

Francisco Mora Berenguer y la arquitectura valenciana de la década de 1920

SERGI DOMÉNECH GARCÍA*

Resumen

El presente trabajo estudia la producción realizada por el arquitecto Francisco Mora Berenguer durante la década de 1920. Este arquitecto había llevado a cabo el grueso de su producción durante los años anteriores y su obra forma parte de la historia de la arquitectura del siglo XX en el territorio valenciano. De toda su producción la realizada en estos años de 1920 ha sido la menos atendida, debido principalmente a que las obras más emblemáticas las realizó Mora en los años anteriores, así como a diversas causas que se analizan en el presente estudio. Así, el trabajo analiza su desempeño como arquitecto municipal del ensanche con obras singulares como los Jardines de Viveros, el aeropuerto en la dehesa del Saler, así como encargos particulares y obras públicas desempeñadas por el arquitecto que demuestran la importancia de su producción en este periodo.

Palabras clave

Jardines de Viveros, aeropuerto, obra pública, edificios de enseñanza, estación ferrocarril.

Abstract

The present work studies the production of the architect Francisco Mora Berenguer during the 1920s. The principal productions of Mora's work were carried out during the previous years, and his work is part of the history of 20th century architecture in the Valencian territory. The Mora production during the 1920s has been the least studied. The main reason is that Mora made his most emblematic works in previous years, as well as other causes that are specified in this study. The present study analyses his activity as the Municipal Architect in charge of official development with unique works such as the Viveros's Gardens, the airport in the Saler, as well as private assignments and public works carried out by the architect that demonstrate the importance of his production in this period.

Keywords

The Viveros's Gardens, Airport, Public Works, Teaching buildings, Train Station.

* * * * *

El estudio de la práctica profesional del arquitecto Francisco Mora Berenguer (Sagunto, 7 de septiembre de 1875-Castelló de la Plana, 24 de enero de 1961) es parte ineludible en la definición del desarrollo urbano y la tradición arquitectónica de finales del siglo XIX y principios

* Profesor Ayudante Doctor, Departament d'Història de l'Art, Universitat de València. El presente trabajo se enmarca en el proyecto I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación titulado "Obras públicas desaparecidas en la Comunitat Valenciana. Paisajes de la memoria, paisajes transformados (1700-1939)" [HAR2013-47191-P]. Dirección de correo electrónico: sergi.domenech@uv.es

del XX en el territorio valenciano, especialmente en lo referente a la ciudad de Valencia. Fue principalmente en esta ciudad donde el arquitecto y urbanista valenciano participó estrechamente de la configuración del imaginario urbano, en el cumplimiento de su cargo de arquitecto municipal del ensanche al cual accedió en 1901. La huella de su trabajo no se limita a su paso al frente de esta oficina municipal sino que de su despacho salieron encargos privados para la burguesía local, así como proyectos de gran transcendencia pública. Su obra lo llevó a estar considerado entre los arquitectos más afamados del momento. En 1908 inicia la etapa conocida como *revival* neogótico donde el arquitecto busca inspiración en los elementos góticos de la ciudad. El grueso de su producción tuvo lugar en las dos primeras décadas del nuevo siglo, periodo al que pertenecen sus edificios más emblemáticos: el palacio Municipal de la Exposición Regional de 1909, el proyecto para el mercado de Colón, ganador en 1913 del concurso para su ejecución; en el campo del urbanismo ve aprobado su Plan del Ensanche de Valencia, en 1912, entre otros.

En la década de los años 1920, Mora mantiene su producción, realizando proyectos de transcendencia pública como la remodelación de la Casa Consistorial de Valencia, pero diversas circunstancias han hecho que su actividad —tanto los proyectos y diseños como las obras realizadas— no tengan un reconocimiento equiparable al de su producción anterior. Lo cierto es que la aparición de nuevos jóvenes arquitectos a inicios de esta década que empezaron a protagonizar un relevo generacional en la profesión, así como la suerte de sus obras y proyectos, ha dejado en un segundo plano a estas últimas, unido a la diversa suerte de sus construcciones y proyectos, en algunos casos no realizados. Lo cierto es que Mora Berenguer inicia la década de 1920 con cuarenta y cinco años con una sólida experiencia al frente de proyectos urbanísticos y en la construcción de edificios singulares.

