

# El proyecto inédito de estación de autobuses para Valencia de Javier Goerlich

Óscar Calvé  
Mascarell

Universitat de  
València

oscar.calve@uv.es

<https://orcid.org/0000-0001-5364-2873>

DOI: <https://doi.org/10.7203/arxiu.3.28526>

Fecha de Recepción:  
4-IV-2024

Fecha de Aceptación:  
6-VI-2024

## Resumen:

El Archivo Histórico del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia conserva un inédito proyecto de estación de autobuses de Valencia firmado por Javier Goerlich Lleó en 1953. El Proyecto de estación de autobuses sobre solares de la antigua Casa de Misericordia en la calle de Guillem de Castro representó la ulterior concepción en el amplio repertorio de iniciativas imaginadas de estaciones de autobuses municipales en la capital del Turia: gestada al calor de una auténtica revolución liderada por Amalio Hidalgo (a la postre uno de los artífices de las dos únicas estaciones que sí fueron construidas en la ciudad), propone un enclave hasta entonces nunca barajado. No menos importante, presenta un encomiable aparato gráfico donde dialogan diseño y funcionalidad. Como otros muchos proyectos del prolífico arquitecto, nunca fue ejecutado. Este estudio desempolva el expediente para sacarlo de un ostracismo de más de siete décadas.

**Palabras clave:** Valencia/ Proyecto/ Estación de autobuses / Goerlich/

**Summary:** The Archivo Histórico del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia preserves an unpublished project for a bus station in Valencia signed by Javier

Goerlich Lleó in 1953. The Proyecto de estación de autobuses sobre solares de la antigua Casa de Misericordia en la calle de Guillem de Castro was the latest conception in the wide repertoire of imagined initiatives for municipal bus stations in the capital of the Turia: conceived in the heat of an authentic revolution led by Amalio Hidalgo (ultimately one of the architects of the only two stations that were built in the city), it proposes an enclave that had never been considered until then. No less important, it presents a commendable graphic apparatus in which design and functionality are in dialogue. Like many of the prolific architect's other projects, it was never executed. This study dusts off the file to bring it out of an ostracism of more than seven decades.

1 HIDALGO FERNÁNDEZ-CANO, Amalio, 1951, p. 591.

2 HIDALGO FERNÁNDEZ-CANO, Amalio, 1951, p. 592.

3 Otras estaciones de autobuses no fueron concebidas por Hidalgo. Sirva de ejemplo el proyecto de estación para Alicante, redactado entre 1943-44 por Félix de Azúa, cuyas obras concluyeron en 1947. MARTÍNEZ-MEDINA, Andrés, 1998, p. 367-371.

**Keywords:** Valencia/ Project/ Bus station / Goerlich/

## 1. Un edificio anhelado

En 1950, Madrid acogió el II Congreso Nacional de Ingeniería. Sus actas fueron publicadas un año más tarde. Una de las intervenciones abordaba un asunto de primer orden en la época, las estaciones de autobuses municipales. Se anunciaba la transformación de su uso, de “mera conveniencia” a “necesidad absoluta”<sup>1</sup>. Para entonces, el autor de la comunicación había intervenido en “diez concesiones firmes, en otras muchas en gestión, en doce o catorce proyectos redactados y, finalmente, en la construcción de tres estaciones y en la explotación de cuatro, es decir, prácticamente, en cuanto en esta derivación del transporte por carretera ha sido llevado a efecto en España”<sup>2</sup>. La última afirmación es llamativa. Hidalgo parecía arrogarse la exclusividad en la construcción de estaciones de autobuses municipales.<sup>3</sup> No era el caso de Valencia (aunque acabaría siéndolo), ya que entonces no contaba con ninguna infraestructura de ese tipo.

4 El estupendo hallazgo de este expediente se debe a SÁNCHEZ MUÑOZ, David, 2013a, p.160. Aprovecho la mención al profesor Sánchez para reconocer su constante ayuda en esta y otras pesquisas. Para la localización archivística del trabajo de Romani, véase Memoria descriptiva en Archivo Histórico Municipal de Valencia (en adelante AHMV), Fomento (cajas blancas), caja 62. Proyecto de estación para automóviles de viajeros. Ángel Romani, 1929.

5 MESTRE BADOSA, Luis Ramón, 2015, p. 152; AUTOR, 2023, p. 33-44.

6 Sobre la actividad del consorcio nacional de autobuses existen numerosas alusiones en prensa. Por su relación con el caso valenciano, véase Diario de Valencia, 30 de enero de 1931. Respecto a la estación navarra, VALDENEBRO GARCÍA, José Vicente; RAMÍREZ CHASCO, Francisco de Asís, 2008, p. 1-2.

7 SERRA DESFILIS, Amadeo, 1996, p. 190 dio cuenta por primera vez del inteligente uso del espacio en el proyecto del edificio Santonja, cuestión recogida por SÁNCHEZ MUÑOZ, David, 2013a, p. 162 y por AUTOR, 2023, p. 49-55. Véase el expediente del edificio Santonja en AHMV, Policía Urbana. Avenida Marqués de Sotelo (antes Nicolás Salmerón), 4, expte. 17827, año 1934, caja 10. El proyecto de Basset, en AHMV, Ensanche. Calle Játiva. Estación de Autobuses, s/n expte. 12285, año 1934, caja 2 bis, fue dado a conocer original y brillantemente por el profesor SÁNCHEZ MUÑOZ, David, 2013a, p. 161, haciéndose eco AUTOR, 2023, p. 47-48 y 56-60.

8 Revisados algunos anuarios regionales y guías comerciales de la Valencia de los primeros años 30, no ha sido hallada más información al respecto. En la búsqueda de datos sobre Pomeyrol he contado con la colaboración amable y desinteresada de María Olmedilla Martínez, investigadora a la que expreso mi agradecimiento.

Hubo varios intentos previos con un denominador común, el escaso suceso. Si en 1929 el arquitecto Ángel Romani presentaba un primer Proyecto de estación para automóviles de Viajeros para la calle Játiva,<sup>4</sup> dos años más tarde, los también arquitectos Germán Tejero, Francisco Sedano y Santiago Esteban de la Mora hacían lo propio, aunque para otro enclave, un solar en el Llano del Remedio a la sazón codiciado por diversos promotores.<sup>5</sup> Resulta sintomático que en ese 1931 ya existiera un consorcio nacional de estaciones de autobuses, aunque paradojas de la historia, no fuese hasta 1934 cuando se levantó la primera estación en España (Pamplona).<sup>6</sup>

También en 1934, Valencia fue testigo de hasta tres iniciativas, dos de mano privada y una por impulso municipal. Sobre las primeras, el planeado Apeadero para el edificio Santonja (avenida Marqués de Sotelo, 4) y el Proyecto de la estación de autobuses de la calle Játiva a petición de Luis Basset Badía presentan un paralelismo.<sup>7</sup> Fue la autoridad municipal la que vetó el desarrollo de ambas. El edificio Santonja fue construido por el afamado arquitecto Luis Albert, pero sólo tras abandonar la idea original del apeadero por imposición de la autoridad. La voluntad de Basset, plasmada en los planos de Pomeyrol arquitecto,<sup>8</sup> se diluyó en la burocracia. Parece que el Ayuntamiento ya habría tomado la decisión de hacerse cargo de la primera estación de autobuses de Valencia. De hecho, a finales de año, promocionaba un doble anteproyecto firmado por Javier Goerlich cuya ejecución estaba supeditada a la obtención de terrenos óptimos en ubicación y tamaño.<sup>9</sup> No se obtuvo solar alguno, así que el resultado fue el mismo que en las propuestas previas.

