicho decreto, simple declaración de intenciones, para que las cosas cambiaran aún habría que esperar casi treinta años, hasta 1978 en concreto, cuando, siendo alcalde Miguel Ramón Izquierdo, se plantea por fin la recuperación del edificio con la expropiación y adquisición, primero, de tres de sus naves por parte del Ayuntamiento de Valencia, operación que se prolonga y culmina durante los años 1980 y 1982 con la compra de*

las otras dos naves.²⁵ Sólo a partir de entonces será posible iniciar la restauración a cargo de la Dirección General de Bellas Artes, costosa intervención llevada a cabo de modo intermitente bajo la supervisión del arquitecto Manuel Portaceli y que culmina con la inauguración del edificio, tras su completa restauración, el 9 de noviembre de 1992.²⁶ (Fig. 6)

CARACTERÍSTICAS ARQUITECTÓNICAS

Aunque el nombre de atarazanas se aplica genéricamente al conjunto de la zona donde tiene lugar la construcción naval y el almacenamiento de efectos relacionados con esta importante industria, interesa subrayar que aquí nos referimos únicamente al edificio subsistente de cinco naves,

²⁴ Inmediatamente antes de su expropiación en los años 70 del pasado siglo eran sus propietarios Enrique Illueca (tres naves, dos de ellas destinadas a talleres metalúrgicos, la otra convertida en teatro y luego en el cine “Alhambra”, clausurado desde 1936), Luís Ballester Merelo (nave la suya destinada a almacén de efectos navales, con anterioridad bodega y garaje) y Bernardo Prieto (almacén de hierros). De las varias intervenciones realizadas a principios del pasado siglo en las diferentes naves (reformas de fachadas, reparación de cubiertas, sobre todo), bajo la dirección del maestro de obras Juan Bautista Gosálvez Navarro o de su hijo el arquitecto Víctor Gosálvez Gómez, ha de destacarse la llevada a cabo por este último en la nave cuarta (en la época, calle de las Atarazanas, nº 4), cuyo proyecto de remodelación y reforma a instancias del propietario de esta nave Don José Borrás, fechado el 3 de marzo de 1913 (A.M.V., *Policía urbana*, 1913, expte., nº 19) disponía la construcción de una sobria fachada de aire un tanto *Sezession*, de tres y cinco vanos en la planta primera y segunda, respectivamente, esta última con balcón entre dos miradores, aquélla con paramentos llagados; coronábase la fachada mediante curvilíneo cimacio, recrecido y con un óculo, decorado con guirnalda festoneada sobre el tramo central, lo que contribuía a conferir gracioso movimiento en contraste con las horizontales dominantes. La vivienda que tal fachada cerraba ocupaba dos tramos de esa nave, destinándose las restantes a almacenes de la empresa del propietario.

²⁵ Santiago Bru y Vidal, cronista oficial de la ciudad e inspector jefe de archivos, bibliotecas y museos del Ayuntamiento de Valencia a la sazón, escribía en su opúsculo *Las Rocas del Corpus y su refugio temporal en las Atarazanas*, Valencia, 1981, pp. 62-63, lo siguiente: *La intención del Ayuntamiento de Valencia ha sido y es dedicar esta antigua construcción a Museo Marítimo, y a ello van dedicándose tanto las etapas de su adquisición, hasta la totalidad, como los trabajos de limpieza llevados a cabo en lo adquirido hasta hoy y el comienzo de las obras de restauración, que ya han comenzado en parte. Obras que continuarán en lo sucesivo hasta la recuperación arquitectónica de todo el conjunto.* Significativamente, diez años antes, José Martínez Ortiz, predecesor del anterior en el cargo de inspector jefe de archivos, bibliotecas y museos municipales, daba a la luz un folleto de divulgación (el texto de su conferencia pronunciada en 1971 en el Ateneo Marítimo) con el expresivo título de *Las atarazanas y el museo marítimo de Valencia* y en el que, con un optimismo que el tiempo se ha encargado de diluir, no vacilaba en dejar escrito en la página 26: *Las atarazanas están en condiciones para que, una vez conseguida la propiedad y realizadas en ellas las obras pertinentes de restauración y acomodo, su destino sea –jamás puede ser otro– el de servir de albergue al Museo Marítimo Municipal. Valencia cuenta ya con numerosos objetos para el mismo.* Y el propio Martínez Ortiz, llevado de un legítimo pero ingenuo entusiasmo –*sancta simplicitas!*–, todavía se permitía fantasear: *Sería uno de los mejores de la Ciudad, ubicado donde corresponde, abierto al mar –que deberá verse desde sus puertas– y a las gentes, para lo cual lo ideal sería que el edificio de las Atarazanas no fuera cerrado por líneas de edificaciones que lo encallejonaran (sic) y que, dando el mismo nombre a su plaza, actualmente con amplio solar, se mostrara con la dignidad que le corresponde. Todas las comparaciones son odiosas, pero ahí tenemos el Museo Marítimo de Barcelona, magníficamente emplazado e instalado en sus propias Atarazanas. ¿Hemos de ser también en esto menos los valencianos? Ni lo somos ni lo queremos ser.* ¡Pues, a ver, que se note!, añadido por mi parte con cierto escepticismo.

²⁶ M. Portaceli, “Las Atarazanas de Valencia vuelven a la vida”, *Rehabilitación*, Valencia, 1994, 1, pp. 4-9. Sin embargo, un informe de 9 de septiembre de 1994 hubo de hacer constar, entre otros extremos, la existencia de filtraciones de aguas fluviales desde el exterior y cubiertas de las naves primera y segunda, lo que determinó la clausura del edificio y de todas sus actividades hasta que pudieran subsanarse esas y otras deficiencias.

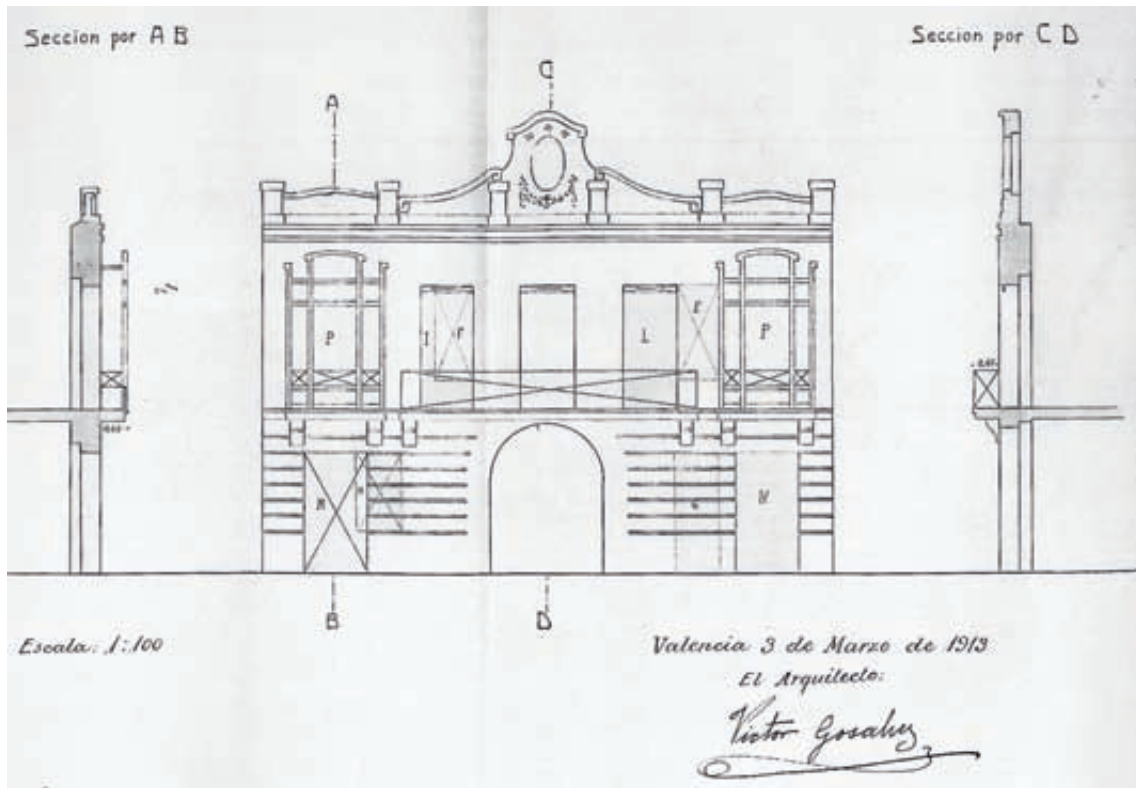


Fig. 3, 4 y 5.- Interior de una de las naves de las atarazanas, antes de su restauración, vista exterior de las mismas y proyecto de fachada modernista de la nave nº 4.

una construcción que ocupa un solar considerablemente extenso en forma de planta rectangular de 48 metros de longitud por 68 de ancho, lo que arroja una superficie total de algo más de 3.500 m², con fachada principal orientada, lógicamente, a levante, esto es al antiguo puente o embarcadero, la actual dársena interior del puerto.²⁷

Construidas las atarazanas a base de tapial o enfoscado de mortero de cal y arena revestido de ladrillo en arcos y pilares, verdugadas de ladrillo y calicanto en cerramientos, y *atobons*, esto es, ladrillos de barro cocido macizo, vigas de madera y teja moruna en las cubiertas,²⁸ nada tiene de extraño que su estructura y revestimiento hayan tenido que sufrir sucesivas intervenciones de reparación y mantenimiento a lo largo de sus más de cinco siglos de existencia.

Una descripción sumaria del edificio permite apreciar que cada una de las cinco naves está dividida en ocho tramos o crujías, resultantes de la intersección de nueve arcos diafragmáticos de ladrillo –cuarenta y cinco en total–, de 10,40 metros de luz, altura en el vértice de 9 metros y un grosor de 82 centímetros. Dichos arcos se apean sobre pilares rectangulares, transversales así mismo al eje mayor de las naves, de 2,70 metros de

altura, 2,90 metros de anchura y 0,95 metros de espesor, pilares comunes para los arcos perpiños de las distintas naves excepto en los muros de cerramiento norte y sur, ya que aquí un lado de los arcos descansa sobre contrafuertes, visibles al exterior de la fachada norte e integrados en el recinto interior los de la fachada meridional. Los cinco arcos de la fachada posterior están tabicados, por constituir el cerramiento posterior del edificio, si bien a determinada altura se han abierto ventanales. La conversión de la fachada principal en un nártex recayente a la vía pública –plaza del pintor Juan Antonio Benlliure–,²⁹ a la manera de un zaguán porticado, resultante de la apertura de la antigua fachada, ha permitido el que sus arcos permanezcan en la actualidad descubiertos en su totalidad como lo fueran en su origen, para así permitir la salida y entrada de las embarcaciones a efectos de su botadura o reparación. Los cinco arcos del siguiente tramo se presentan en la actualidad parcialmente tabicados por situarse allí el moderno cerramiento con sus respectivos ventanales.³⁰ (Fig. 7)

Arriostan los arcos diafragmáticos, en sentido perpendicular a éstos, una serie de arcos apuntados formeros, en número de treinta y

²⁷ Anejo al edificio de las atarazanas existían otras construcciones interrelacionadas con éstas como los ya citados *porxes*, importante obra realizada en piedra proyectada ya en 1409 y de la que subsiste abundante documentación (vid. Contreras, *ibidem*, 2002, 72-96), pero no vestigio material alguno, así como una serie de dependencias íntimamente vinculadas a la función del astillero naval, tales depósitos de madera, balsas donde sumergir éstas para su empleo ulterior, el embarcadero propiamente, etc. Una curiosa noticia inserta en el tantas veces citado *Libre de memòries* (I, p. 479), a propósito de prestar la Ciudad al rey Alfonso el Magnánimo, en diciembre de 1418, para su viaje a Barcelona, cinco galeras –dos de ellas las tituladas *Real* y *Sant Jordi*–, señala que para tenerlas a punto se enviaban a *hòmens destres a buscar en los bosch acostumats fusta de carrasca e altra que sia obs tro a forniment de tres o quatre galeres, e aquella sia tirada ab carriu tro al Grau e mesa en estany o basses prop la Draçana al Grau de la mar a fi que quant obs sia la Ciutat no puxa fer sos fets*.