Desde el inicio del nuevo siglo hasta finales de 1936 se configura la etapa conocida como de preguerra donde urbanísticamente la ciudad de Valencia aún no ha terminado de ejecutar de forma completa el proceso de transformación hacia la ciudad industrial, siendo aún la capital de una comarca eminentemente agrícola. Este periodo se caracteriza por centrarse en la reforma interior —la transformación de la ciudad histórica preindustrial— y el ensanche, quedando en segundo lugar el planeamiento de la extensión de la ciudad. Así, el núcleo histórico de la ciudad será el espacio central destinado al sector servicios donde se encontrarán desde el Ayuntamiento a la incorporación de importantes edificios construidos por las principales empresas privadas del momento y por entidades bancarias y de seguros. Por otro lado, el ensanche concentrará la mayor parte

de la estrategia municipal, siguiendo la línea de los proyectos heredados de finales del siglo XIX¹ —con las aportaciones del proyecto redactado por Francisco Mora y Vicente Pichó en 1912— favoreciendo a los propietarios del suelo urbano, en lo que se ha reconocido era el resultado de una política deliberada de los poderes públicos.² Únicamente escapa a estas prácticas las directrices municipales llevadas a término durante la dictadura de Primo de Rivera, iniciada en 1923, donde la llegada del general Avilés al frente del consistorio municipal implicó un cambio en las políticas urbanísticas caracterizadas por la promoción de la ciudad jardín con la aprobación de un *Plan de Reformas de Valencia*.³

La década iniciada en 1920 fue muy propicia para el desarrollo de la arquitectura valenciana, siendo para ello determinante una buena situación económica y una política volcada en el aumento de las infraestructuras públicas. En estos años la arquitectura valenciana se configura como un grupo de obras de difícil ordenación influenciadas especialmente por el eclecticismo internacional que, con distintas variantes, desembocó en una “arquitectura nacional”. En lo referente al urbanismo, se planteará la ampliación de los Viveros municipales y el inicio del Paseo de Valencia al Mar, la urbanización de la Playa de levante y la construcción de un camino de Valencia a la Dehesa del Saler donde se proyectó una ciudad jardín. En este sentido resultaron clave los cambios en la política urbanística emprendidos con el nuevo gobierno tras la llegada de Primo de Rivera, en 1923. Con el propósito de conseguir la máxima aceptación popular, la actuación del régimen primoriverista se centró en dos aspectos: acabar con el caciquismo que había imperado durante el periodo anterior y poner en marcha un programa de construcción y renovación de obras públicas, con la idea de proyectar una imagen de progreso del Estado y, por extensión, del buen hacer del gobierno autoritario. En lo referente a urbanismo, los Ayuntamientos vieron reforzadas sus competencias en esta

¹ El inicio del cambio estructural de la morfología urbana tiene lugar con la decisión de deruir la muralla cristiana y emprender una política amplia de reforma interior y ensanche urbano. Así, en 1858 se aprueba el primer proyecto de ensanche de la ciudad de Valencia, derribándose la muralla finalmente en 1865 [TABERNER PASTOR, F., “El crecimiento pautado: notas sobre los proyectos de ensanche”, en Dauksis Ortolá, S. y Taberner Pastor, F. (eds.), *Historia de la ciudad. II. Territorio, sociedad y patrimonio. Una visión arquitectónica de la historia de la ciudad de Valencia*, València, Ajuntament de Valencia, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, Publicacions de la Universitat de València, 2002, pp. 207; JULIANA COLOMER, D., *La muralla de Valencia hace 150 años*, Valencia, Cátedra Demetrio Ribes UV-CHOPVT, Conselleria d’Habitatge Obres Públiques i Vertebració del Territori, 2016, pp. 4-5].

² CAJA I DÍAZ, F., “La ciutat de València en el segle XX”, en Dauksis Ortolá, S. y Taberner Pastor, F. (eds.), *Historia de la Ciudad. Recorrido histórico por la arquitectura y el urbanismo de la ciudad de Valencia*, Valencia, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, 2000, pp. 237-239.

³ TABERNER PASTOR, F., “La construcción de la nueva imagen urbana”, en Llopis, A. y Dauksis, S. (eds.), *Arquitectura del siglo XX en Valencia*, València, Institució Alfons el Magnànim, 2001, pp. 53-54.

materia por medio de la aprobación del nuevo *Estatuto Municipal* —publicado el 8 de marzo de 1924— que descentralizaba la gestión urbanística permitiendo a los municipios una ejecución más inmediata de los planes de reforma y ensanche aligerando el número de informes y aprobaciones de otros órganos externos, más allá de la Comisión Central y Provincial de Sanidad.⁴ Además, tanto el mencionado *Estatuto* como el *Reglamento de Obras, Servicios y Bienes Municipales*, sancionado por el consistorio valenciano, le permitía a este último aumentar su capacidad de financiación al poder obtener préstamos del Banco de Crédito Local.⁵