Puede decirse que Javier Goerlich tuvo en la estación de autobús municipal una suerte de maldición. A la experiencia fallida de 1934 le siguió otra con igual desenlace en 1939, la *Estación Central de Autobuses para servir las líneas de las carreteras de Barcelona-Teruel y Ademuz, de la zona Norte de la Ciudad de Valencia*.<sup>10</sup>

Poco más tarde, en 1940, arrancaba otra diligencia con Goerlich a la cabeza, aunque de iniciativa privada y sufragada por Gerardo Roig Vives y Eliseo Vives Artola, para una pequeña estación de autobuses en los bajos de un edificio propiedad de los citados en la calle Játiva.<sup>11</sup> Esta propuesta no era de carácter municipal, pues se proponía al servicio de la empresa de transporte que los aludidos dirigían, esto es, La Hispano de Fuente En Segures S.A. (HIFE). Fue el único éxito cosechado por Goerlich en cuanto a ese tipo de infraestructuras refiere. La excepción que confirma la regla, pero no era un encargo público.

En el estado actual de conocimiento, el Proyecto de estación de autobuses sobre solares de la antigua Casa de Misericordia en la calle de Guillem de Castro de 1953 que a continuación se desglosa fue el último encargo municipal de autobuses que Goerlich abanderó.<sup>12</sup> No consta que su análisis haya sido realizado previamente.<sup>13</sup> Tampoco en el trabajo que sacó a la luz su existencia, pues causas mayores impidieron su inclusión en la monografía sobre esa tipología de infraestructuras en Valencia.<sup>14</sup> Cuestión que explica la ausencia de bibliografía concerniente de forma directa al objeto de estudio.

Sin memoria alguna integrada, cada una de las secciones del proyecto aparece firmada en junio de 1953, si bien la carpeta incluye una estampa con una ilustración fechada en septiembre de ese mismo año que representa la fachada principal de la estructura (fig. 1).

9 La estupenda tesis doctoral de MESTRE BADOSA, Luis Ramón, 2015, p. 152-154 sintetizó originalmente la cuestión recurriendo a la hemeroteca del momento. El expediente en AHMV. Serie Obras Públicas, 1934, caja 173. Mayor profundización en AUTOR, 2023, p. 60-68.

10 De nuevo a SÁNCHEZ MUÑOZ, David, 2013a, p. 165 hay que reconocerle el mérito de la original aportación sobre la instrucción de AHMV, Fomento. Policía urbana, 1939, licencias, caja 12, exp. 27. Asunto ampliado en AUTOR, 2023, p. 73-82.

11 SÁNCHEZ MUÑOZ, David, 2013a, p. 40 y MESTRE BADOSA, Luis Ramón, 2015, p. 386 trataron con distinta intensidad el documento de AHMV, Serie Ensanche, Xátiva 4, año 1940, caja 3 bis, expediente 28755RG-300H. Asunto recogido y desarrollado con nueva perspectiva por AUTOR, 2023, p. 83-87.

12 Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia (en adelante AHCTAV), ref. JGL/12-5. Conviene recordar que su cargo como arquitecto municipal finalizó en 1956. Contrasta el abandono final de este proyecto con la culminación de otros del propio Goerlich si ejecutados en esos años postreros del cargo citado, caso del Grupo Residencial Federico Mayo o del mercado de Abastos (proyecto de Goerlich ejecutado por Julio Bellot). Véase, respectivamente, LLOPIS ALONSO, Amando/VTiMarqtes, 2023a, p. 294 y BENITO GOERLICH, Daniel; SÁNCHEZ MUÑOZ, David; LLOPIS ALONSO, Amando, 2014, p. 107-141.

13 El proyecto no fue inventariado en el indispensable "Avance de un inventario de los proyectos redactados por Javier Goerlich Lleó entre 1914 y 1962", trabajo firmado por LLOPIS ALONSO, Amando / VTiMarqtes; MUÑOZ SÁNCHEZ, David, 2014, p. 107-141, y uno de los broches de una exhaustiva investigación iniciada 4 años atrás donde, además de los citados, participaron Daniel Benito y Mateo Gamón.

14 AUTOR, 2023, p. 87.



Figura 1. Dibujo del aspecto exterior del Proyecto de estación de autobuses sobre solares de la antigua Casa de Misericordia en la calle de Guillen de Castro, 1953, Javier Goerlich. ©Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

En aquel momento, la ciudad en general y los vecinos de la calle Játiva en particular eran un clamor. Al menos desde 1934 se demandaba, con supuesta urgencia, una solución a los atascos derivados del establecimiento de paradas por parte de las líneas de autobuses interurbanos. Aquellas ocupaban especialmente tres puntos: la citada calle Játiva, su continuación en Guillem de Castro (en las proximidades de las torres de Quart), y un pequeño solar en los alrededores de las torres de Serranos, el único enclave donde se llegaría a construir un modesto tinglado para ofrecer al menos una sombra y un resguardo para la lluvia. Tráfico, ruido y seguridad vial, además de decoro urbano, experimentarían gran mejora en caso de construirse una estación de autobuses municipal que tal y como se ha puntualizado no existía, pese a su proliferación en el país según vaticinaba el texto de Hidalgo y sancionaba algún que otro recorte en otras urbes donde esa infraestructura se asociaba a modernidad: “Y la estación de autobuses, con sus

trolebuses o autobuses, etc. etc. y todo lo acabado en “uses” ¿cuándo lo tendremos en nuestra ciudad? Porque es lamentable que por cualquier plaza o calle céntrica te impide pasar por la acera por la cantidad de paquetes o personas que esperan para ir a tal o cual sitio o población. ¿Es que no hay manera que Reus sea una ciudad moderna?”<sup>15</sup>

El asunto de la también ansiada estación de autobuses de Valencia sería tema cotidiano en los diarios valencianos durante todo 1953. Resulta significativo que apareciesen referencias a ella tanto el primer como el último día del año.<sup>16</sup> Algunas noticias aportan cierto optimismo a la realización del proyecto, como la del 30 de enero de 1953, donde varios titulares daban cuenta de una primera inversión: “Catorce millones percibirá la Diputación por un solar destinado a estación de autobuses”.<sup>17</sup> Otras reflejan el contraste del deseo de las autoridades y la materialización de aquel:

Pasa el tiempo; los proyectos se multiplican y zarandean, pero Valencia sigue estancada en la solución de sus grandes y pequeños proyectos capitales. ¿Dónde están las obras que acallen el deseo de esta grande y comfortable ciudad que todos anhelamos?