²⁸ Lo que las hace un tanto equiparables a las reales atarazanas de Sevilla, comenzadas a construir en el Arenal del Guadalquivir en 1252 por mandato de Alfonso X el Sabio y de las que subsisten siete naves de un total de diecisiete, difiriendo por ello, las de Sevilla y Valencia, de las de Barcelona, los arcos de cuyas once naves son de piedra, las más antiguas de la época de Jaime el Conquistador. El mejor estado de conservación de las de Barcelona y de las mismas siete naves de las atarazanas de Sevilla respecto a las de Valencia, objeto de la profunda repristinación a que se ha hecho referencia, débese a que tanto las de Barcelona como las de Sevilla fueron reutilizadas durante el siglo XVIII como maestranzas de artillería dependientes del ramo de la guerra, sin que su enajenación viniera a parar a manos de particulares como lo ocurrido en las nuestras, lo que determinó su fraccionamiento y progresivo deterioro por la tan inapropiada destinación de sus cinco naves.

²⁹ Hasta 1939 recibía la denominación más apropiada de calle de las Atarazanas, rotulación que perpetuaba el uso del edificio y que nunca debió cambiar por la otra, puramente coyuntural y susceptible de emplearse en otro entorno.

³⁰ Con esa articulación del referido zaguán porticado en el ámbito de la plaza, actualmente peatonal, a más de dotar a la fachada del edificio de una mayor monumentalidad, se vislumbra ya desde el exterior su peculiar estructura arquitectónica interior, lo que permite también situar a cubierto pero bien visible en este tramo inmediato a la vía pública piezas emblemáticas de grandes dimensiones como alguna imponente ancla antigua, un poderoso timón, una hélice de regulares dimensiones, etc.



Fig. 6.- Vista interior de una de las naves de las atarazanas. Fotog. de Josep Manel Vert.



Fig. 7.- Aspecto del interior de las atarazanas tras su restauración. Fotog. de Josep Manel Vert.

dos, de 7 metros de altura, 5,30 metros de luz y un grosor de 0,85.³¹ Dichos arcos permiten la comunicación de las cinco naves entre sí lo que determina la obtención de hasta cuarenta tramos rectangulares en retícula que tienden a dar sensación de amplísimo espacio único, diáfano, y a su vez interrelacionado, mediante un total de setenta y cinco arcos, a modo no muy diferente de lo que acaece en otros edificios del gótico catalán donde todas las naves –caso de las lonjas de Barcelona, Valencia, Palma de Mallorca o Zaragoza– presentan la misma altura.

Como es norma constante en todos los edificios cubiertos con armadura de madera sobre arcos perpiaños,³² las cubiertas a dos aguas de las atarazanas de Valencia están formadas por co-

rreas de madera y una cumbre, hendidas sobre el trasdós, en ángulo muy abierto, de los arcos diafragmáticos. Un entramado de pares de madera sustenta los tableros de ladrillo sobre los que se instalan a su vez las tejas árabes. Las aguas vierten directamente al exterior a través de cuatro grandes canalones internos que corren a lo largo de toda la longitud de las naves, los cuales se prolongan en voladizo a modo de gárgolas, apoyándose sobre sendos sillares talonados, resaltando sobre la superficie latericia de las fachadas principal y posterior por aparecer, tallado en piedra, en su frente, el escudo barrado y coronado de la ciudad en forma tetragonal o de losange, a semejanza del empleado por primera vez en 1385 en un sello del *Consell general de la Ciutat*.³³ (Fig. 8)

³¹ Sigo las dimensiones ofrecidas por R. Ferrando Pérez y J. Sánchez Adell en “Las atarazanas de Valencia”, *Saitabi*, 1947, núms. 23-24, pp. 60-63.

³² Sus ejemplos podrían multiplicarse. Recordemos como muy representativas de éste género de construcción las enfermerías de las abadías cistercienses de Fossanova o Cassamari, los hospitales de Olessa de Bonesvalls, Coll de Balaguer, Vich o el de la Santa Cruz de Barcelona, los dormitorios o refectorios monásticos de Fountaine, Fontfroide, Guérard, San Galdano, Poblet, Santes Creus y Benifassá. Vid. L. Torres Balbás, “Naves cubiertas con armaduras de madera sobre arcos perpiaños a partir del siglo XIII”, *Archivo Español de Arte*, 1960, XXXIII, pp. 19-43, quien, sólo para la provincia de Sevilla, enumera nada menos que quince templos dotados de este tipo de cubiertas.

³³ M. A. Catalá Gorgues, “Las Atarazanas góticas del Grao de Valencia”, *Goya*, 1995, n° 245, pp. 264-272. En “Les Drassanes del Grau de la Mar. Dades per a la història i la recuperació d’un edifici monumental”, artículo publicado en el suplemento del diario *Levante* “Territorio y Vivienda” el 13 de marzo de 1994, saludaba yo mismo la rehabilitación del edificio en estos términos: *La recent obertura de l’edifici de les Drassanes de València ha propiciat, a més que la recuperació d’un monument força interessant, per part de molts valencians, d’un conjunt arquitectònic fins ara inaccessible i absolutament alterat dintre i fora de la seua fisonomia, tot i que havia restat fins fa poc segmentat en tants espais com propietaris posseïa i destinat, a més a més, a usos gents adients.* Y de cara a su inminente apertura volvía a la carga: *Properament està previst inaugurar una primera fase del Museu Marítim –caldrà incidir en la necessitat d’uns criteris museogràfics i unes dotacions econòmiques raonables-, havent-se traslladat a una de les cinc naus de les Drassanes, els fons, -tan anecdòtics i insuficients- de dit museu.*



Fig. 8.- Otro aspecto del interior de las atarazanas. Fotog. de J. M. Vert.



Fig. 9.- Vista de las naves trasversales. Fotog. de Josep Manel Vert.

Tratándose de un edificio derivado desde el punto de vista estructural de las antiguas *navalia* romanas, emparenta morfológicamente por tanto con las famosas Reales Atarazanas de Barcelona, anteriores en su origen a las de Valencia,³⁴ existiendo similitudes arquitectónicas entre éstas últimas y determinados templos de estructura así mismo muy funcional existentes en la propia región valenciana (hasta casi un centenar, iglesias rurales y simples ermitas incluidas), destacando entre aquellos templos los conservados en Lliria, Xàtiva, Sagunt, Segorbe, Catí, Coratxà, Morella, Ternils, Traiguera, Forcall, Godella, Alzira, Albocàsser, Sant Mateu, Altura, etc. o, sin salirnos de la propia ciudad de Valencia, la iglesia primitiva del ex convento del Carmen, a más de otras construcciones de carácter civil como algunos hornos medievales aún hoy subsistentes en Sant Mateu, Alpuente, Lliria, Ludiente; almacenes o alhóndigas –los de Ollería, Sant Mateu, Vil lareal–, los hospitales medievales de Gandía, Morella o Lliria, cierta posada como la de Sagunt, etc., edificios todos ellos caracterizados por sus arcos perpiños transversales a la nave y cubiertos con armadura de doble vertiente,

una solución pragmática que abarataba los costes de la construcción al evitar el cuantioso maderamen de las cimbras inherentes a las cubiertas abovedadas.³⁵

Volviendo a las atarazanas del Grao hay que subrayar que el proceso de su construcción debió ser relativamente rápido, en torno quizá al último tercio del siglo XIV, lo que se refleja en la sorprendente unidad estructural del conjunto del edificio, adaptándose sus sucesivas e inmediatas etapas constructivas a una idea preconcebida apenas alterada, tendente a satisfacer las necesidades derivadas de su destinación específica durante un período que pronto se revelaría con fecha de caducidad más bien temprana así como de los otros usos que hubo de sufrir, persistentemente, el histórico inmueble. El mismo número de cinco naves –tan habitual en edificios de gran amplitud– pudo significar una elección prevista desde el principio, no contemplándose la adición eventual de cualquier otra, algo determinado también por la interrumpida progresión de la industria naval a cargo de la ciudad, aspecto este que no hay que olvidar y que explica la diferencia de las atarazanas de Valencia respecto a las de Barcelona y Sevilla, ambas dependientes

³⁴ Unas y otras comparten un discurso arquitectónico común con las de Sevilla, Málaga o Palma de Mallorca e incluso con las de Venecia, Génova y Pisa.

³⁵ A. Zaragoza Catalán, “El espacio de la vida cotidiana: naves de arcos de diafragma y de techumbres de madera”, *Arquitectura gòtica valenciana. Siglos XIII-XV*, Valencia, I, 2000, pp. 21-42, y “Arquitecturas del gòtico mediterráneo”, catálogo de la exposición *Una arquitectura gòtica mediterrànea*, Valencia, 2003, pp. 110-128.

de la Corona y dotadas por tanto de generosos subsidios que permitieron sucesivas ampliaciones en orden a su uso específico de astilleros bien que en detrimento de la unidad estructural tan característica de las de Valencia. El que la fachada lateral septentrional esté provista de contrafuertes sobre los que estriban los arcos perpieños por este costado, contrafuertes de los que carece la fachada lateral opuesta, ya que se hallan aquí integrados en el recinto interior, explícate aquello quizá por estar más expuesta esta otra vertiente a los embates del viento NE y del propio oleaje, cuyas violentas acometidas debía amortiguar la escollera o muro de contención todavía existente adosado al tramo comprendido entre el primer y segundo contrafuerte.³⁶ (Fig. 9)

USOS ACTUALES

Desde el momento mismo en que se planteó rehabilitar el edificio de las atarazanas siempre se pensó en destinarlo a Museo Marítimo.³⁷ Sin descartar que, dada su considerable capacidad y amplitud, tal uso pudiera ser compatible con otros fines culturales íntimamente relacionados con su finalidad museística, habilitando determinados espacios para salas de exposiciones, audiovisuales, conciertos, conferencias, etc.³⁸ Voces autorizadas así lo entendieron sin descartar que la verdadera función del edificio fuera albergar ese museo.³⁹ (Fig. 10)

Al tiempo de plantearse la restauración del edificio, una vez expropiadas sus cinco naves y

³⁶ Personas de edad todavía recuerdan la existencia de una parte de la muralla posterior que circundaba las atarazanas por detrás.