La participación de Mora Berenguer en la ordenación del espacio público en los años 20 fue significativa —aunque siguió atendiendo a encargos privados como veremos más adelante— y las muestras de su producción abarcaban tanto las remodelaciones de entornos públicos como la proyección de edificios edilicios. El primero de los trabajos realizados en la década por Mora fue el proyecto para la *Ampliación de los Viveros municipales y acometida del Paseo de Valencia al Mar*.⁶ Uno de los espacios públicos recuperados en las últimas décadas para la ciudad por parte del gobierno municipal fueron los Viveros municipales o Jardines del Real. Estos habían sido donados a la ciudad, en 1903, por la Diputación de Valencia. En origen se corresponde con los terrenos del antiguo Palacio Real de la ciudad —derruido en 1810 por el Capitán General de Valencia José Caro en el contexto de la guerra del francés— junto con los jardines anexos al mismo.⁷ Por parte del consistorio existía la intención de intervenir y adecuar los Jardines del Real con una ampliación de los mismos. Así, en 1916 se destina la compra de los terrenos colindantes por parte de la corporación municipal, por valor de 200.000 pesetas, con la intención de convertirlos en un parque público. Trasladado este propósito a Francisco Mora Berenguer, entonces arquitecto municipal del ensanche, éste responde, por medio de un informe emitido el 14 de julio de 1920, sobre lo acertado del emplazamiento del parque e informa de las modificaciones que deben realizarse sobre las calles ya proyectadas del ensanche.

⁴ TABERNER PASTOR, F., “La construcción de...”, *op. cit.*, pp. pp. 54-55; TABERNER PASTOR, F., *Valencia entre el ensanche y la reforma interior*, València, Edicions Alfons el Magnànim, 1987, pp. 108-110.

⁵ ALBA PAGÁN, E., “El proyecto del aeropuerto en la dehesa del Saler”, *Saitabi*, 50, 2000, p. 425.

⁶ Archivo Histórico Municipal de Valencia [A.H.M.], PU, Fomento, obras públicas, Caja 7-Blanca, 1919-1943.

⁷ La constancia de jardines anexos al palacio existe desde los primeros momentos de su construcción así como del uso que, en 1560, hizo de los terrenos Felipe II como viveros de cítricos y flores que tuvieron como destino el Palacio Real de Aranjuez, construido a expensas del propio monarca. Tras su demolición, fueron donados a la Diputación Provincial en 1869 por Patrimonio Real. Véase, CORBÍN FERRER, J. L., *Desde los jardines del Real a la Plaza de Tetuán*, Valencia, Cajade Ahorros de Valencia, 1985; INSAUSTI MACHINANDIARENA, P., *Los Jardines del Real de Valencia, origen y plenitud*, Valencia, Ajuntament de València, 1993.

Partiendo del estado actual de los Viveros,⁸ y sumando los terrenos comprados, Mora Berenguer debía dar respuesta a varias necesidades. De un lado, dar con una solución que dignificase aún más el espacio ajardinado para ofrecer así un entorno único para el recreo y descanso de los habitantes de la ciudad. Pero, al mismo tiempo, los poderes municipales tenían pensado situar en el mismo paraje diversas dotaciones municipales que se proyectarían con el tiempo, convirtiendo así los Viveros Municipales en un proyecto cuyas intervenciones se fueron dilatando en el tiempo. En este sentido, Mora Berenguer —en su papel de arquitecto del ensanche— presentó un plan inicial que cumplía con todos los propósitos deseados pero que, con el tiempo, sólo vería concretada parte de las propuestas [fig. 1]. Se trata de una intervención integral en el espacio que, con una visión unitaria, combina la articulación del paisaje ajardinado con la vertebración de espacios para uso lúdico. Mora presenta así una obra global que en un único espacio ofrece diversos entornos. Estas intervenciones incluían la configuración del espacio ajardinado, el mobiliario urbano, así como varias edificaciones utilitarias para disfrute público y aumento del ornato de la ciudad.