Sabemos que toda empresa bien organizada -el Ayuntamiento es una empresa administrativa- tiene que atender en su marcha a dos aspectos fundamentales: la realización de los problemas que con urgencia presenta la vida de la ciudad y aquellos otros que tienden a perfilar y preparar la vida del futuro; pero no hay que perderse tanto en proyectos y proyectos más o menos factibles, para olvidar el hoy.

No podemos perdernos en demasiadas fantasías olvidando la realidad inmediata. “El que mucho abarca, poco aprieta”, dice el refrán. Vamos a ver, pues, si ahora que ha comenzado el curso oficial, nuestros ediles se aplican y encontramos solución a la desventurada plaza de la Reina, a la imprescindible estación de autobuses, a la terminación de la avenida Oeste, a la creación, a la ordenación y buen servicio de

15 Diario Español (Reus), 19 de febrero de 1950.

16 El 1 de enero de 1953, a propuesta de la alcaldía, se iniciaban los expedientes para la expropiación de los terrenos necesarios para la instalación de la futura estación sobre los solares de la antigua Casa de Misericordia. El 31 de diciembre de ese año, el propio alcalde, Baltasar Rull, señalaba que entre los proyectos más ilusionantes descollaba el de la estación de autobuses. Respectivamente en, La Jornada, 1 de enero y 31 de diciembre de 1953.

17 La Jornada, 30 de enero de 1953.

18 La Jornada, 21 de septiembre de 1953.

19 Ya en 1959 fue reclamada de nuevo esa infraestructura, véase SELVA ROYO, Juan Ramón, 2014, p. 34. Hubo que esperar en primera instancia a 1962, cuando los ingenieros Amalio Hidalgo, José María Ortuño y Ramiro García vencieron un concurso municipal con su Memoria de proyecto de dos estaciones de autobuses de Valencia. La Norte, luego llamada Central (y única superviviente) se inauguró en 1970. Peor fortuna corrió la estación Sur, sita en la avenida Doctor Waksman. Inaugurada en 1966, tuvo una vida tan efímera que no alcanzó la década de existencia. El doble proyecto en AHMV, Fomento (cajas blancas), caja 62. Para profundizar, AUTOR, 2023, p. 89-116.

20 Esa idea de desdoblamiento en dos estaciones ya había aparecido en el doble anteproyecto de Goerlich citado (1934). Las escasas trazas obtenidas del proyecto de estación Sur de 1953 en: AHMV, Índice de Acuerdos (en adelante I.A.) - 60, "Ferrocarriles, tranvías, automóviles, bicicletas, autobuses...", (en adelante letra F), sin ítem, 20 de mayo de 1953; diario La Jornada, 21 de mayo de 1953.

21 AHMV, I.A. - 60, letra F, ítem 39. Acuerdo de 30 de marzo de 1953. En la misma línea argumental, véase AHMV, I.A. - 60, letra F, ítem 86. Acuerdo de 27 de mayo de 1953.

las bibliotecas públicas y oficiales [...]<sup>18</sup>

Esa “imprescindible estación de autobuses” hubo de esperar más de una década,<sup>19</sup> pero su materialización no tuvo nada que ver con la propuesta de Goerlich. En este punto cabe indicar que, paralelamente al proyecto de estación del arquitecto municipal de 1953 (cuya finalidad era dar servicio a las líneas en dirección norte), se planeaba la construcción de otra infraestructura complementaria que diera el servicio a la zona sur, en unos terrenos que no se han podido localizar, propiedad de Concepción Giner Guillot.<sup>20</sup>

Amén de problemas financieros y/o de la ausencia de espacios idóneos disponibles sufridos por todos y cada uno de los proyectos de estación municipal de autobuses para Valencia, fueron las propias compañías de autobuses interurbanos las que mostraron su negativa rotunda durante décadas a la construcción de cualquier estación, temerosas de las altas e insoslayables cargas impositivas que la Ciudad exigiría. En 1953, en paralelo a la presentación del anteproyecto de Goerlich, aparecen diversos acuerdos municipales exigiendo a esas compañías que, al menos, cumplan con la obligatoriedad legislativa y “señalen local de parada, venta de billetes, facturaciones, etc., conducente a que dejen de prestarse estos servicios en la vía pública”.<sup>21</sup>

Precisamente esos acuerdos municipales delatan cómo fue apagándose la ejecución del proyecto de Javier Goerlich. El 30 de diciembre de 1953 el Ayuntamiento: “Propone se apruebe el proyecto formulado por el Arquitecto Mayor, para la construcción de la Estación de Autobuses en la calle Guillén de Castro (Acuerdo de la Comisión Permanente de 18 de Noviembre del año actual)”.

Sólo unos meses después, el 28 de julio de 1954, la misma corporación advierte que ese proyecto de estación no contaba con la aquiescencia total. Con

relación a una nueva línea: “Propone se informe favorablemente por la Corporación Municipal, el establecimiento solicitado por D. José Broseta Cardona, de una línea de autobuses entre Valencia y Puebla de Farnals, con la obligación de que el punto de parada en Valencia será obligatoriamente en la Estación Municipal de Autobuses cuando el Excmo. Ayuntamiento lo disponga”.<sup>22</sup>

Tal y como se verá en el siguiente punto, una aparente contradicción fue el golpe de gracia al proyecto de Goerlich. Por suerte sí pervive su diseño, el núcleo de este trabajo; un conjunto de dibujos que forman parte de la historia non nata de la urbe.<sup>23</sup>

## 2. Una ubicación tan original y práctica como delicada

A diferencia de las iniciativas anteriores surgidas en la capital del Turia, el lugar seleccionado para la creación de la primera estación de autobuses en Valencia en 1953 no era ni la calle Játiva ni el solar del Llano del Remedio. Este último sería explotado por su propietario, el ejército, mientras que el otro lugar más deseado, la calle Játiva a la altura del entonces ya desaparecido convento de San Agustín, se destinaría, a partir de 1953, a nueva delegación de Hacienda.<sup>24</sup> Como anuncia el título, el Proyecto de estación de autobuses sobre solares de la antigua Casa de Misericordia en la calle de Guillem de Castro consideraba un espacio de nueva creación.

Efectivamente, en 1949 se había procedido a la demolición de la entonces obsoleta sede de aquella institución.<sup>25</sup> Sólo se salvó de la piqueta su iglesia, desde 1956 y hasta la actualidad bajo la advocación de Nuestra Señora del Puig. Esta iglesia y su jardincillo contiguo delimitarían al este la proyectada infraestructura. Al oeste, se planificó la fachada principal sobre la calle Guillem de Castro, mientras que la infraestructura quedaría contenida en el eje norte-sur por las calles de la Corona y Cuarte (fig. 2). Resulta sugestivo imaginar

22 Respectivamente, AHMV, I.A. - 60, letra F, sin ítem, 30 de diciembre de 1953 y AHMV, I.A. - 61, letra F, sin ítem, 28 de julio de 1954.