³⁷ A principios de 1974 se optó por una solución negociada entre las administraciones central y municipal para la recuperación de las Atarazanas: la expropiación a los adventicios dueños de las cinco naves del edificio por parte de la Dirección General de Bellas Artes, su restauración por parte del Ministerio de la Vivienda y la urbanización del entorno a cargo del Ayuntamiento, todo con la vista puesta en destinar el histórico inmueble a Museo Marítimo. Vid, al respecto, entre otros artículos aparecidos por entonces en la prensa, el reportaje de V. Fayos, “Solución mixta para el rescate de las Atarazanas. Bellas Artes, expropia; el Ministerio de la Vivienda, restaura, y nuestro Ayuntamiento, se encarga del entorno”, *Levante*, 2 de mayo de 1974, así como el de O. Real, “Museo Marítimo de Valencia. Su situación, provisional, en las torres de Serranos. Las atarazanas del Grao, albergue definitivo”, *Levante*, 10 de marzo de 1974.

³⁸ Muchos años antes incluso que el edificio de las atarazanas pudiera estar acondicionado para tal fin se sentaron las bases de dicho museo marítimo, materializadas en una selección de objetos museables –maquetas de modelos náuticos, piezas de arqueología y artillería naval, alguna bitácora, etc.–, expuestos en los bajos de las torres de Serranos desde finales de 1974. Lo que nunca pasó de conato de museo de la navegación demuéstralo una grandilocuente declaración de intenciones reflejada en el “Reglamento del Museo Marítimo de Valencia” –copiado en realidad del de Barcelona publicado en 1959–, aprobado por acuerdo del Ayuntamiento Pleno de 3 de marzo de 1972 y cuyo artículo 1º proclamaba: *El Museo Marítimo Municipal es un centro cultural perteneciente al Excmo. Ayuntamiento de Valencia, dedicado a estudiar, recoger, conservar y exponer aquellos objetos históricos, artísticos y científicos vinculados con el mar en su más amplio sentido, contribuyendo con ello a difundir y exaltar el pasado marítimo español y a dar a conocer el de otros países, así como a la investigación y progreso de las ciencias y actividades relacionadas con la navegación y especialmente la contribución de Valencia a la Marina Nacional.* Preveía, además, en su artículo 5º, la agrupación de los objetos a exponer de acuerdo con las siguientes secciones: 1) *Marina: Arquitectura y construcción naval.- Maquinaria naval.- Industrias navales.- Marina de guerra: Armas y defensas navales. Arsenal.- Marina mercante.- Marina pesquera.- Marina deportiva y actividades subacuáticas.- Banderas.- Costas y puertos.- Aeronáutica naval.* 2) *La navegación y sus ciencias auxiliares: Navegación.- Cosmografía.- Geografía.- Cartografía.- Oceanografía.- Meteorología.- Astronomía náutica.- Maniobra.- Electricidad y radio.* C) *Arqueología e historia: Documentos.- Numismática y filatelia.- Viajes y exploraciones.- Objetos de interés arqueológico.- D) Sociología y economía marítima: Derecho marítimo.- Comercio marítimo.- Industrias pesqueras.- Usos y costumbres marineras.- Gentes de mar.* E) *Arte: Modelismo naval.- Dibujo.- Grabado.- Pintura.- Escultura.- Cerámica.- Fotografía.- Otras manifestaciones artísticas.* Contemplaba así mismo la creación de una biblioteca especializada y, en un fantástico alarde de desconocimiento de la prosaica realidad municipal y de sus restrictivos imperativos político-burocráticos, el artículo 10º determinaba que el Consejo Asesor tendría las siguientes atribuciones: *Proponer el presupuesto y programa de actuación al principio de cada Ejercicio.- Informar los asuntos relativos al Museo Marítimo que deban decidir los órganos rectores del Excmo. Ayuntamiento, según la competencia que corresponde a los mismos con arreglo a lo dispuesto en los artículos que regulan aquella (...)- Informar sobre las personas que deben cubrir las vacantes que se produzcan en su seno.- Promover la adquisición y depósitos de las piezas.- Estimular las donaciones, herencias, legados y depósitos de los particulares.- Promover la realización de conferencias, exposiciones y actos culturales en general sobre materia de la competencia del Museo.- Promover todas las actividades necesarias para que el Museo pueda desarrollar eficazmente la función educativa, cultural y artística que le compete y las demás que se le asignan en este Reglamento.*

³⁹ La prensa de la época es muy explícita al respecto, recogiendo inclusive declaraciones de los propios responsables municipales del momento.

recuperadas por la ciudad,⁴⁰ la Consellería de Cultura, Educació i Ciència elaboró en 1983 un ambicioso *Avantprojecte d'estructura i de treball per a l'organització d'un Museu de la Romanització Valenciana* del que nunca más se supo.⁴¹

En 1987, sin embargo, una moción de la concejalía de Educació, Acció Cultural i Patrimoni Històric de 22 de octubre, era así de explícita, luego de hacer referencia a los orígenes y situación del museo marítimo en su sede provisional de los bajos de las torres de Serranos:

La peculiar estructura de las Atarazanas, edificio entrañado íntimamente en la historia de la navegación

valenciana, resulta muy adecuado a los fines de un museo marítimo, y así se ha reconocido en los últimos años. Las características y naturaleza de un museo de este carácter exige grandes espacios para disponer con holgura la exposición de modelos náuticos reproducidos a escala real o para la instalación, inclusive, de embarcaciones auténticas en progresivo desuso pero susceptibles aún de rescate, evitando así la desaparición irreversible de tipos tan genuinamente autóctono como los “albuferecs”, “bous”, “pailabots”, etc.

De otro lado, la destinación de las Atarazanas del Grao como museo marítimo ha fundamentado, además, toda la actuación legal emprendida hace años por diversas corporaciones municipales en pro, primero, de la expro-

⁴⁰ Reivindicada la propiedad históricamente municipal del edificio desde hacía años, en junio de 1974 el Ayuntamiento de Valencia, de una parte, y las Direcciones Generales de Bellas Artes y de Arquitectura de la Administración Central, de otra, convinieron la expropiación de las atarazanas, en manos entonces de particulares, por parte del Ayuntamiento, que devendría así en titular del inmueble luego de haber estado enajenado durante casi dos siglos, confiando la restauración de las mismas y la dignificación de los entornos, dentro de la actuación prevista en el plan parcial nº 14, a las citadas direcciones generales y al propio Ayuntamiento. Un informe del arquitecto Manuel Portaceli, de fecha 8 de julio de 1983, cifraba el presupuesto estimativo de la restauración de las cubiertas de las dos primeras naves y del interior de la primera, así como de la restauración o sustitución de las cubiertas de las tres naves restantes, limpieza y restauración de los interiores de cuatro de las naves, pavimentado y restauración del conjunto de las fachadas en la cantidad de 165.388.000 pesetas, cantidad que pronto se revelaría insuficiente a todas luces.

⁴¹ Contemplaba dicho proyecto (poseo fotocopia del mismo), auspiciado e incluso redactado por el prestigioso y recordado arqueólogo Enric Llobregat, los siguientes apartados: *I. Emplaçament i estructura.- A les drassanes gòtiques de la ciutat de València, prop del port, cinc naus de coberta en armadura, sobre pilars i arcs. Es necessari respectar la identitat i volum essencial del bastiment, donat el seu valor monumental. Això suposa que tan sols es pot aïllar a dintre d'ell un àrea per a exposicions transitòries i visionat d'un vídeo resum del museu, amb caràcter pedagògic, la qual cosa obliga a tindre ben a prop, o àdhuc adosat a les drassanes un altre edifici dedicat a: magatzems, laboratoris de restauració, oficines de la direcció i conservadors, oficines administratives, sala de juntes, biblioteca, arxius, gabinet fotogràfic i gabinet pedagògic. II. Composició i fons del Museu.- Cal comptar amb una sèrie de convenis previs amb altres museus ja existents que garantitzen el dipòsit o la cessió de fons i materials a exposar. Al mateix temps cal tindre en compte que la romanització valenciana no es en absolut la d'Andalucía o del nord d'Àfrica, amb riquesa, d'objectes bells i significatius ans una zona marginal amb pocs monuments i tan sols dues colònies. Abast de la instal·lació: desde la II Guerra púnica fins a l'aparició dels musulmans (714-d.J.C.). Donada la manca de monuments i de grans obres d'art cal fer èmfasi des d'una òptica de mapes, plànols i maquetes sobre: procés de la conquesta i de la romanització, xarxa viària, urbanització i urbanisme, ocupació del camp, vil·les rústiques, centuriacions, etc., conreus i indústries: ceràmica comuna (àmfores), saladura de peixos, seques i encunyacions monetàries, etc. Fons abastables.- Museu Provincial de Belles Arts de València: cal un conveni o acord amb la Direcció General de Belles Arts del Ministeri de Cultura, propietaria de bona part dels objectes (epigrafia, mosaic d'El Pouaig, 5/7 escultures, mosaic de Severina, sarcòfag paleo-cristià, relleu d'Attis, restes visigodes, etc.). Servei d'Investigació Arqueològica Municipal (epigrafia, mosaic de la Medusa, abundant ceràmica). Museu Marítim J. Saludes (ceps d'ancla, àmfors, maquetes de vaixells, etc.). Servei d'Investigació Prehistòrica de la Diputació Provincial (estatua de bronze d'Àpol·lo, ceràmiques, material tardoromà, inscripcions, objectes visigots del Pla de Nadal). Possibles dipòsits d'altres museus (Provincial de Castelló, Provincial d'Alacant, Municipal d'Elx, Municipal de Borriana, Municipal de Dènia, Monogràfic de l'Alcúdia d'Elx). Reproduccions o fotografies indispensables (estates del teatre de Sagunt al Museu del Prado, fons Ibarra en el Museu Arqueològic Nacional de Madrid). Possibilitat d'exposició de mosaics no exposats en altres museus per manca d'espai. III. Tipus d'exposició.- Agradable visualment i poc atapeïda, predominància de gràfics i explicacions visuals, amb poca lletra. Fer èmfasi en maquetes, gràfics i fotografies. Preveure l'ús de holografies. Recorregut A.: procés històric diacrònic. Recorregut B.: instal·lació temàtica, sincrònica. Abans de la visita, contemplació d'un vídeo o curtmetratge comprensiu de tot el que es veurà al Museu que servirà d'introducció i de comentari, evitant explicacions ulteriors. (Muntatge a càrrec del gabinet pedagògic en col·laboració amb el departament fotogràfic). Àmbits delimitats per panells mòbils, que puguin deixar sempre en relleu la importància de l'àmbit arquitectònic. Maquetes dels grans monuments (arc de Cabanes, conjunt del castell i teatre de Sagunt, torre de Sant Josep, La Vila-Joiosa, Tossal de Manises d'Alacant, L'Alcúdia d'Elx i Portus Illicitanus). Dejamos de lado los planteamientos, un tanto utópicos, acerca de la constitución de un Consejo Asesor, responsable de las grandes líneas científicas y de las propuestas museográficas concretas, así como el ambicioso organigrama integrado por un numeroso contingente estructurado en equipos de montaje, restauradores, técnicos facultativos, arqueólogos, bibliotecarios, archiveros, responsables del gabinete didáctico, etc.*



Fig. 10- Las atarazanas habilitadas como salas de exposiciones temporales. Fotog. de Josep Manel Vert.