Aunque el punto de inicio es la ampliación de la parte denominada como Viveros municipales, la ordenación del espacio propuesta por Mora es amplia y incluye tanto la concepción moderna del espacio destinado para jardín como, sobre todo, el establecimiento de unos ejes longitudinales y transversales con presencia de elementos arquitectónicos y decorativos con sentido de monumentalidad. La entrada principal se sitúa en un lateral, en frente del inicio del paseo de Valencia al Mar —o al Cabañal, como también aparece expresado en los planos— y no en el lado recayente al río. Por medio de ésta se accedería a una amplia alameda con una fuente y espacios ajardinados hasta llegar al fondo donde, a modo de gran telón de cierre, se proyectaba la construcción de una fuente de grandes dimensiones, con piscina iluminada, generando en su frente una plazoleta. El plano de Mora Berenguer incluye también la erección de invernaderos, zoológico, un kiosco para conciertos con pérgolas a su alrededor formando un círculo, entre otras fuentes y elementos. A los dos lados de la entrada principal se situó sobre el plano la construcción de dos edificios: en el izquierdo, el Palacio Municipal que sirviese para la realización de reuniones, conferencias, exposiciones, así como para la propia administración del parque y, del lado derecho, el Palacio de Ciencias Naturales.

⁸ En realidad, el proyecto de ampliación del parque dejaba fuera parte de los Viveros preexistentes antes de la intervención con la intención de permitir desahogar la glorieta de la Alameda, frente al puente del Real.



Fig. 1. Anteproyecto de Ampliación de los Viveros y acometida del Paseo de Valencia al Mar, Francisco Mora Berenguer, 3 de diciembre de 1921, Archivo Histórico Municipal de Valencia [AHM].

En lo referente al jardín Francisco Mora diseña una nueva ordenación del mismo con la que se procuraba dotar de una mayor personalidad al espacio. Además de los espacios ajardinados secundarios ya comentados, el entorno destinado de forma exclusiva a jardín queda situado en el extremo norte del parque, opuesto a la situación del río. Mora define tres tipos distintos de paisajes ajardinados. El primero de ellos era el de los jardines a la inglesa —formado por pequeñas

montañas sobre las cuales se distribuía de forma irregular la vegetación—, seguidos por otro “a la usanza de Sevilla” y, por último, una enorme rosaleda. En definitiva, el proyecto de Mora proponía convertir el parque y jardín de Viveros en un auténtico lugar de recreo público.⁹

El deseo por dotar a la ciudad de un Palacio de Ciencias Naturales en el jardín de Viveros, el cual debía albergar la colección paleontológica donada por José Rodrigo Botet a la ciudad de Valencia, era visto como una deuda que arrastraba el consistorio. La colección de este insigne ingeniero valenciano, acopiada a lo largo de los años que ejerció su profesión por toda Latinoamérica, había sido donada por el propio ingeniero en el año 1889. El Ayuntamiento la custodió desde ese momento, guareciéndola en diversos espacios provisionales hasta que finalmente fue depositada en el hoy desaparecido Hospital de San Pablo, en el año 1896, sin permanecer abierto al público de forma continua sino únicamente por medio de petición oficial. En 1902, en el contexto de la celebración del cuarto centenario de la Universitat de València, la comunidad científica vuelve a señalar el alto valor de la colección y reivindica un espacio que reuniese mejores condiciones. Atendiendo a dichas consideraciones, en 1908 el Ayuntamiento

⁹ Las intervenciones en el acondicionamiento del parque incluían también el diseño del mobiliario urbano —en concordancia con el empleado en las zonas del ensanche— que incluía, como era habitual, farolas, bancos, las aceras y bordillos así como la verja perimetral del entorno, las entradas al recinto, y los chalets de necesidad (baños públicos).

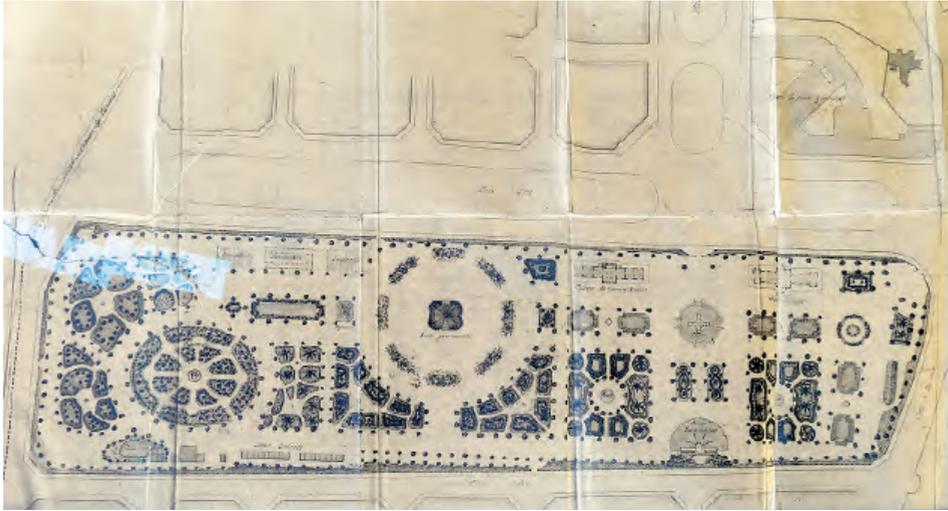


Fig. 2. Modificaciones aprobadas en el Plan General del Ensanche para incluir el Parque de Viveros, Francisco Mora Berenguer, 22 de diciembre de 1921, AHM.