23 BENITO GOERLICH, Daniel; SÁNCHEZ MUÑOZ, David, 2022, p. 235 recalcan la abundancia de dibujos producidos en el despacho de Goerlich “No hay comparativa que se pueda hacer con la obra gráfica de otros arquitectos valencianos en el mismo periodo”. A ello cabe sumar, como desgrana SÁNCHEZ MUÑOZ, David, 2014, p. 78, la notable pléyade de colaboradores en la creación de dibujos que Goerlich tuvo en su despacho/estudio.

24 El proyecto ganador en ECHENIQUE, Francisco; CALVO, Luis, 1953. El edificio fue inaugurado en febrero de 1959.

25 CEBRIÁN FERREROS, Carlos Francisco, 2007.

26 Aunque se escapa al objetivo de este artículo, cabe considerar en un futuro un análisis detallado del impacto de este y de otros proyectos concebidos por Goerlich en los espacios urbanos donde deberían haberse implantado.

27 La Jornada, 30 de enero de 1953. La visualización del solar en cuestión puede realizarse a través del fotograma 133A-5142 correspondiente al vuelo americano serie B (1956-1957), consultable en INSTITUT

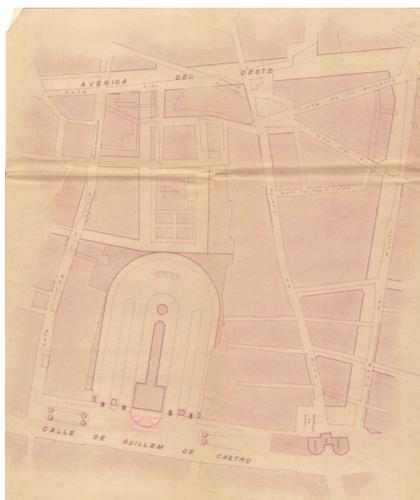
28 AUTOR, 2023, p. 56 y 111.

Figura 2. Proyecto de estación de autobuses sobre solares de la antigua Casa de Misericordia en la calle de Guillem de Castro, 1953, Javier Goerlich. Plano de emplazamiento. ©Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

29 SÁNCHEZ MUÑOZ, David, 2013b, p. 229-244.

cómo habría modificado la trama urbana y la imagen de la zona la ejecución del proyecto de Goerlich. Tanto por el redimensionamiento del enclave, como por el juego que habría establecido su fachada principal frente a la del Grupo Cervantes.<sup>26</sup>

En total, contando las expropiaciones de los terrenos aledaños que anunciaba la prensa, la estación se levantaría sobre un solar de 16.968 metros cuadrados,<sup>27</sup> unas dimensiones a caballo entre los 4000 m2 del proyecto de Luis Basset de 1934 y los 33000 del proyecto de 1962 que finalmente configuraría la actual estación de autobuses supérbite.<sup>28</sup>



Nótese cómo el plano de emplazamiento incorpora la apertura de la ulterior sección de la avenida Oeste, a la postre tampoco ejecutada y que hubiera acabado con parte del tradicional entramado urbano del barrio del Carmen, en un momento en que las grandes medidas higienistas urbanas del cambio de siglo cedían espacio a una nueva política de conservación de los trazados históricos,<sup>29</sup> afectando por tanto al diseño de la ciudad. Este asunto tiene miga, pues entre las diversas causas que llevaron al traste la materialización del proyecto descuella la fluctuante acometida de esas

modificaciones del entramado urbano. Así se explica en otro acuerdo, donde la Ciudad: “Eleva propuesta sobre emplazamientos de las Estaciones de Autobuses en las zonas Norte y Sur de esta Ciudad, con motivo del desplazamiento de la proyectada Estación de Autobuses de los terrenos que ocupaba la antigua Casa de Misericordia al tratar de las alineaciones del Plano parcial 1-3-4-.”<sup>30</sup>

El ulterior proyecto de estación municipal de autobuses de Goerlich resultaba incompatible con las modificaciones de la ciudad que el mismo arquitecto había planeado. Su estación no tenía cabida en el espacio original, mientras que la otra más pequeña, complementaria de la que nos ocupa, corrió la misma suerte. La laxitud del acuerdo no permite mayor análisis, pero el devenir azaroso de la ubicación de estas infraestructuras queda sancionado en un nuevo acuerdo municipal de noviembre de 1955: “Moción de los Sres. Tenientes de Alcalde D. Enrique Pecourt y D. Antonio Boluda, respecto a que el emplazamiento de la futura estación de autobuses, Zona Norte, que se había pensado ubicar en los actuales terrenos de la Feria Muestrario, se sustituya por una manzana que comprende los terrenos recayentes al príncipe del Llano de la Zaidía, y que están limitados por la calle de Sagunto, frene a la Iglesia de Sta. Mónica.”<sup>31</sup>

Sí es interesante recalcar que el emplazamiento primigenio de esa futurible estación en el principal cinturón urbano, el mismo que el de la estación ferroviaria del Norte, resultaba ventajoso, ya que facilitaría una movilidad intermodal. Nada que ver con las estaciones que finalmente se hicieron en Valencia, la Sur (inaugurada el 17 de junio de 1966) y la Norte -luego Central- (inaugurada el 9 de febrero de 1970), que incluso necesitaron la creación de nuevas líneas urbanas de SALTUV para la conexión entre ellas y con el centro de la ciudad. Antes de que todo esto aconteciese, Goerlich hubo de dilucidar las formas para su nuevo proyecto. La geometría de la parcela disponible condicionaría la

30 AHMV, I.A. - 62, letra F, sin ítem, 13 de octubre de 1955.

31 AHMV, I.A. - 62, letra F, ítem 4, 22 de noviembre de 1955. Se deduce que el proyecto de Goerlich para el solar resultante de la demolición de la Casa de la Misericordia había sufrido, en menos de dos años, hasta dos cambios de ubicación.

32 Desde una perspectiva teórica, sobresalía el trabajo ya citado: HIDALGO FERNÁNDEZ-CANO, Amalio, 1951. Años más tarde, tras el fallecimiento de Javier Goerlich (1972), otro ingeniero establecerá una actualización de las cuestiones a considerar en la creación de las nuevas estaciones de autobuses. Véase Olalla, Vicente, 1977, p. 3-49.

33 Como se verá, el proyecto contemplaba la creación de tres viviendas en el segundo piso del hall para cargos de relieve de la infraestructura, pero no un bloque de viviendas de uso particular que aliviase el problema social de la residencia tal y como se hacía en otras ciudades.

solución propuesta en el diseño de la infraestructura, al menos en su planta.