*piación del inmueble y, sucesivamente, del proceso inicial de su deseada restauración integral y puesta a punto, siendo aspiración unánime, sentida por el vecindario de la zona, la ubicación definitiva en dicho edificio del museo marítimo.*⁴²

Años después, en 1992 concretamente, otra moción suscrita por la misma titular de dicha concejalía en 14 de septiembre de ese año lograba el siguiente acuerdo de la Comisión de Gobierno fechado cuatro días después: *Que las Atarazanas sean destinadas a Museo Marítimo estable y a sede de actos socio-culturales de la ciudad.*

Culminado el lento proceso de rehabilitación del edificio, el 9 de noviembre de 1992 las atarazanas fueron inauguradas solemnemente por los reyes de España y comienzan a ser utilizadas como salas de exposiciones temporales y de otros eventos culturales desde el día 17 de febrero de 1994.⁴³ (Fig. 11)

Tras la primera exposición allí celebrada –la que reunió concretamente una muestra antológica del pintor y escultor valenciano Manolo Boix–, dos de las cinco naves, en principio y luego sólo una, acogieron las colecciones del llamado Museo Marítimo, instituido en 1971 e inaugurado con carácter provisional, el 11 de diciembre de 1974, en los bajos de las torres de Serranos, compartiendo espacios, simultáneamente, con otras exposiciones temporales.⁴⁴

⁴² La moción, de la que poseo copia mecanografiada, proponía en su parte conclusiva, lo siguiente: *Arbitrar los medios adecuados para ubicar en la nave restaurada de las atarazanas los fondos del Museo Marítimo provisionalmente instalado en las torres de Serranos, procediéndose al consecuente acondicionamiento de dicho local y, aprovechándose la infraestructura existente en los locales desocupados de las torres de Serranos, ubicar en los mismos una exposición permanente de carácter museal eminentemente didáctica sobre las históricas puertas y murallas, sistemas defensivos, milicias urbanas de la Ciudad, etc.*

⁴³ A pesar del citado acuerdo municipal de la comisión de gobierno de 18 de septiembre de 1992 disponiendo que el edificio de las atarazanas debe destinarse a *museo marítimo estable y a sede de actos socio-culturales de la Ciudad*, su actual uso ha quedado prácticamente reducido al de utilitario contenedor de exposiciones temporales como es público y notorio.

⁴⁴ Entre las exposiciones temporales de mayor relevancia celebradas en las atarazanas destacaríamos: “Nous Fons Municipals” (1994); “Restauracions Pictòriques Municipals” y “Artistas valencianos contemporáneos” (1995); “Arte Ibérico”, “Intermon” y “Aromas de al-Andalus” (1996); “Encuentro e Tendencias”, “Arte español para fin del siglo”, “Ecos de la materia”, “Rostro de la Semana Santa Marinera” y “El port de València i el seu entorn” (1997); “Fábricas de la Corona”, “Homenaje a José Mateu”, “Antológica de la pintora María Roca” y “Antológica del pintor Blas Parra” (1998); “El arquitecto Tolsá en las dos orillas”, “Los Mayas”, “Antológica de la pintora Rosa Torres”, “Javier Calvo” “Gilbert and George” y “XX de escultura española” (1999); “Antológica Elena Nogueroles”, “Cerámica fin de siglo”, “Colombia siglos de la humanidad”, “Optical Allussions”, “Antológica del artista de Pilar de Aristegui”, “Grabados de Philips Morris” y “Antológica de Jacinta Gil” (2000); “Trayectorias”, “Pepe el Hortelano”, “Bienal de Arte”, “Antológica de Félicien Rops” y “Antológica de Andrés Cillero” (2001); “Luís Marco Pérez”, “Antológica de Cristina Navarro”, “Antológica de Ángela García” y “Antológica del pintor Horacio Silva” (2002); “Ver y sentir. Valencia fotografiada”, “Las Bellas Artes en el siglo XX. Valencia, 1940-1990”, “Microutopías: Bienal de Valencia”, “Antológica de Vicente Peris” y “Las Bellas Artes del siglo XX. En el 250 Aniversario de la enseñanza de las Bellas Artes” (2003); “Antológica de Lluís Pla”, “Marylin Monroe”, “Contigüidades, convivencias, libertades y pluralidad en el arte valenciano” y “Derechos fundamentales y libertades en el arte” (2004); “25 Años de Arte en España. Creación con libertad”, “José Vento González”, “America’Cup Mariscal”, “Recorrido por la Pasión”, “Moski”, “Premios y Becas de Arte de Caja Madrid” y “José Quero” (2005); “Autor-Retrat. José Morea”, “El Paisatge innovat. Pepe Biot”, “Memoria de un Instante. Eugenio del Toro”, “La persecución de un sueño. Leonardo Nierman”, “Pintores, escultores y ceramistas de Paterna”, “Premios y Becas de Arte de Caja Madrid”, “Fernando Moreno Barberá. Arquitecto” (2006); “Pinturas. Enrique San Isidro”, “Un mar de mujeres”, “Navegando el mundo. Colectiva”, “Premios y Becas de Arte de Caja Madrid”, “50 años de la Escuela de Arte Barreira”, “Maquetas de Fallas de la Sección Especial” y “La memoria del temps. Aurora Valero” (2007); “Antológica del pintor Mariano Maestro” y “Antológica del pintor Adriá Pina” (2008).

El traslado de esas colecciones al edificio de las atarazanas, destinadas en principio para albergar el ansiado y definitivo Museo Marítimo,⁴⁵ generó lógicamente las más favorables expectativas, tan-

to por parte de los miembros del propio consejo asesor de dicho museo, instituido ya en la lejana fecha de 1972, tras su aprobación por acuerdo del Ayuntamiento Pleno de 3 de marzo de ese año,⁴⁶

⁴⁵ El 5 de agosto de 1993, previendo el próximo traslado del Museo Marítimo, desde las torres de Serranos al edificio de las atarazanas, tantos años diferido, elaboré un razonado “Proyecto-diseño museográfico de instalación del Museo Marítimo en las Atarazanas” como director de los museos municipales. Pero presentado ese proyecto a la Delegación de Cultura y al Servicio de Patrimonio Histórico Cultural del Ayuntamiento de Valencia, dicha propuesta debió caer en saco roto ya que no mereció ser siquiera tomada en consideración. De otra parte, algunos de los contenidos expositivos que allí se planteaban han quedado satisfactoriamente atendidos tras la creación del Museo de las Ciencias “Príncipe Felipe” y del Oceanográfico anejo así como por el nuevo Museo Municipal de Ciencias Naturales que incluye la colección conquiológica legada a la ciudad por Eduardo Roselló. En aquel “Proyecto”, planteaba la utilización de dos de las cinco naves con arreglo al siguiente discurso museográfico distribuido en los siguientes ámbitos: en el primer tramo situaba los servicios propios de acogida al visitante como el departamento de información y de visitas guiadas, el de control y seguridad, el de una tienda de “souvenirs”, “kits” náuticos, reproducciones arqueológicas y navales y librería especializada. El tramo siguiente acogería cuanto hiciera referencia al medio geofísico de la costa mediterránea, estando dedicados los sucesivos tramos, siguiendo un itinerario secuencial y debidamente singularizado, a la biota mediterránea en sus diversas manifestaciones, pasando así, desde un nivel puramente geográfico, a otro biológico o de ecosistema, punto de arranque para mostrar la interdependencia del Mediterráneo con su hábitat humano, a la realidad de este mar como vínculo de culturas, medio difusor y actuante de singulares civilizaciones, vehículo de intercambios de todo tipo, etc. Ello conectaría con los espacios expositivos dedicados a reunir piezas de arqueología subacuática y a cuanto se refiere al apasionante mundo del patrimonio arqueológico submarino, así como con otras áreas expositivas relacionadas con la historia de la navegación en general y de modo particular a la que incumbe a esta área del Mediterráneo, desde sus mismo orígenes a nuestros días, dando a conocer la evolución y progresos técnicos de la náutica y enfatizando, en lo posible, la exhibición de réplicas de embarcaciones autóctonas, sin descartar inclusive la presencia de algún modelo original o reproducido a escala real, tales la galera mediterránea, la fusta, el londró, la saetia, la polacra, el jabeque, el esquife, el *llaüt*, el pailebot, la tartana, el mismo *albuferenc*, *el caero*, etc. Complementarios en cierto modo a estos contenidos, proponía en dicho “Proyecto” incorporar series de aparejos navales, instrumentos de navegación, cartas marinas, bitácoras, piezas de motonería, herrajes, nudos y labores, fanales, exvotos marineros, etc., así como una selección de facsímiles de documentos concernientes a la historia de la navegación y del comercio marítimo valenciano, a instituciones como el *Consolat del Mar*, el Tribunal y Consulado del Comercio, a las mismas atarazanas durante su periodo activo como astilleros históricos, a las compañías navieras valencianas, las cofradías de pescadores, la Junta del Puerto, la antigua Comandancia de Marina, etc. Tampoco me parecía inoportuno dedicar un sector a la memoria de valencianos ilustres destacados por su vinculación a la marina en sus más variadas dimensiones así como a la historia, evolución y proyectos del Puerto de Valencia por medio de maquetas, planos, fotografías, grabados y textos explicativos. Distribuidas por las distintas estancias visitables y el museo, no dejaba de imaginar la incorporación de reproducciones de óleos de la escuela valenciana de pintores marinistas de los siglos XIX y XX, sin olvidar tantas obras de recreación estética –no sólo plástica sino literaria e incluso musical– que el Mediterráneo, el “Mare Nostrum”, ha suscitado en tantos artistas y autores valencianos. Sorprendentemente, un escrito de 17 de mayo de 1994 –en flagrante contradicción con el arriba citado acuerdo de la Comisión de Gobierno de 18 de septiembre de 1992 y la propia moción de la concejalía–, respondía a una consulta relativa al citado Proyecto en los siguientes términos: *Por decreto de la Teniente de Alcalde Delegada de Patrimonio Histórico y Cultural de 11 de marzo de 1994, activando la Delegación conferida por Resolución de Alcaldía nº 73 de fecha 26 de febrero de 1993, se ha dispuesto lo siguiente.- Visto el escrito de Don Miguel Ángel Catalá Gorgues, de fecha 27 de octubre de 1993, notifíquese que no es oportuno autorizar la aplicación del Proyecto-Diseño del Museo Marítimo de las Reales Atarazanas, por no estar aprobado el proyecto de ubicación de dicho museo.- Lo que le comunico a usted para su conocimiento y efectos oportunos.- El Secretario General. P. D. (firma ilegible).* ¿Hasta cuándo habrá que esperar para resolver una vez por todas la incierta y definitiva ubicación del museo marítimo si es que todavía sigue en pie el llevar adelante su realización?