traslada provisionalmente la colección al Almudí, en el centro de la ciudad, donde pudo ser visitada por el público de manera general.¹⁰

Para poder llevar a cabo la ejecución de la ampliación de los Viveros municipales y su conversión en un gran parque público tuvieron que realizarse diversas modificaciones sobre el plano del ensanche por parte del propio Mora Berenguer. El plano original del ensanche definía el espacio ocupado por la ampliación de los jardines de Viveros como zona edificable. Así mismo, desde el puente del Real se ubicaba un paseo de 100 metros de ancho perpendicular a la Alameda y que concluía con un óvalo en su cruce con el inicio del paseo de Valencia al Mar. Mora planteará las modificaciones del plano original, según informe del 6 de agosto de 1921, atendiendo a la ampliación de Viveros pero también a la posible ubicación de una estación de Ferrocarril directo a Madrid¹¹ en la

¹⁰ La colección de Botet siguió albergada en el antiguo Almudín hasta 1990, año en el que el estado ruinoso del antiguo edificio gótico obligó a que se trasladara a la sala de Exposiciones del Ayuntamiento. Finalmente, en 1996 el consistorio municipal aprueba un proyecto de rehabilitación del antiguo restaurante del los jardines de Viveros —un edificio racionalista edificado a finales de los años 1950 por el arquitecto valenciano Luis Gay— para la creación del Museo de Ciencias Naturales, en el entorno donde Mora había dispuesto la construcción de la fuente monumental iluminada. Véase, SALINAS, M^a A., BELINCHÓN, M. y SÁNCHEZ FERRIS, E. J., “Una col·lecció per a una ciutat”, *Mètode*, 25, 2000, pp. 27-29.

¹¹ La necesidad de la construcción de una línea férrea que conectase Valencia con Madrid implicó un largo proceso de desencuentros entre los diversos ingenieros del momento, entre ellos José Carbonell (ganador del concurso), José María Fuster (director del puerto), José Eugenio Ribera Dutaste (profesor de la Escuela de Ingenieros de Madrid), entre otros.

continuación del paseo que inicia en la Alameda, en la identificada como calle número 138 [fig. 2]. Así, en primer lugar establece la necesidad de eliminar las calles proyectadas para edificación en lo que será terreno del parque. Por otro lado, reformula el inicio del paseo de Valencia al Mar, amplía el ancho de la calle número 138 también a 100 metros, considerando que si se llegaba a construir la estación sería *necesario aislar esa zona de las casa particulares por un lado y del parque por el otro, a fin de que á ambos lados queden amplias vías, como demanda la vialidad y la higiene* y suprimir el óvalo, con lo que *esa amplia calle tendría su razón de ser como límite de un parque y continuación del paseo de la Alameda*.¹²

Al mismo tiempo que se recuperaba y ponía en marcha los Jardines del Real como espacio significativo para uso de la población, el proyecto de 1921 realizado por Francisco Mora Berenguer incluía también el inicio del Paseo de Valencia al Mar, un proyecto ambicioso cuya intención era la de construir una amplia avenida desde los Viveros hasta los Poblados Marítimos. El deseo por conectar la ciudad de Valencia con el puerto y las poblaciones situadas en su entorno se encuentra en el siglo XIX, momento en el que debido al auge económico fue consolidándose una burguesía local ávida por encontrar una conexión cómoda y confortable entre el núcleo urbano de la ciudad y la playa que durante dicho siglo se había convertido en zona de veraneo y descanso para los habitantes de la ciudad. A partir de la segunda mitad del siglo XIX se desarrollaron un número considerable de proyectos que, vinculados en la mayoría de las ocasiones a propuestas urbanísticas, trataron la forma de crear un nuevo eje vial que se convirtiera en un camino directo, abierto al Mediterráneo.