### 3. Planta General de Urbanización

Esta sección del documento es quizá la más completa para comprender el funcionamiento previsto para la infraestructura que, a diferencia de lo ocurrido en las experiencias previas de Goerlich al respecto (1934 y 1939), sí contaba con precedentes en los que inspirarse.<sup>32</sup> Las estaciones de autobuses interurbanos, materializadas y/o en proyecto, comenzaban a ser habituales en todo el país (Alicante, Almería, Girona, Melilla, Pamplona, Sevilla, Vitoria) y respondían a espacios y/o tipologías heterogéneas: el solar disponible, la capacidad mínima exigida (variable en función del tamaño de la urbe), la funcionalidad única o la combinación de objetivos (por ejemplo, desdoblado la parte superior para viviendas privadas y la inferior para la estación,<sup>33</sup> o funcionando como estación de vehículos suburbanos e interurbanos), etc.

En este caso, y en coherencia con los requerimientos de una capital del tamaño de Valencia, se optaba por una construcción destinada exclusivamente a estación, sin menoscabo a la habitual inclusión de un pequeño hotel para viajeros y con una optimización del espacio que permitiese el estacionamiento del mayor número de autobuses. Todo ello quedaba supeditado a la forma del solar disponible, cuya traza rectangular constreñía en parte la solución. La planta elegida, en forma de “U” invertida, colmaba el aprovechamiento del terreno (fig. 3). Aunque estrechamente conectados, son diferenciados dos grandes sectores asociados a su uso: el de pasajeros y el de autobuses.

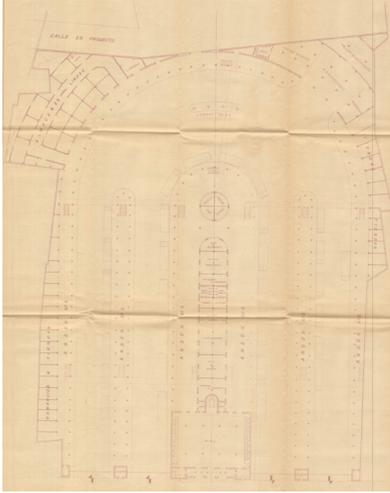


Figura 3. Proyecto de estación de autobuses sobre solares de la antigua Casa de Misericordia en la calle de Guillem de Castro, 1953, Javier Goerlich. Planta General de Urbanización. ©Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

34 Como se verá, una planta superior en el caso del alargado corredor y dos plantas superiores sobre la superficie del vestíbulo principal. Es llamativo, y sintomático de la época, la escasa atención a las personas con movilidad reducida. Por ejemplo, a través de la omisión de ascensores o elevadores.

En el centro de la fachada principal, y a modo de eje de toda la infraestructura con forma de “U” invertida ya apuntada, se construirían las dependencias llamadas a concentrar los espacios destinados al paso y servicio de viajeros junto a los andenes centrales (3 y 4). El ingreso desde el exterior exigía al pasajero superar un pequeño pórtico ligeramente elevado sobre tres escalones que a su vez daba acceso al hall principal de la estación, este último de planta rectangular. En los laterales de ese amplio vestíbulo se ubicarían, además de las taquillas, sendos habitáculos, empleado uno como punto de información y turismo y el otro para situar el teléfono público. El testero de cierre del amplio hall sería discontinuo para permitir el flujo de viajeros. El centro del muro alterno presentaría una apertura para un espacio contiguo que en planta evoca un ábside; allí serían construidas unas escaleras conectadas a las plantas superiores de esa estructura que configuraba el eje de toda la estación.<sup>34</sup> Flanqueando las escaleras, un espacio designado para el control y otro para la vigilancia. Tras aquellas, accesibles de forma directa a través de los andenes centrales (3 y 4), todos los servicios previstos en la planta baja: consigna y equipajes, sala de espera, restaurante (con las cocinas aledañas), correos y telégrafos, aseos, peluquería y limpiabotas. En el

extremo de ese corredor se reservarían dos lugares, para oficinas de empleados y para el jefe de movimientos, respectivamente. Pocos metros más adelante de este corredor, muy próxima a la única curva definida en planta por la sección de la calzada que permitiría el giro de los autobuses, y a modo de isla, un quiosco de planta circular ofrecería cuatro puntos de consumo: bar, tabacos, flores y prensa.

En la parte exterior de los andenes laterales de la infraestructura (1 y 6), y sin conexión con la vía pública, por lo tanto, sólo para el disfrute de los que ingresaban en la estación, fueron planificadas unas galerías destinadas a comercios y tiendas. Los seis andenes incorporarían escaleras para permitir la conexión entre ellos mediante pasadizos subterráneos.

Respecto al funcionamiento de la infraestructura para los autobuses, el sistema de circulación retomaba, en mayor escala y con algunas modificaciones, el propuesto en 1934 por Goerlich en su “Anteproyecto de Estación Central de Autobuses (solución B)”.<sup>35</sup> La diferencia más notable respecto a aquel, es que en 1953 el acceso a los autocares se proyectaba en el lado izquierdo de la infraestructura, con un doble carril marcadamente definido en la propia fachada a través de un potente elemento sustentante que albergaría a su vez un habitáculo para controladores. La circulación de los vehículos se mantenía en dos calzadas distintas, divididas por los andenes intermedios hasta que, una vez comenzaba el giro, estos desaparecían, generándose en el centro de la curva y de la calzada una estructura pequeña para el servidor de combustible.

El andén situado más a la izquierda, el 1, estaba destinado a albergar un solo autobús, posiblemente para no provocar colapso de tráfico con los siete autobuses que aparcados en línea colmaban el lado izquierdo del andén 2. En el lado derecho de este se repetía la solución del andén 1, esto es, no se preveía más que un estacionamiento ocasional para evitar la aglomeración con los nueve autobuses del andén 3 (dispuestos

como los siete del andén 2, más otros dos autobuses que aprovechaban la primera mitad de la curva para estacionar). El andén 4 sería completamente simétrico al andén 3. Ocurría lo mismo con el andén 5, espejo del 2 y con el 6, espejo del 1.

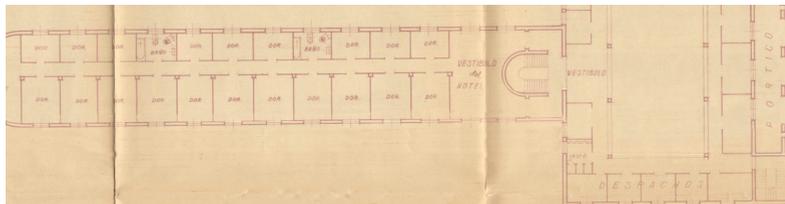
El proyecto aprovechaba el escaso espacio restante al exterior de la curva descrita por la calzada para situar en un lado almacenes para líneas, aseos y almacenes para la limpieza, mientras que, al otro extremo, además de más aseos, se dispondrían estancias para taller mecánico, taller electricista, reparaciones y accesorios.