⁴⁶ Su inauguración efectiva en las torres de Serranos con el nombre de Museo Marítimo “Joaquín Saludes”, tuvo lugar el día 11 de diciembre de 1974. Desgraciadamente el fallecimiento del citado Joaquín Saludes Talens, presidente del Centro de Investigaciones Subacuáticas y empresario de gran ascendente e impulsor de la creación del museo marítimo, frustró prematuramente cualquier expectativa en orden al acrecentamiento del incipiente museo así como a su dinamización. Con ello se iniciaba el reiterado infortunio del museo, situación no conjurada a fecha de hoy. Por lo que se refiere al contenido básico de ese museo hay que recordar que estaba constituido, fundamentalmente, por alrededor de setenta y cinco maquetas navales de diferentes modelos náuticos, cuarenta y cinco de ellas donadas por el extinto Patronato de la Escuela de Artes y Oficios el 11 de noviembre de 1983 o donadas en diversas fechas por particulares; además de ello dos bombardas de bronce del siglo XVI, cinco culebrinas navales de bronce del siglo XVII, once áncoras de anclaje del siglo XVI, dos anclas redondas de piedra, cuatro ánforas romanas completas, ocho ánforas romanas incompletas, etc., poco en conjunto pero en absoluto desestimable como núcleo inicial de un museo marítimo con la vista puesta en el futuro.

como de asociaciones y particulares vinculados al mundo del modelismo naval o de la arqueología submarina.⁴⁷

Sin embargo, esas expectativas, lejos de haberseles dado cumplida satisfacción, han merecido más bien cierta frustración y desencanto, primero al ser reducido el ámbito expositivo museal a sólo dos de las cinco naves, luego a una sola, sucesivamente a otra pero ya esta vez no con carácter visitable, más bien como simple almacén, hasta haberse decidido –hace unos cinco años– trasladar la mayor parte de esos fondos

a otras dependencias municipales, no accesibles al público, parte de las maquetas navales en concreto a una biblioteca municipal, los fondos arqueológicos a los depósitos del Servicio de Investigación Arqueológica Municipal.⁴⁸

Así las cosas, cuatro de las cinco naves del edificio de las atarazanas se vienen utilizando para albergar exposiciones temporales, la mayoría de ellas dedicadas a arte actual y organizadas, algunas, por el Consorcio de Museos y Exposiciones de la Generalitat Valenciana, ente al que pertenece el propio Ayuntamiento, titular del

⁴⁷ Evidenciando descoordinación y, lo que es peor, no inusual desconsideración hacia el trabajo de competentes técnicos, otro informe o, mejor, “Proyecto de creación de un Museo Marítimo y del Comercio en las Atarazanas del Grao”, firmado el 17 de diciembre de 1992 por la arqueóloga municipal Josefa Pascual Pacheco, quedó así mismo sobre la mesa. Por la validez de muchas de sus propuestas así como por la remarcable ejemplar honestidad profesional de la citada arqueóloga merece la pena desempolvarlo así mismo: *La rehabilitación de las Atarazanas del Grao ha permitido recuperar un edificio significativo de nuestro patrimonio arquitectónico, posiblemente una de las mejores muestras del gótico civil valenciano, que la desidia había condenado al olvido. La instalación en ellas del museo marítimo y del comercio constituye, en nuestra opinión, un doble acierto. En primer lugar, por la propia especialización temática del museo, que en cierta manera recupera el sentido originario del edificio, contribuyendo a la rehabilitación del conjunto. Por otra, por la propia ubicación del edificio en una zona particularmente desatendida en dotaciones culturales, como es el barrio del Grao. A pesar del gran interés que despierta entre el equipo de arqueólogos, debo manifestar nuestra perplejidad ante el encargo del proyecto a este departamento, ya que, en nuestra opinión, trasciende mucho más allá de nuestro limitado ámbito de cobertura. En los fondos arqueológicos municipales se guardan gran cantidad de contenedores cerámicos de transporte de todas las épocas –desde el siglo II a.C hasta la época moderna–, así como otros restos que testimonian un comercio ultramarino por su procedencia extranjera. No obstante, decantar la temática general del museo hacia contenidos marcadamente arqueológicos creemos que sería un desacierto, existiendo otros temas que podrían centrar más acertadamente el discurso museológico. En nuestra opinión, el futuro museo no puede entenderse como un nuevo emplazamiento del conjunto de maquetas navales y demás objetos ubicado actualmente en las Torres de Serranos –Museo Joaquín Saludes–, sino que debe obedecer a un proyecto emblemático, acorde con la realidad marítima de Valencia y capaz de incidir en la revitalización de los poblados marítimos. Debería incidir en todos aquellos aspectos que recalcan la relación entre Valencia y el mar, contribuyendo a la recuperación de todo un conjunto de manifestaciones de valor histórico y/o etnográfico en proceso de desaparición. A título meramente informativo, proponemos algunos de estos temas: –Los “mestres d’aixa” o carpinteros de ribera –un oficio artesanal casi desaparecido por la competencia de los nuevos materiales aplicados a la construcción naval y por la propia crisis del sector. Otros oficios tradicionales relacionados: “soguers”, “calafats”, “velers”, etc. La arquitectura naval: los astilleros de Valencia- La pesca. Pesca de altura y de bajura. Las artes de pesca y la especialización piscícola. La comercialización: la lonja de pescadores. Las gentes y sus tradiciones –devociones, folclore, indumentaria, culinaria ...–. El barrio de pescadores. –. Historia de la navegación. Tipología de las naves. –Las costas valencianas. Evolución crográfica y procesos de remodelación de los fondos. Fauna y flora marina. Vientos dominantes y corrientes amrinas del litoral levantino. La contaminación en el Mediterráneo. – El puerto de Valencia. Proyectos de obra y evolución histórica. – Relaciones comerciales ultramarinas de la ciudad de Valencia. Exportaciones e importaciones desde una perspectiva histórica. Influencias sobre la economía valenciana. Tipología merceológica. Fletes y “nolits”. – La configuración de los poblados marítimos: el Grao, el Cabañal, la Malvarrosa y Nazaret. Evolución histórica. Los valencianos y el mar, el disfrute de las playas: balnearios e instalaciones de uso estival. – Las atarazanas. Evolución histórica del edificio. Proyecto de rehabilitación. Dada la multiplicidad de aspectos que podrían entrar en consideración, la redacción de un proyecto museológico exigiría la intervención de especialistas de diferentes áreas: etnología, historia, biología, sociología, coordinados por un museólogo y asesorados por un especialista de la comunicación. Cabe hacer notar que el edificio en sí no cuenta con espacio suficiente para los servicios complementarios que requiere todo museo –salas de reserva, salas de restauración, despachos de administración, archivo, biblioteca, salón de actos, etc.–, por lo que sería conveniente habilitar inmuebles complementarios donde ubicarlos. En este sentido, sería aconsejable tratar de recuperar la proyección marítima del museo, hoy por hoy encajado entre edificaciones que lo ocultan al mar, abriéndolo hacia una posición más preeminente, bien adquiriendo y destinando a los mencionados usos algún solar frontero al puerto habilitando alguno de los inmuebles del mismo. Dado el evidente interés social de un museo de estas características, se podrían buscar fuentes de financiación privadas para la realización práctica del proyecto museográfico, como por ejemplo, la Junta del Puerto Autónoma de Valencia o las diferentes compañías consignatarias radicadas en el barrio. Una vez puesto en marcha, estamos convencidos de que, si se dota a la institución de un contenido atractivo, ésta sería perfectamente autofinanciable. Valencia, 17 de diciembre de 1992, Josefa Pascual Pacheco.*

⁴⁸ Un valioso contingente de volúmenes de la incipiente biblioteca del Museo Marítimo, adquirido en el año 2003, se ha incorporado a la biblioteca municipal del barrio de Nazaret.



Fig. 11 y 12 Aspecto de las atarazanas con la exposición dedicada a la obra del pintor Mariano Maestro. Fotog. de Josep Manel Vert.

histórico edificio y cuya Delegación de Cultura promueve también, como producción propia, otras exposiciones. Sin perjuicio del interés de las mismas, su montaje en las atarazanas ha determinado el apanelamiento postizo, la compartimentación artificial de tan enorme espacio, lo que desvirtúa no poco su diafanidad originaria y aun la misma lectura de la singularidad arquitectónica del monumento.⁴⁹ (Fig. 12)

No está demás subrayar de otro lado que el Museo Marítimo, ya en su accidentada singladura en su sede de las atarazanas, mereció el reconocimiento como tal Museo a los efectos establecidos en la orden de 6 de febrero de 1991, en virtud de la resolución de la Conselleria de Cultura de 28 de febrero de 1995 cuya parte dispositiva explicitaba:

Primer.- Reconèixer el Museu Marítim de València, com a Museu, als efectes establerts en l'Ordre de 6 de Febrer de 1991 de la Conselleria de Cultura, Educació i Ciència.

Segon.- Publicar la present resolució en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana.

OPTIMIZACIÓN DEL ESPACIO Y PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE USO

A pesar de haber quedado aparcadas algunas propuestas en orden a plantear el relanzamiento, o casi refundación más bien, del Museo Marítimo, tales las ya citadas de 1992 y 1993 o la que planteó el Consell Valencià de Cultura en octubre de 1999,⁵⁰ sin olvidar tampoco el proyecto museográfico elaborado por el Servicio de In-

⁴⁹ Algo que pugna en cierto modo con la *Carta de Venecia*, concretamente con la parte 2ª de su artículo 5, al determinar explícitamente: “La conservación de monumentos siempre resulta favorecida por su dedicación a una función útil a la sociedad; tal dedicación es por supuesto deseable pero no puede alterar la ordenación y decoración de los edificios. Dentro de estos límites es donde se deben concebir y autorizar los acondicionamientos exigidos por la devolución de los usos y costumbres”.