La primera ocasión en la que se trató sobre la realización de una avenida de comunicación y reordenación urbana entre la ciudad y los poblados marítimos tuvo lugar al calor de un negocio promovido por el empresario Manuel Gómez Martínez. Su idea incluía la ejecución de un boulevard que, tomando como eje principal el propio palacio de la exposición, permitiese la urbanización de viviendas para las clases burguesas valencianas. En 1863¹³ el proyecto fue presentado a la reina Isabel II y, un año después, a las autoridades locales que denegaron su ejecución.¹⁴ En enero de 1865, Manuel Sorní firmaba otro proyecto, este claramente definido sobre el plano, de crear un paseo entre Valencia y el Grao que aunara

¹² "Modificación de líneas de los terrenos que han de destinarse a Parque para ampliación Viveros" (A.H.M., PU, Fomento, obras públicas, Caja 7-Blanca, 1919-1943).

¹³ Por aquellos mismos años que el proyecto de Manuel Gómez Martínez, el Ayuntamiento continuaba con su plan de urbanización del camino nuevo del Grao, convertido en calle de la ciudad en 1862.

¹⁴ CLIMENT VIGUER, S., *San Juan de la Ribera y sus propietarios (1574-1900)*, Tesina Diploma de Estudios Avanzados, Castellón de la Plana, Universitat Jaume I, 2011, pp. 104-105.

no sólo el incentivo de generación urbana sino el de comunicación rápida por medio de los nuevos medios de transportes. En concreto, el proyecto de Sorní pretendía urbanizar cerca de cuatro kilómetros por medio de una gran avenida de 50 metros de ancho, de dos calzadas, y que se dotara en el centro de la misma de un tranvía de tracción animal. En el centro del recorrido de estos cuatro kilómetros, se situaba una gran rotonda donde se concentraban las edificaciones de uso comunitario: un templo, cuatro mercados, jardines y zonas recreativas.¹⁵ En su trazado, era la primera vez que se marcan los Jardines del Real como punto de inicio de la conexión de la ciudad con el mar. Hasta entonces el lugar había sido el puente del Mar, puerta de salida de la ciudad tradicional, lo que confirma el nuevo rumbo del urbanismo de Valencia. Su configuración evidencia la deuda con las propuestas utópicas de los urbanistas ingleses —la conocida como ciudad jardín— y de soluciones como la llevada a cabo en Bath. El paseo entre Valencia y el Grao de Manuel Sorní tuvo una relevancia notable cuyo impacto puede constatarse en proyectos posteriores.

En 1893, ya durante el periodo de la restauración borbónica, se proyecta un nuevo plan con el nombre de Paseo de Valencia al Mar. La gran inversión que requería para su puesta a punto, y a pesar de la aprobación en agosto de ese año, imposibilitó que se desarrollase. El paseo de 1893 siguió la senda marcada por la propuesta de 1865 de Sorní y vuelve a plantear una avenida que se dirigía hacia el puerto desde los antiguos Jardines del Real. El propósito era permitir una comunicación directa con las playas del norte del río Turia, mientras que el camino al Grao quedaba relegado a un uso comercial e industrial. Conectado con las ideas racionalistas, el proyecto propuso de nuevo el trazado de una ancha avenida a modo de ciudad jardín. La anexión de los poblados marítimos en 1897 significó un fuerte incentivo a este propósito con la creación de una comisión mixta para su puesta en marcha, aprobándose un nuevo proyecto el 14 de julio de 1898.¹⁶ Este intento no fue el último y, con el tiempo, se fueron sucediendo diversos estudios a la espera de su ejecución definitiva. En 1921, el plan de Mora incluye la ubicación de los solares destinados a las facultades de Medicina y Ciencias, un espacio destinado a Palacio de Exposicioneso feria muestrario¹⁷ —que debía limitar con los

¹⁵ CLIMENT VIGUER, S., *San Juan de la Ribera...*, *op. cit.*, pp. 117-119.

¹⁶ Véase BENITO GOERLICH, D., *La arquitectura del eclecticismo en Valencia. Vertientes de la arquitectura valenciana entre 1875 y 1925*, València, Ajuntament de València, 1992, pp. 13-15.

¹⁷ El deseo por dotar a la ciudad de un edificio permanente para la celebración de ferias-muestrario fue consecuencia directa del éxito de las Exposición Regional de 1909 y la Nacional, en 1910, aunque los orígenes de este tipo de eventos en la ciudad se remontan a principios del siglo XIX. En 1918 se realizó un concurso para la construcción de un Palacio para Feria-Muestrario que ganaron los arquitectos Javier Goerlich y Demetro Ribes. El retraso de su construcción junto con el

jardines de Monforte— así como aspectos claves de la urbanización del entorno, como el sistema de alcantarillado, el alumbrado público, las aceras y la parte central ajardinada, siguiendo los modelos ya existentes en la época en la Alameda. El 28 de julio de 1926, Primo de Rivera colocó la primera piedra de lo que vino en llamarse ciudad jardín.