#### **4. Las plantas superiores**

El proyecto incluía la elevación de hasta dos plantas en la parte reservada a los servicios de pasajeros y empleados, desarrollada en el caso del primer piso en el doble espacio ya visto (hall y corredor) que actuaba como eje de toda la estación. En el segundo piso sólo se construiría el espacio correspondiente a la primera estructura indicada.

El primer piso del hall permitiría la creación de despachos en los laterales, mientras que en el lado opuesto al pórtico se situarían unos aseos junto al vestíbulo (fig. 4). Esa primera planta, pero en la sección correspondiente al largo corredor, se contemplaba la ubicación de un hotel de veinte habitaciones, once de mayor tamaño en un ala y nueve en otra, donde también se ubicarían estratégicamente dos baños, uno cada tres habitaciones. A cada extremo del hotel se situaría un espacio común. El vestíbulo del hotel estaría continuo al vestíbulo del hall, mientras que la sala de espera del hotel se situaría en el extremo opuesto, desde donde unas cristaleras permitirían visualizar el quiosco circular del nivel inferior a cielo abierto.

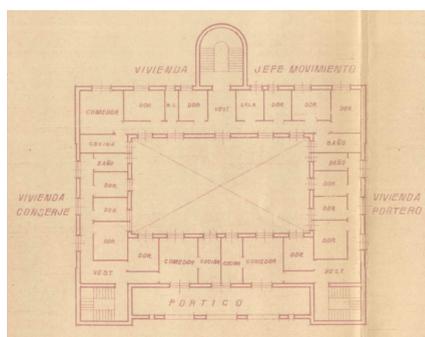
Figura 4. Proyecto de estación de autobuses sobre solares de la antigua Casa de Misericordia en la calle de Guillem de Castro, 1953, Javier Goerlich. Planta General del piso primero. ©Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.



La segunda planta (fig. 5), proyectada exclusivamente sobre el hall principal recogería tres viviendas para los empleados cuyas tareas requerían más tiempo dentro de la estación. El jefe de movimiento, el portero y el conserje dispondrían de sendas viviendas con varios dormitorios, comedor, cocina y baño.

La sección longitudinal (fig. 6) muestra de manera coherente la proyección en alturas ya apuntada al tratar

Figura 5. Proyecto de estación de autobuses sobre solares de la antigua Casa de Misericordia en la calle de Guillem de Castro, 1953, Javier Goerlich. Planta General del piso segundo. ©Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.



las plantas. En ese mismo documento se incorpora el diseño de la fachada.

## 5. La fachada

La ausencia de detalles sobre el interiorismo del proyecto sea a través de informes o de imágenes más detalladas dificulta su puesta en valor bajo un prisma estético, circunstancia que no ocurre con la fachada (figuras 1 y 6). Esta presenta un perfil severo y sencillo, en parte supeditado a la utilitas. La supuesta necesidad de una doble entrada y salida para los autobuses, sólo factible en un solar de notable dimensión como para el que estaba previsto, pergeña un frente de gran

horizontalidad. Destaca su carácter simétrico, manifiesto en cada uno de los elementos que lo componen, con sendos torreones en los extremos, coronados con banderas y que enmarcan todo el conjunto y lo dotan de equilibrio. Cada uno de los accesos de vehículos aparece cubierto con un arco acarpanelado,<sup>36</sup> separados entre sí por un cuerpo vertical que evoca la pila de un puente. En esa “pila” se habilitaría un pequeño espacio para los controladores. Sobre este iría el escudo de la ciudad, una de las pocas licencias decorativas del conjunto y que refrendaba la inveterada costumbre de la ciudad de mostrar, cuando era la promotora, su escudo en una combinación de propaganda y de orgullo cívico. En la parte superior, el cartel de “ENTRADA”. La solución se repite fielmente al otro lado del bloque principal que actúa de eje, pero con el cartel de “SALIDA”. Aunque el asunto sea resbaladizo, Goerlich pudo inspirarse en los puentes de la ciudad que tan bien conocía. Si entre 1933 y 1935 había peatonalizado el puente del Mar –incluyendo en sus extremos la incorporación de unos pilones–, en 1945 había procedido a la restauración del puente del Real, estructura que presentaba y aún presenta arcos acarpanelados.<sup>37</sup> La apabullante diferencia de materiales empleados respecto al histórico puente dificulta la comprensión de la posible influencia, pero es cierto que el propio Goerlich “reinventó” la actual puerta del Mar pocos años antes sirviéndose del modelo conocido (y derribado junto a la muralla medieval entre 1865 y 1868) del portal del Real.

El equilibrio compositivo se acentúa merced a la voluminosa estructura de líneas rectas situada en el eje de la infraestructura, el pabellón destinado a la recepción de los pasajeros coronado con el rótulo “ESTACIÓN DE AUTOBUSES”. Pese a los ligeros matices que presentan las figuras 1 y 6, caso de la divergencia en el remate del cuerpo sin cornisa en una imagen (fig. 1) y con cornisa saliente curva en otra (fig. 6), un aséptico racionalismo hace ciertos guiños a la denominada arquitectura totalitaria a través de las 4

36 La solución con estos arcos está presente en otros trabajos de Goerlich, caso de los grupos residenciales de Alboraya (precisamente en el eje que distribuye los dos grandes bloques) o el ya citado Federico Mayo. Véase SÁNCHEZ MUÑOZ, David, 2013a, p. 54. Aunque con una factura menos elaborada, el recurso fue compartido por otros arquitectos en construcciones residenciales similares, por ejemplo, en el grupo de viviendas sociales Virgen de los Desamparados en el barrio valenciano de Patraix, diseñado por Pablo Soler.

37 Sobre las intervenciones de Goerlich en los citados puentes: YEPES, Víctor, 2010, p. 132, 138, 152, 236, 256, y LLOPIS ALONSO, Amando/VTIMarqtes, 2023b, p. 42.

38 HIDALGO FERNÁNDEZ-CANO, Amalio, 1951, p. 594. Hidalgo retomaría estas premisas precisamente en el doble proyecto vencedor para estaciones de autobuses de Valencia de 1962 ya advertido.

imponentes columnas que, a diferencia del coetáneo proyecto de la Delegación del Ministerio de Economía y Hacienda ya citado, elimina tanto el basamento de orden gigante como los capiteles. Las columnas organizan el espacio y encaminan a los pasajeros a los accesos, tres en total, sobre los cuales aparecen alineados los ventanales correspondientes a las plantas superiores, con predominio casi absoluto de trazos rectos verticales y horizontales. Las únicas rupturas de esas líneas se producen en el frontón partido sobre cada uno de los accesos y en la curvatura de la cornisa. Las referencias al colosalismo de la arquitectura totalitaria quedan subrayadas en las cuatro pilastras, dos a cada lado y que flanquean un alargado ventanal a cada extremo de la estructura, donde precisamente esta pierde altura.