⁵⁰ Sugiriendo como espacio museal no ya las atarazanas sino el edificio de los *doks comercials* del puerto. Una moción del grupo municipal socialista de 10 de julio de 1996 proponía por su parte que el Museo Marítimo tuviera como sede el edificio de las atarazanas. Quedó sobre la mesa, sin efecto alguno, lo propio que una moción de fecha 21 de enero de 1997, del grupo municipal de *Esquerra Unida- Els Verds*, planteando prácticamente lo mismo sólo que cambiaba la denominación de Museo Marítimo por el de Museo de Ciencias del Mar. La misma suerte ha corrido el proyecto de un “Protocolo de intenciones entre el Ayuntamiento de Valencia y el Consell Valencià de Cultura sobre el futuro Museo Marítimo de Valencia”, presentado en octubre de 1999, así como las conversaciones mantenidas tres años antes entre la Dirección General de Patrimonio Artístico de la Conselleria de Cultura, la Autoridad Portuaria, la Dirección de la Escuela de Artes y Oficios y la propia Delegación de Cultura del Ayuntamiento de Valencia, atendiendo la propuesta de ésta última de constituir un ente consorciado con la participación de aquéllas y otras entidades y organismos al objeto de potenciar las dotaciones presupuestarias y de recursos de todo tipo en orden a la deseable optimización del Museo Marítimo. Entre tanto la nave de las atarazanas anteriormente destinada a acoger los fondos de dicho museo que habían estado expuestos en su sede de las torres de Serranos fue clausurada, primero, como ya se ha indicado, y posteriormente trasladadas, parte de esas colecciones, desde la inmediata nave en que estuvieron un tiempo depositadas a los almacenes del S.I.A.M., y a la biblioteca municipal de Nazaret.



Fig. 13.- Imagen virtual de las atarazanas como Museo Marítimo. Cortesía de Albert Ribera.

vestigación Arqueológica Municipal en 2004,⁵¹ creo que debe seguirse profundizando en el tema ya que no debemos resignarnos a mantener indefinidamente el edificio de las atarazanas como salas de exposiciones temporales o de puntuales eventos culturales.

Así, en fecha relativamente reciente, cierto diario local, haciéndose eco de un estado de

opinión bastante generalizado, hacía hincapié en esa situación, cuestionándose el actual uso y el haber quedado aplazado *sine die* la puesta en marcha del Museo Marítimo y su adecuación a un marco tan idóneo como el de las atarazanas.⁵²(Fig. 13)

Pareciendo sin embargo insuficientes, quizá, las colecciones del antiguo Museo Marítimo para articularlas en un espacio tan considerable como es el de las atarazanas,⁵³ a pesar de que a esas colecciones se podrían incorporar las maquetas que se expusieron en las salas del edificio del Reloj del Puerto de Valencia en 2004,⁵⁴ piezas algunas realmente muy representativas de la tipología náutica mediterránea –en la que predomina casi exclusivamente el uso de la vela triangular–,⁵⁵ todas ellas de extraordinaria calidad y de regular escala (entre 1:15 y 1:40), acaso fuera razonable plantear de nuevo un uso compartido del edificio, en una primera etapa, donde pudieran seguir celebrándose como hasta ahora exposiciones de carácter

⁵¹ Titulado “Museo Marítimo. Un proyecto para la ciudad de Valencia”, y teniendo presente la celebración de la 32ª edición *América’s Cup*, lo aborda su autor –Albert Ribera Lacomba, jefe del S.I.A.M.– como soporte de un proyecto museístico específico dentro del ámbito de un amplio plan urbanístico en el que confluyen diversas acciones de rehabilitación, intervenciones de nueva planta, mejoras urbanísticas, jardines, etc., poniendo en valor un nexo, incluso visual, con un área urbana en evolución a partir del plan de reforma interior de las atarazanas redactado en 1999 que contemplaba un área peatonal, de una superficie de 9300 metros cuadrados, alrededor del histórico edificio. Además de ello, planteaba también una construcción de nueva planta anexa (de 1640 metros cuadrados construidos en cuatro niveles) como complemento y servicio del museo donde tendrían cabida actividades complementarias del mismo como tienda, recepción, salas de video, aseos, administración y posibles aulas taller y simuladores de climatología y navegación, previendo su inauguración en 2007. Pasando al terreno de lo concreto, dicho informe proponía explicar la relación de la ciudad con el mar y las artes náuticas, siguiendo una secuencia cronológica y estableciendo tres áreas para la exposición permanente, las denominadas “Ruta A. Emporio”, “Ruta B. Puertos” y “Ruta C. Navegación y arquitectura naval”, en cuatro de las cinco naves reservando la restante nave para exposiciones itinerantes o temporales. Los propuestos contenidos museales se ilustran en este proyecto con sugestivas imágenes virtuales de aleccionadora eficacia visual.

⁵² “Valencia lleva 30 años esperando su anhelado Museo Marítimo. Tras ser ubicado en las Torres de Serranos y las Atarazanas, el proyecto sigue sin sede oficial”, *Valencia bui*, 23 de marzo de 2008.

⁵³ Un resumen de sus contenidos lo publiqué en la *Guía de Museos de la Comunidad Valenciana*, Valencia, 1991, pp. 271-273, o en la *Guida Europea ai Musei del Mare del barcino mediterraneo*, Roma 1993, pp. 472-474.

⁵⁴ M. A. Catalá Gorgues, catálogo de la exposición *Maestros del modelismo naval*, Valencia, 2004, en la que figuraron modelos de embarcaciones del tipo goleta, bergantín-goleta, coca, carabela, *llaüt*, jabeque, *falutx*, *caero*, *velatxer*, balandro, barca de *bou*, etc., realizados por especialistas tan acreditados en la materia como José Carrión Vicente, Francisco Cuello Martínez, Joaquín López Martínez, Félix Moreno Sorlí y Francisco Serra Tronchoni, quienes han consagrado y siguen dedicando gran parte de su tiempo libre a la recreación de tan magníficas reproducciones y a la investigación científica de los modelos originales. Todas o casi todas esas maquetas se hallan en la actualidad depositadas por sus dueños y artífices en locales dependientes de la Autoridad Portuaria de Valencia. Fallecido recientemente J. Carrión, vaya mi modesto homenaje a este gran valenciano, luchador incansable en pro del Museo Marítimo en las atarazanas del Grao

⁵⁵ V.V.A.A., *Mestres d’aixa, calafats i mariners. Del modelisme naval a la fusteria de ribera a les costes valencianes*, València, 2000, y Arturo Catalá Benet, *Proyectar para el mar. Conocimientos básicos de proyectación en interiorismo naval*, Valencia, 2006 (2ª edic.).

temporal, más otras de carácter permanente relacionadas con la funcionalidad originaria de las atarazanas. También resultaría de la máxima oportunidad, como elemento didáctico de ingeniería portuaria clásica, incorporar al recinto de las atarazanas, debidamente contextualizados (incluso recuperando los niveles originarios de su asentamiento) los restos –unos 21 metros de estructura– del antiguo puerto del siglo XVII, proyectado por Tomás Güelda,⁵⁶ objeto de espectacular hallazgo entre 2002 y 2003 con motivo de la construcción de un aparcamiento subterráneo.⁵⁷

Y, progresivamente, ir ganando terreno en este sentido, hasta liberar el edificio de cualquier uso que no fuera el tendente a potenciar su valor histórico, a poner en valor la singular entidad arquitectónica del mismo, a explicar todo lo relativo a su destinación primigenia y eventuales sucesivas funciones, resaltando de este modo lo que fue su razón de ser: casa de

fabricación de naves. Ello aconsejaría el incluir en su interior la misma reproducción de embarcaciones a escala real evocando la importancia que tuvieron aquí estos astilleros históricos⁵⁸ así como la recreación del complejo proceso de construcción naval de las mismas, con todas sus sucesivas operaciones, desde las fases iniciales hasta el momento mismo de hacerlas navegables, dotarlas de arboladura, aparejos, armamento, etc.⁵⁹ Contando todo ello con el apoyo del equipamiento que las nuevas tecnologías museográficas y una imaginativa didáctica posibilitan a más de incorporar elementos lúdicos y participativos, lo que potenciaría por supuesto la interacción entre el visitante y unos escogidos fondos, incluyendo por tanto proyección de audiovisuales, imagen virtual, talleres de carpintería de ribera y modalismo naval, etc. Aún se está a tiempo por tanto de hacer realidad el “Museo del Mar, su Historia y sus Artes” o como quiera llamarse, que Valencia merece,

⁵⁶ V. García Ortells, “El puerto de Tomás Güelda”, *El comercio y el Mediterráneo valenciano y la cultura del mar*, Valencia, 2006, p. 154.

⁵⁷ Dichos materiales, confórmanse básicamente por una ataguía simple delimitada por dos enfilaciones paralelas de tablazones de madera de pino, arriostada por estacas hincadas en el fondo marítimo y afianzadas con piedras, sin ningún otro tipo de sujeción o de refuerzo, estructura aquella que servía de encofrado a la plataforma de piedra sin labrar sobre la que se alzaba la obra en superficie. Los materiales de esa estructura se encuentran depositados en el almacén climatizado del S.I.A.M. Un eventual traslado de estos materiales exigiría desde luego una cuidadosa instalación, a base del equipamiento de una sala dotada no solo de un sistema de climatización sino también de los dispositivos de custodia y tratamiento físico-químico de salinización que garantizara la preservación de los mismos.

⁵⁸ F. A. Roca Traver ha escrito de estas atarazanas, en *El tono de vida en la Valencia medieval* (Castellón de la Plana, 1983, p. 114) que, no pudiendo dar abasto el país a la demanda de nuevas construcciones navales, se llegó a una situación de *verdadera carestía de mano de obra, determinante que los más hábiles calafates –mestres d’aixa–, abandonaran su habitual destino para avecindarse en Valencia, en donde sería los menestrales mejor pagados...*

⁵⁹ Afortunadamente, todavía quedan en Valencia carpinteros de ribera o *mestres d’aixa* y calafates, artesanos de la madera aplicada a la construcción naval si bien su número ha quedado prácticamente reducido a dos talleres valencianos estables, el de los hermanos Vicente y Jorge Benedito y el de Rafael Carrió, habiendo cerrado ya otros astilleros de gran raigambre como Astilleros Valencia, Astilleros Atlántida así como otros asociados a nombres como José M.^a y Vicente Lacomba, Ricardo Palau, José Blasco (Pepín), Enrique Rams, Rocafull, el *Moratxo*, etc. Dado el nivel y prestigio de los calafates valencianos (en los astilleros Lacomba se construyó en 1951 una magnífica reproducción de la carabela “Santa María”, que fue donada por el Ministerio de Marina al Museo Marítimo de Barcelona), ha de mencionarse también, entre aquellos calafates, por sus sólidos conocimientos y dilatada experiencia, a Joaquín López Martínez. Dado el previsible riesgo de extinción que amenaza la supervivencia de estas técnicas tradicionales, compete por ello a los responsables culturales de la Comunidad Valenciana y de su capital el apoyarlas resueltamente siendo, precisamente, la revitalización del Museo Marítimo –en las atarazanas del Grao, en el mejor de los casos–, ocasión del todo propicia, vinculando a las mismas la creación de una escuela-taller. Para más datos sobre esa tradicional industria naval, vid. P. Martorell, *El món mariner del Cabanyal*, València, 2001, especialmente el capítulo “La construcció d’embarcacions”, pp. 35-56, y reseñas como la de Lola Soriano, “Los hermanos Benedito y Rafael Carrió capitanean la última generación de calafates en el puerto de Valencia”, *Las Provincias*, 11 de mayo de 2008.