La llegada al poder del general Primo de Rivera y Orbaneja, el 13 de septiembre de 1923, significó el inicio de una acción política dirigida al impulso de las obras públicas, promocionada por los cambios legislativos y administrativos señalados con anterioridad. En el campo del urbanismo, el proyecto de ensanche, realizado por Mora Berenguer en 1912, fue modificado significativamente en 1925 como consecuencia de la nueva redacción de las ordenanzas municipales.¹⁸ En lo concerniente a la arquitectura, uno de los primeros proyectos llevados a término en este periodo fue la terminación de las obras de la fachada del Ayuntamiento de Valencia —encargo realizado de manera conjunta entre Mora Berenguer y el arquitecto Carlos Carbonell¹⁹— y la elaboración por parte de Mora del proyecto de reforma interior, firmado en 1924. Los trabajos se centraban en el diseño de los espacios interiores de la casa consistorial: la monumental escalera de entrada que conecta la puerta principal con las dependencias superiores, rodeada por una columnata jónica y cubierta por una claraboya; el “salón de fiestas”, con una columnata corintia y bóveda en arco rebajado y con decoraciones pictóricas de Salvador Tuset; el salón de sesiones plenarias, un espacio emblemático realizado con sencillez —que ocupaba el lugar del antiguo patio— formado por una planta semicircular donde situó la mesa presidencial y, en frente, el hemiciclo en gradería así como una balconada superior a modo de tribunas para el público y la prensa.²⁰

En este mismo periodo Francisco Mora Berenguer tomó el encargo de llevar a cabo la construcción de un edificio para la Escuela Industrial, realizando un proyecto inicial, en 1925, el cual fue modificado, terminán-

fallecimiento de Demetrio Ribes, en 1921, permitió que Goerlich presentase un nuevo proyecto de fachada en 1922. El palacio fue inaugurado en 1923 con la presencia del rey Alfonso XIII y su mujer, aunque nunca estuvo acabado según el proyecto. Estuvo en uso hasta 1969, no conservándose en la actualidad el edificio (AGUILAR CIVERA, I., *Demetrio Ribes, arquitecto (1875-1921)*, Valencia, Conselleria d'Infraestructures i Transports, 2004, pp. 121-126).

¹⁸ TABERNER PASTOR, F., *Valencia entre el ensanche...*, *op. cit.*, pp. 106-116.

¹⁹ El encargo realizado a ambos arquitectos para la confección de la fachada principal del Ayuntamiento tuvo lugar en 1904, colocándose la primera piedra en 1906 y dilatándose en el tiempo su construcción que no se vería terminada hasta la década de 1930 (BENITO GOERLICH, D., *La arquitectura del eclecticismo...*, *op. cit.*, p. 374).

²⁰ MORA ORTÍZ DE TARANCO, J., “En el centenario del arquitecto Mora Francisco Mora Berenguer”, *Archivo de Arte Valenciano*, 46, 1975, p. 7; BENITO GOERLICH, D., *La arquitectura del eclecticismo...*, *op. cit.*, pp. 275-278.

dose su construcción en 1934. El edificio se erigió sobre un solar cedido por el consistorio, siguiendo el estilo *art déco*, y construido con ladrillo. En 1925 Primo de Rivera colocó la primera piedra en uno de los habituales actos públicos de exaltación de su figura que se realizaron durante la dictadura. Para entonces sólo estaba construida la parte correspondiente al taller de ajuste. El espacio estaba definido por un patio interior cercado de galerías, así como por aulas, el laboratorio y la forja.²¹

El apartado destinado a la participación de Mora Berenguer en la proyección de la obra pública para la ciudad de Valencia tiene un último y notable ejemplo con el proyecto para la realización de un aeropuerto en la Dehesa del Saler. En 1927 se aprueba la ley de aeropuertos nacionales dirigida a regular las ya existentes líneas regulares. El Estado consideró Valencia como zona prioritaria para la construcción de un aeropuerto nacional, urgencia que estaba justificada, como señala Ester Alba, debido a la inclusión de la ciudad dentro de las líneas postales de las compañías aéreas, declarándose la línea Madrid-Valencia, en 1928, como de utilidad pública. A falta de un aeropuerto, en 1927 se habilitó de forma provisional el puerto de Valencia para la hidroaviación,²² ratificándose la apertura del puerto para la navegación aérea comercial en 1930.²³