No debe pasarse por alto que para entonces el arquitecto municipal gozaba de una dilatada experiencia y que, con cierta libertad, pudo coger soluciones formales distintas y subyugarlas a los principios funcionales para esas infraestructuras que el ingeniero Amalio Hidalgo proclamaba a los cuatro vientos, de los que sintomáticamente se extraía una crítica a los arquitectos municipales:

Muchos son los proyectos redactados, en la mayor parte de los casos, por distinguidos arquitectos y que han sido presentados por Entidades y Municipios para construir estaciones de autobuses. La mayor parte de ello, con un mérito artístico extraordinario, como no puede menos de suceder, no responden al concepto industrial de la explotación de una estación de autobús y no es extraño, puesto que en esta materia existe muy poca documentación y en Europa las estaciones de autobuses han sido en general construidas desde otros puntos de vista muy diferentes de los que se precisan en nuestro país.<sup>38</sup>

Es curioso cómo Hidalgo obvia que aquello que defiende y que arroga a su manera de crear estaciones (la exigencia hacia las infraestructuras para que respondan más al concepto industrial de la explotación y no tanto al valor estético), era en realidad uno de los preceptos de mayor suceso desde finales del siglo XIX en buena parte de la arquitectura occidental. La conocida sentencia “La forma sigue a la función” atribuida al arquitecto norteamericano Louis Sullivan se había convertido en lema recurrente de las diversas oleadas de renovación de formas arquitectónicas autodenominadas modernas.<sup>39</sup>

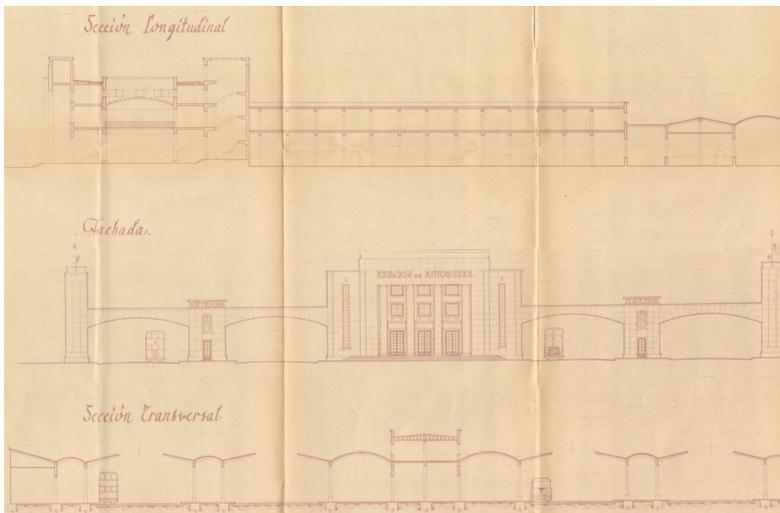
No en vano, los paralelismos entre el diseño de Goerlich para esta estación y algunas de las fachadas aportadas por Niubó en su “manual” publicado a la sazón en 1953, enfatizan la escasa originalidad artística de la solución para ese bloque central,<sup>40</sup> donde, si nos ceñimos precisamente a los criterios taxonómicos de la publicación citada, el diseño de Goerlich sería una fachada moderna en toda regla, en armonía con algunos

39 “Form follows function” en SULLIVAN, Louis H., 1896, p. 404.

40 NIUBÓ MONTE, Miguel, 1953. Sobre esta y otras fuentes de inspiración para los arquitectos valencianos de la época, véase SÁNCHEZ MUÑOZ, David, 2011, p. 217-230. Queda pendiente para nuevas y más sesudas pesquisas la particular puesta en valor de los dibujos, especialmente el de la perspectiva de la fachada principal, teniendo en cuenta la ya advertida importancia de los dibujantes en el estudio/despacho de Goerlich. Al respecto, un buen punto de partida en SÁNCHEZ MUÑOZ, David, 2014, p. 78 (nota 4).

Figura 6. Proyecto de estación de autobuses sobre solares de la antigua Casa de Misericordia en la calle de Guillem de Castro, 1953, Javier Goerlich. Sección longitudinal, fachada y sección transversal. ©Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

41 DIRECCIÓN GENERAL DE ARQUITECTURA, 1953.



de los valores que por entonces eran defendidos en las conclusiones del Manifiesto de la Alhambra.<sup>41</sup>

El arquitecto municipal había sido agudamente sensible a la transformación de los valores plásticos a

lo largo de su dilatada trayectoria, aunque no sólo hubo de estar atento a su capacidad creadora. En infinidad de encargos tuvo que responder a cuestiones igual de relevantes: desde exigencias de los promotores a la priorización de la funcionalidad sobre la creatividad. Así pues, la desnudez de esta infraestructura puede obedecer a estímulos diversos.

En síntesis, la fachada del proyecto de estación municipal de autobuses parece deslizarse por un sincretismo formal en lo que a diseño refiere. Por una parte, hay ciertas reminiscencias historicistas en el proyecto que evocan la arquitectura producida en torno a la Exposición Regional Valenciana (1909-1910), sin desdeñar un vinculado y posible toque localista en la posible referencia a los puentes, si bien la diversidad material aludida vela esas lecturas. Por otra parte, aunque muy atenuado, el proyecto desvela el peso del modernismo que Goerlich había desarrollado en algunos de sus mejores trabajos con impronta racionalista, aunque con alusiones a una arquitectura totalitarista todavía vigente en España. Tal vez la de 1953 sea la menos moderna de las estaciones que proyectó. Quizá por el abandono por parte del arquitecto de las formas más arriesgadas que había desarrollado años atrás. Quizá en aras de solucionar “el concepto industrial de la explotación”. Lo cierto es que algunas de las líneas vanguardistas de preguerra de las que hizo gala en el Anteproyecto de estación de autobuses en la avenida Navarro Reverter (1939) se difuminan en esta iniciativa nunca ejecutada que las presentes páginas han sacado a la luz.

### **Epílogo**

La evolución tecnológica de la sociedad está repleta de vacíos historiográficos; mientras los logros llegan incluso a escribir renglones de oro, los fracasos tienden a desaparecer. En esa lista de desengaños se adscriben varios proyectos de estación de autobuses para Valencia.

Sólo uno, en estas líneas desmenuzado, permanecía en el olvido.

El Proyecto de estación de autobuses sobre solares de la antigua Casa de Misericordia en la calle de Guillem de Castro firmado por Javier Goerlich en 1953 fue el último “proyecto soñado” antes de la materialización efectiva de dos las estaciones municipales elaboradas por el mencionado grupo de ingenieros.