Fig. 14 y 15.- Posibilidades que brindan las naves de las atarazanas para exponer modelos de embarcaciones a escala real. Cortesía de Albert Ribera.

vinculándolo al mundo mediterráneo,⁶⁰ tanto más en un momento como el actual con la tan traída y llevada celebración de la 32ª edición de la *America's Cup*.⁶¹ (Fig. 14)

Todo ello sin perder de vista que el protagonismo de ese espacio museal debe concedérsele al propio edificio, dada su singularidad y funcionalidad específicas, lo que no dejaría de contribuir a la sostenibilidad de la visita siempre gratifi-

cante de las atarazanas del Grao, eliminando de otra parte servidumbres e interferencias que no contribuyen precisamente a facilitar la lectura de tan interesante monumento, testimonio histórico y exponente de una ciudad como Valencia, punto de encuentro de civilizaciones y puerta abierta al mar Mediterráneo, vehículo por su parte de todo tipo de intercambios culturales y del tráfico comercial desde hace más de 2.500

⁶⁰ La conexión con atarazanas de otros puertos del Mare Nostrum haría muy sugerente y atractiva la visita y las posibles exposiciones programadas y programables..., sugerencia esta última que agradezco a Felipe V. Garín Llombart. De otra parte, el positivo ejemplo de una institución de tan dilatada trayectoria como es el Museo Marítimo de Barcelona –a destacar por ejemplo su nueva área expositiva “La gran aventura del Mar”–, debe significar un permanente estímulo si bien no podemos evitar cierto sentimiento de frustración por tantos años desaprovechados, a este respecto, en el caso de Valencia.

⁶¹ Con motivo del Encuentro Europeo de Astilleros Históricos. Territorios y Espacios para la Cultura, consistente en unas jornadas culturales en las que han participado los responsables de las atarazanas de Sevilla, Barcelona, Valencia, Chania, Génova, Gouvia, Hvar, Nápoles, La Valetta, Palermo, Pisa, Toulón y Venecia, actos que han tenido lugar en Sevilla entre los días 14, 15 y 16 de mayo, se ha firmado un documento de gran trascendencia y proyección de futuro: la Red Europea de Astilleros Históricos. La constitución de dicha Red supone un eficiente instrumento de trabajo en vistas a acelerar y promocionar acciones encaminadas al estudio, difusión y conservación de tales edificios históricos, exponentes de un singular patrimonio arquitectónico y cultural de los pueblos del Mediterráneo y verdadero tesoro todavía en cierto modo pendiente de potenciar y redescubrir. A este respecto se ha fijado que en dos de las ciudades en las que se conservan atarazanas monumentales, como son Pisa y Valencia, acojan y organicen los dos próximos Encuentros, a celebrar en 2009 y 2010 respectivamente, de acuerdo con las orientaciones fijadas por una comisión permanente de trabajo y la propia Red Española de Atarazanas en la que figuran los responsables de las de Barcelona, Sevilla y Valencia. Aceptada por aclamación la propuesta –a iniciativa del Sr. Don Roger Marcet, director del Museo de las Atarazanas de Barcelona– de que Valencia fuera sede del Encuentro Europeo de Astilleros Históricos. Territorios y Espacios para la Cultura del próximo año 2010, a reserva desde luego de que el equipo de gobierno municipal con la Delegación de Cultura, ratifiquen la celebración efectiva de esos Encuentros en nuestra ciudad durante el año 2010, acontecimiento que reforzaría sin duda el prestigio y la proyección de Valencia de cara al exterior, en el marco del panorama no sólo cultural sino también político, económico y turístico de la Unión Europea y de otros países mediterráneos e incluso más allá de estos ámbitos, según es prueba evidente cuanto está significando la 32ª edición de la *America's Cup*.

años.⁶² La experiencia de otras ciudades del mismo entorno no puede ser al respecto menos aleccionadora.⁶³

En este sentido, y a pesar del tiempo transcurrido, todavía siguen siendo válidos los criterios y propuestas planteados por la delegación de Sevilla de la Asociación de Defensa Ecológica y del Patrimonio Histórico-Artístico, en su ponencia sobre “Museos en edificios históricos”, dada a conocer en el I Congreso del Patrimonio Histórico que tuvo lugar en Madrid entre los días 12 al 14 de octubre de 1979.⁶⁴

Es más, dado que el edificio de las atarazanas se halla desconectado respecto al frente marítimo inherente a él (por haberse construido enfrente moderno edificio de viviendas que actúa de pantalla) y que, de otra parte, resulta poco atractivo el anodino muro de calicanto correspondiente al



Fig. 16.- Otra imagen virtual de las atarazanas como Museo Marítimo y de las Ciencias del Mar. Cortesía de Albert Ribera.

⁶² Al respecto debería propiciarse la creación de un Consorcio de las Atarazanas constituido por el Ayuntamiento de Valencia, titular del inmueble como se ha dicho, y otros organismos como la Generalitat Valenciana, la Diputación Provincial, la Autoridad Portuaria, Bancaixa, la Capitanía Marítima de Valencia, etc., integrando desde luego en dicho ente las asociaciones de modelismo naval y de arqueología subacuática que ya figuraban en el consejo asesor del Museo Marítimo desde su constitución en 1972, además de otros colectivos cívicos. Es el caso del Museo Marítimo de Barcelona que, desde 1993, está gestionado por un consorcio formado por el Ayuntamiento de Barcelona –propietario de las atarazanas donde el museo tiene su sede– la Diputación de Barcelona, titular del museo, y la Autoridad Portuaria; al año siguiente, esto es en 1994, el consorcio de las atarazanas de Barcelona, respondiendo a los objetivos fijados en sus estatutos, entró en contacto con la empresa Aldeasa y estableció un convenio que ha permitido la creación de una nueva área expositiva titulada “La Gran Aventura del Mar” y la instalación de una nueva área comercial con tienda-librería y cafetería. Una experiencia muy positiva y aleccionadora por tanto, como lo es también la que está llevando a cabo la Fundación Reales Atarazanas de Sevilla, constituida en 2007, en la línea de lo recomendado desde hace años por la UNESCO o el Consejo de Europa, al objeto tanto de estimular el mecenazgo como la puesta en marcha de programas educativos e informativos mediante la difusión de políticas de comunicación y de sensibilización cultural ciudadana. Criterios y didácticas bien explícitas en este sentido se establecieron ya en la Convención sobre el Patrimonio Mundial y Cultural, organizado por la UNESCO en 1972 en París; en la Recomendación relativa a la Protección de Conjuntos Históricos, elaborada en Nairobi en 1976, también auspiciada por la UNESCO, o en lo dictaminado en la Convención de Granada, en 1985, por el Consejo de Europa. La misma ley del Patrimonio Histórico Español de 1985 apunta ya, en su título IV, las medidas de fomento en este orden, lo propio que la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, y cuyo título VI referido a las medidas de fomento de interés público es así de explícito: *Se reconoce de interés público todas las actividades de conservación y promoción del patrimonio cultural valenciano y su carácter de fuente de riqueza económica para la colectividad.* Así lo han entendido, en el propio entorno de la Comunidad Valenciana, ayuntamientos como los de Dénia, Guardamar del Segura, Santa Pola o Torrevieja al constituir y promocionar sus respectivos museos marítimos.

⁶³ No nos resistimos por ello a citar el ejemplo de Sevilla y su fundación Museo-Atarazanas cuyos fines fundacionales establecidos en sus estatutos persiguen precisamente *promocionar, fomentar, divulgar, prestigiar y defender el patrimonio monumental e histórico que representan las Reales Atarazanas de Sevilla y contribuir a la conversión del citado monumento en un gran museo que albergue la extraordinaria, rica y universal historia de Sevilla y del río Guadalquivir, así como en un punto neurálgico y operativo de encuentro con Iberoamérica para promover el intercambio sociocultural y económico entre las distintas sociedades y estados.* La fundación –prosigue el texto de dichos estatutos– *ha de contribuir igualmente a consolidar y mantener el futuro museo de las Reales Atarazanas, así como difundir su conocimiento nacional e internacionalmente.*

⁶⁴ Publicadas las actas de este congreso en 1980, la base b de la ponencia de Adelpha-Sevilla, “Acoplamiento de museos a edificios” especificaba concretamente: *En el caso de edificios absolutamente excepcionales por su significación histórico-artística, máxime cuando su estructura y decoración se conserven y tengan características de preciosidad o fragilidad, deberá respetarse y ordenarse su eventual dotación mobiliaria o localizarse un fondo museístico que complete su ambientación histórica, aunque dicho museo carezca de carácter orgánico”.*

cerramiento lateral del histórico edificio, visto desde la avenida del Puerto, procedería plantear una más idónea articulación de las atarazanas con su entorno mediante una actuación urbanística que enfatizara, a través de la actual plaza ajardinada, otros elementos relevantes singulares como son el templo parroquial de Santa María del Mar, alguna vivienda modernista del Grao o el propio refugio antiaéreo construido durante la guerra civil a pocos metros de las atarazanas.⁶⁵ Al modo de la experiencia realizada en otras ciudades, este edificio debe recuperar por tanto el carácter referencial que nunca debió perder, lo que contribuiría a devolver la caracterización que tanto definió en otras épocas al Grao de Valencia.⁶⁶ Un edificio por cierto que, según pone de relieve la misma documentación gráfica conservada, ha constituido referente bien signifi-

cativo del paisaje urbano de este barrio marítimo a lo largo de los siglos.⁶⁷

Habiendo contribuido, de modo muy eficiente, el Encuentro Europeo de Astilleros Históricos: Territorios y Espacios para la Cultura, celebrado en Sevilla entre los días 14, 15 y 16 de mayo de 2008, a una mayor toma de conciencia del rico legado patrimonial, hoy afortunadamente puesto a salvo, que es el edificio de las atarazanas del Grao de Valencia, un primer paso en este sentido es ya, en el marco de este Encuentro, el “Manifiesto de Sevilla”, una de cuyas finalidades ha sido “constituir una red de cooperación entre las diversas atarazanas históricas mediterráneas con el objetivo claro no sólo de potenciar su valor y conservación”, sino también para encontrar nuevas fórmulas que permitan su mejor disfrute y aprovechamiento.⁶⁸ Propuesta la ciudad de

⁶⁵ Agradezco a los arqueólogos Don Xavier Martí y Don Josep Vicent Lerma, del Servicio de Investigación Arqueológico Municipal, así como también al arqueólogo y divulgador de Patrimonio Don Vicent Moreno, las sugerencias que me han brindado en este orden. En lo que respecta al citado refugio, ubicado en la plaza del Conde de Pestagua –hoy en tramo incorporado al campo de baloncesto del Instituto de Enseñanza Secundaria del Grao–, constituye aquél uno de los pocos ejemplares conservados de la arquitectura promovida por la Junta de Defensa Pasiva Antiaérea bien que en estado muy degradado; es más, su abandono lo ha convertido en foco de suciedad no obstante la posibilidad de aprovechamiento del recinto como vestuarios, archivo o simple almacén (usos los dos últimos en conexión con las propias atarazanas o el centro educativo en cuyo espacio se integra, según más convenga), lo que aseguraría, además, su preservación como interesante vestigio de este tipo de construcciones urgidas por las trágicas vicisitudes de la guerra civil. Esperemos que la revisión del Plan General de 1988 –el llamado P.A.I., o Plan de Actuación Integral del Grao– tome en consideración la protección de este refugio y su acondicionamiento para el uso que se determine, ya que no todo consiste en “embellecer un entorno como el del Grao o el de Nazaret, históricamente afectados por la realidad portuaria, que en un futuro inmediato tendrán una magnífica urbanización”, en declaraciones recientes de un edil a la prensa. De igual modo procedería vincular la puesta en valor de las atarazanas y su potenciación como edificio histórico y lo que él significa con otros edificios, así mismo singulares del Grao como es su antigua estación ferroviaria, la lonja de pescadores, *la casa dels bous* o el almacén de vinos de Cherubino Valsangiacomo, sin olvidar la reposición de los monumentos dedicados a José Aguirre Matiol o a Juan José y Dómine y la reubicación y reconstrucción, en lo posible, de acuerdo con el proyecto originario del arquitecto Mora Berenguer, del monumento a Sorolla erigido en la Malvarosa en 1933.

⁶⁶ Precisamente entre los objetivos marcados por el I.C.O.M., para el Día Internacional de los Museos del año 2008, se citan el transmitir la idea de la importancia de los museos como recursos para el conocimiento de la propia identidad, difundir el “rol” de las mismos como resorte eficaz y necesario para el desarrollo cultural y social de una comunidad y generar la participación activa de los jóvenes (y de todo el colectivo ciudadano, añadido por mi parte) en el conocimiento y divulgación del patrimonio cultural, objetivos éstos que hacen bueno el lema escogido para este año: “Los museos. Agentes de Cambio Social y Desarrollo”.

⁶⁷ J. V. Boira y A. Serra, *El Grau de València. La construcció d'un espai urbà*, València, 1994, p. 75.

⁶⁸ Con ello se persigue iniciar un trabajo común y responsable para utilizar la gestión y conocimiento de las atarazanas históricas del Mediterráneo, permitiendo a su vez el intercambio de información sobre una problemática compartida, elementos de difusión, alianzas estratégicas así como la obtención de apoyos y fondos económicos, fundamentado esto último en la especial importancia que los organismos comunitarios otorgan a aquellos bienes del patrimonio que mejor representen los valores que dan solidez histórica y cultural a la propia idea de una identidad europea; consecuentemente, es del caso apelar al artículo 151 del Tratado de la Unión Europea en el que se estipula apoyar e incentivar las iniciativas de los Estados Parte encaminadas a la protección del patrimonio cultural de importancia europea.

Valencia (y tal candidatura aceptada por unanimidad) como sede donde celebrar el Encuentro de 2010, tras el próximo de Pisa, según ya se ha dicho, parece oportuno articular dicho evento con una magna exposición en el propio edificio de las atarazanas con el título, por ejemplo, de “Valencia, capital cultural del Mediterráneo. Recuperando la mirada al mar de cara al siglo XXI en el primer centenario de la Exposición Nacional de 1910”. Ello potenciaría el uso y disfrute cultural de las atarazanas como referente singular bien monumental y significativo de la proyección marítima de Valencia en un entorno urbanístico hoy tan revitalizado como es el del Grao y su “balcón al Mediterráneo”. (Fig. 15)

La citada exposición podría estructurarse en los siguientes apartados de amplio contenido interdisciplinar y cultural:

A) Valencia, encrucijada de pueblos de diversas culturas y confluencia de rutas, artistas y mercaderes. La ciudad, hoy, en el marco de la globalización actual y en su permanente vocación integradora y progresista.

B) Decisiva influencia de Valencia en la política marítima de la Corona de Aragón y en la promoción de su riqueza cultural y económica.

C) Valencia, sede del más antiguo Tribunal del *Consolat de Mar* (1283-1707). La Real Junta Particular y Consulado de Comercio (1762-1829). Los tribunales del *Consolat de Mar* de Mallorca (1343), Barcelona (1347) y Perpignan (1388). El *Llibre de Consolat de Mar*.

D) Valencia y sus relaciones con Florencia, Génova, Lombardía, Malta, Marsella, Nápoles, Nárbona, Pisa, Roma, Sicilia, Venecia, Grecia, Oriente y el norte de África.

E) Valencia y sus tres atarazanas: *les reals drassanes*, *la drassana del Grao* i la “*araçana*” intramuros. Las atarazanas de otras ciudades del Mediterráneo.

F) El puerto de Valencia y los demás puertos de la Comunidad Valenciana. El baluarte del *Grao*, la torre *Nova de les Salines*, la torre de la *Gola de l'Albufera* o *Casa del Rei* y otras atalayas costeras o torres de *guaita*.

G) Portulanos y cartas marinas. *Guaitges*, contratos de seguros y patentes de sanidad.

H) Los valencianos y el mar. Marineros ilustres (el corsario Albesa, Arnau Cardona, Pedro y Ventura Caro y Maza de Linaza, José Caruana Reig, Salvador Carvia Caravaca, Gabriel y Francisco Ciscar y Ciscar, Romeu de Corbera, Manuel Cubells Serrano, Gilabert y Jofré de Cruilles, Julio Guillem Tato, Jorge Juan y Santacilia, Roger de Lluria, Francesc Martí Claramunt, Mateu Mercer, Hug de Moncada, Diego Ramírez de Arellano, etc). Escritores (desde Ausias March hasta Manuel Vicent pasando por Vicente Blasco Ibáñez). Pintores (desde Juan Reixach hasta Ribera Berenguer, sin olvidar a Vicente Salvador Gómez, Mariano Sánchez, Rafael Monleón y la escuela de marinistas valencianos del siglo XIX, Joaquín Sorolla y tantos otros. Músicos (desde las “batallas” del organista Juan Bautista Cabanilles a las óperas de Salvador Giner o Manuel Palau, el “Mar de las Sirenas” de Bágüena Soler, etc).

I) *Mestres d'aixa*, *calafats*, carpinteros de ribera y astilleros valencianos. El marqués de Campo, impulsor de compañías náuticas valencianas. José Juan y Dómine, Juan José Sister y Cubells, los hermanos Larroda, Ernesto Anastasio Pascual y otros navieros valencianos. La Unión Naval de Levante. Empresas familiares de astilleros.

J) Tipología náutica autóctona o más usual en esta zona del Mediterráneo.

K) El patrimonio inmaterial ligado al mar. La memoria oral.

El proyecto de exposición –que deja intencionadamente de lado aspectos más directamente relacionados con la economía por haberse abordado ya en la obra de conjunto titulada *El Comercio y el Mediterráneo*, publicada en 2006 por la Conselleria d'Infraestructures i Transport y en la que han colaborado eminentes especialistas–, debería coincidir, de ser asumido, con la apertura del citado Encuentro Europeo de Astilleros Históricos. Territorios y Espacios para la Cultura en mayo de 2010, y en ella no pueden dejar de implicarse, con el Ayuntamien-

to de Valencia, titular del histórico edificio de las atarazanas, toda una serie de instituciones y entidades cívicas.

El Encuentro y la Exposición contribuirían, a no dudar, de consuno, a potenciar el desarrollo sostenible, equilibrado, y la dinamización exigidas por un edificio como el de las atarazanas del Grao, monumento aún no del todo puesto en valor para el turismo cultural o como signo de identidad de una zona de tanta personalidad como la de los poblados marítimos y elemento generador de vínculos estratégicos para la captación de fondos europeos y de la UNESCO, en sintonía con lo ya realizado o proyectado por otras ciudades mediterráneas dotadas así mismo de astilleros históricos.

Con ello se garantizaría preservar el edificio de las atarazanas de toda interferencia o agresión a su identidad como espacio cultural y museístico *per se*, asegurando así ese mantenimiento sostenible y equilibrado que postulamos, dotado desde luego de gran calado socio-cultural para el propio desarrollo del entorno urbanístico en que se ubica y provisto de unos nexos que lo vinculan, histórica y funcionalmente, a otros espacios afines, constitutivos todos ellos de una identidad común europea y, por tanto, hitos de una memoria compartida.⁶⁹

Las atarazanas devendrían así en un generador de identidad y riqueza, modelo de dinamización del patrimonio cultural, plataforma de diálogos de la diversidad, nexo de unión

del pasado con el presente mirando al futuro en razón a su amplia transversalidad, físico-espacial inclusive desde el punto de vista arquitectónico, lo que permite un uso polivalente, armonizando las colecciones permanentes a reunir en el edificio, pensando en ese museo naval, lo que no es incompatible con las exposiciones temporales, ya que éstas contribuyen a crear potentes medios de comunicación siempre renovables.

A poner en valor la singularidad y significación histórica del edificio contribuirá la escenificación evocadora y aun dramática de secuencias de ambientación retrospectiva, basado en el rigor histórico, la emoción y el goce estético, incluso reforzando sutilmente el valor de lo intangible y simbólico. No estaría de más, por ello, plantear el diseño y realización de una alberca perimetral recayente a la fachada de levante de las atarazanas, cuyas aguas, agitadas por juegos de surtidores o por dispositivos *ad hoc*, evocaran de modo efectivo la vecindad inmediata del edificio con el mar y su antiguo embarcadero, artificial y progresivamente distanciado según lo prueban los hallazgos recientes del puerto seiscentista.

De este modo, los valencianos y sus instituciones más representativas no haríamos sino corresponder con creces al legado que otras generaciones nos han transmitido, contribuyendo por nuestra parte a que las atarazanas no sean oportunista contenedor de eventos coyunturales, simple vestigio o memoria evanescente.⁷⁰ (Fig. 16)

⁶⁹ No se olvide que fue el mar, surcado por muchas de las naves que fondearon en el embarcadero de Valencia o construidas y reparadas en sus atarazanas, los medios habituales que permitieron relacionarla no sólo con otros países ribereños del “Mare Nostrum” sino también con los del Atlántico, debiendo subrayarse que por mar llegaron también a nuestra ciudad el impulso humanístico y de las artes del Renacimiento.

⁷⁰ Sobre el cabal aprovechamiento del patrimonio cultural valenciano valga esta luminosa, admonitoria, reflexión expresada por Martín Domínguez en su discurso de ingreso de la Real Academia de San Carlos pronunciado el día 11 de junio de 1968 y publicado en el nº XXXIX de esta misma revista *Archivo de Arte Valenciano*, pp. 104-113: *...més que per la naixença, s'es bord si es balafia l'heretat patrimoni.* O este otro realista dictamen del propio académico: *sense arrels són les terres* (y también el mar de nuestro entorno) *pur espai geològic.*