Es difícil explicar cómo un trabajo del arquitecto posiblemente más prolífico en la ciudad de Valencia del siglo XX (y quizá el más y mejor tratado por la historiografía) se ha mantenido en un archivo sin análisis alguno durante siete décadas. El motivo puede ser, además de la ingente producción gráfica del estudio de Goerlich, la compleja integración de este objeto de estudio en las cada vez más especializadas disciplinas académicas: historia del arte, historia, arquitectura, ingeniería... Al respecto, las infraestructuras se hallan en los límites de buena parte de esos y otros campos de investigación, pero sin llegar a copar uno de ellos de forma palmaria. El presente artículo ha tratado de transformar ese contratiempo en virtud: el proyecto de Goerlich ha sido analizado a través de la superposición de las miradas que proporcionan las múltiples materias académicas que convergen en su análisis. Es cierto que la ausencia de memoria escrita -la descripción específica del proyecto-, cercena lecturas más concretas sobre materiales o interiorismos, si bien la entidad del repertorio de imágenes recompone los rasgos principales de una estación creada para un lugar inédito del entramado urbano. Además, los dos diseños conservados de la fachada permiten vislumbrar su concepción formal que, sin ser especialmente atractiva, forma parte de la historia del diseño de la ciudad y de sus infraestructuras.

## Bibliografía

AUTOR, 2023.

BENITO GOERLICH, Daniel; SÁNCHEZ MUÑOZ, David. “Javier Goerlich Lleó (1866-1972), arquitecto entre arquitectos”. En: ARCINIEGA GARCÍA, L. (coord.) Tres arquitectos, una ciudad y un tiempo. Ribes, Mora y Goerlich en la València de principios del siglo XX. València: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, Càtedra Demetrio Ribes (UVEG), 2022, p. 227-254.

BENITO GOERLICH, Daniel; SÁNCHEZ MUÑOZ, David; LLOPIS ALONSO, Amando. Javier Goerlich Lleó. Arquitecto valenciano (1886-1914-1972). Valencia: Ajuntament de València, Delegación de Cultura. Servicio de Publicaciones, 2014.

CEBRIÁN FERREROS, Carlos Francisco. “Misericordia recuperada. Historia y arte de la antigua Casa de la Misericordia”. Ars Longa, 2007, nº 16, p. 93-103.

DIRECCIÓN GENERAL DE ARQUITECTURA. Manifiesto de la Alhambra. Madrid: Ministerio de la Gobernación, 1953.

ECHENIQUE, Francisco; CALVO, Luis. “Concurso de edificios para delegación de Hacienda en Valencia”. Revista Nacional de Arquitectura, 1953, nº 142, p. 1-9.

HIDALGO FERNÁNDEZ-CANO, Amalio. “Estaciones centrales de autobuses”. En: INSTITUTO DE INGENIEROS CIVILES DE ESPAÑA (coord.) II Congreso Nacional de Ingeniería, 1951, vol. 7 (Construcción), p. 591-603.

INSTITUT CARTOGRÀFIC VALENCIÀ. “Vuelo americano serie B (1956-1957)”. En: [https://geofototeca.gva.es/visor\\_fototeca/?vuelo=0201\\_1956AMSB0320](https://geofototeca.gva.es/visor_fototeca/?vuelo=0201_1956AMSB0320) (consulta 2/1/2023).

LLOPIS ALONSO, Amando / VTiMarqtes. “Grupo Residencial Federico Mayo”. En: LLOPIS ALONSO, Amando / VTiMarqtes; TABERNER PASTOR, Francisco (dir.) Guía de arquitectura de València. Valencia: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2023a, p. 294.

LLOPIS ALONSO, Amando / VTiMarqtes. “Puentes históricos”. En: LLOPIS ALONSO, Amando / VTiMarqtes; TABERNER PASTOR, Francisco (dir.) Guía de arquitectura de València. Valencia: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2023b, p. 42.

LLOPIS ALONSO, Amando / VTiMarqtes; SÁNCHEZ MUÑOZ, David (eds.) Javier Goerlich Lleó. Arquitectura y Urbanismo en Valencia (1914-1962). València: Ajuntament de València, 2018.

LLOPIS ALONSO, Amando / VTiMarqtes; MUÑOZ SÁNCHEZ, David. “Avance de un inventario de los proyectos redactados por

Javier Goerlich Lleó entre 1914 y 1962". En: LLOPIS ALONSO, Amando / VTiMarqtes; SÁNCHEZ MUÑOZ, David (eds.) Javier Goerlich Lleó: arquitecto valenciano. València: Ajuntament de València, 2014, p. 107-141.

MARTÍNEZ-MEDINA, Andrés. La arquitectura de la ciudad de Alicante: 1923-1943. La aventura de la modernidad. Alicante: CTAA y Gil Albert, 1998.

MESTRE BADOSA, Luis Ramón. El arte y el paisaje urbano a través de las fuentes oficiales. Los primeros años de la posguerra en Valencia (1939-1950), tesis doctoral. València: Servei de Publicacions de la Universitat de València, 2015.

NIUBÓ MONTE, Miguel. Fachadas de edificios modernos. Barcelona: Juan Bruguier, 1953.

OLALLA, Vicente. "Estaciones de autobuses". Informes de la Construcción, 1977, vol. 29, nº 289, p. 3-49.

SÁNCHEZ MUÑOZ, David. "Conociendo a Goerlich". En: LLOPIS ALONSO, Amando / VTiMarqtes; SÁNCHEZ MUÑOZ, David (eds.) Javier Goerlich Lleó: arquitecto valenciano. València: Ajuntament de València, 2014, p. 78-106.

SÁNCHEZ MUÑOZ, David. Arquitectura y espacio urbano en Valencia (1939-1957). València: Ajuntament de València, 2013a.

SÁNCHEZ MUÑOZ, David. "La avenida del Oeste de Valencia. Historia de un proyecto inacabado". Ars Longa, 2013b, nº 22, p. 229-244.

SÁNCHEZ MUÑOZ, David. "Arquitectura en la ciudad de Valencia desde el final de la Guerra Civil hasta los primeros años 50. Una visión general, algunos textos relevantes y los viajes de estudios". Ars Longa, 2011, nº 20, p. 217-230.

SELVA ROYO, Juan Ramón. "Antecedentes y formación del Plan General de Valencia de 1966". Cuadernos de Investigación Urbanística, 2014. En: <https://doi.org/10.20868/ciur.2014.97.3089> (consulta 20/XI/2023).

SERRA DESFILIS, Amadeo. Eclecticismo tardío y Art Déco en la ciudad de Valencia (1926-1936). Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 1996.

SULLIVAN, Louis H. "The Tall Office Building Artistically Considered". Lippincott's Magazine, 1896, March, p. 403-409.

VALDENEBRO GARCÍA, José Vicente; RAMÍREZ CHASCO, Francisco de Asís. "Nueva estación de autobuses de Pamplona: resultado de la integración de infraestructuras en el paisaje y el patrimonio histórico". En: COLEGIO INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS (dir.) I Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio "Ciudad y Territorio". Bilbao: Colegio Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2008 p. 1-17.

YEPES, Víctor. Puentes históricos sobre el viejo cauce del Turia. Un análisis histórico, estético y constructivo a las obras de fábrica. València: Universitat Politècnica de València, 2010.