Todo ello desembocó en el interés por construir un aeropuerto en la Dehesa del Saler, cuyo proyecto, tras haberse constituido la Junta del Aeropuerto de Valencia en 1929, fue encargado y realizado por Mora Berenguer en el mismo año, para ser ubicado en el paraje conocido con el nombre del *puchol*.²⁴ Los terrenos destinados para este aeropuerto —que no llegaría a realizarse²⁵— se encontraban situados a tres kilómetros del poblado del Saler y había de contener pistas para el despegue y aterrizaje de aviones, contando igualmente con la recepción de hidroaviones debido a su cercanía con la Albufera. Este aeropuerto había de estar conectado a la ciudad por medio de un paseo marítimo desde la periferia hasta sus inmediaciones, propiciado por un promotor privado y donde, además, Emilio Artal había de diseñar una ciudad jardín.²⁶ Los planos conservados

²¹ *Ibidem*, p. 377; SERRA DESFILIS, A., *Eclecticism tardío y art déco en la ciudad de Valencia (1926-1936)*, València, Ajuntament de València, 1996, p. 244.

²² ALBA PAGÁN, E., “El proyecto del aeropuerto...”, *op. cit.*, p. 423.

²³ ALBA PAGÁN, E., “La tipología aeroportuaria en el patrimonio industrial: el caso del aeropuerto valenciano”, *Ars Longa*, 11, 2002, p. 198.

²⁴ A.H.M., PU, Ensanche, Aeropuerto de Valencia, Caja 1, 1929.

²⁵ Las críticas por la tardanza en la construcción del aeropuerto valenciano se hicieron notar en la valencia de los primeros años de la década de 1930, cuyas críticas venían a coincidir en la falta de compromiso por parte de los organismo públicos a la hora de cumplir con los decretos aprobados en materia aeronáutica y en la de una auténtica industria de aviación (ALBA PAGÁN, E., “El proyecto del aeropuerto...”, *op. cit.*, p. 422).

²⁶ SERRA DESFILIS, A., *Eclecticism tardío...*, *op. cit.*, p. 8.

del proyecto muestran las construcciones que Mora prevé erigir, todas ellas sencillas, con escasa disposición vertical —para evitar edificios altos que pudieran entorpecer la aviación—, realizadas con ladrillo descubierto y con algunos elementos neobarrocos: edificio de oficinas-restaurante, servicios sanitarios, almacén, oficinas de la dirección, garaje y casa del guarda.

El edificio principal destinado a oficina-restaurante presentaba una planta cuadrada con dos prolongaciones absidiales semicirculares a modo de miradores [fig. 3]. A la entrada un amplio vestíbulo permitía la comunicación con las dependencias situadas entre las dos alturas que conforman el edificio. En la planta baja se proyectaba el espacio para telégrafos, facturación y venta de billetes, así como las oficinas de la aduana. En el piso superior se encontraba el restaurante con las terrazas. La distribución en doble planta permitía reservar el lado izquierdo para el uso técnico y la parte central y derecha para uso público. En fachada Mora desarrolla un modelo semejante al proyectado en la Escuela Industrial. La edificación aparece dominada por una torre coronada con pináculos. Los frecuentes recursos compositivos de Mora están presente en esta fachada, como en el habitual uso de los arcos escarzados que repetirá en varias de las obras del periodo, así como en anteriores. Otro edificio de planta cuadrada —destinado a servicios sanitarios, oficinas de la dirección, almacén y casa del guarda— completaba el proyecto de aeropuerto en el Saler, haciendo muestra de un estilo más sencillo aunque con las habituales referencias compositivas de Mora.

Además de las construcciones de la ciudad de Valencia, de su oficina salieron también encargos como la rehabilitación de la ermita de San Jorge en el Puig, el hospital de la ciudad de Xàvia, o varias escuelas, entre otros.²⁷ En este mismo periodo que estudiamos Mora Berenguer realizó diversos encargos en localidades de menor población y cercanas a la ciudad de Valencia, aprovechando el despliegue que éstas estaban viviendo debido a la coyuntura política y económica. En estos años destacan los proyectos para las estaciones de Campamento de Paterna, y Carlet realizadas para la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, así como un mercado, un matadero y unas escuelas públicas para esta última población de la comarca de la Ribera, a unos treinta kilómetros de Valencia ciudad.

Las obras realizadas en Carlet resultan de bastante interés para el estudio del arquitecto Francisco Mora Berenguer debido a diversas circunstancias que las envuelven, así como por sus singularidades. La mayoría de ellas —la estación, el mercado municipal y el Parque Escolar— se encontraban ubicadas en el entorno de una gran avenida situada en la

²⁷ BENITO GOERLICH, D., *La arquitectura del eclecticismo...*, *op. cit.*, p. 377.

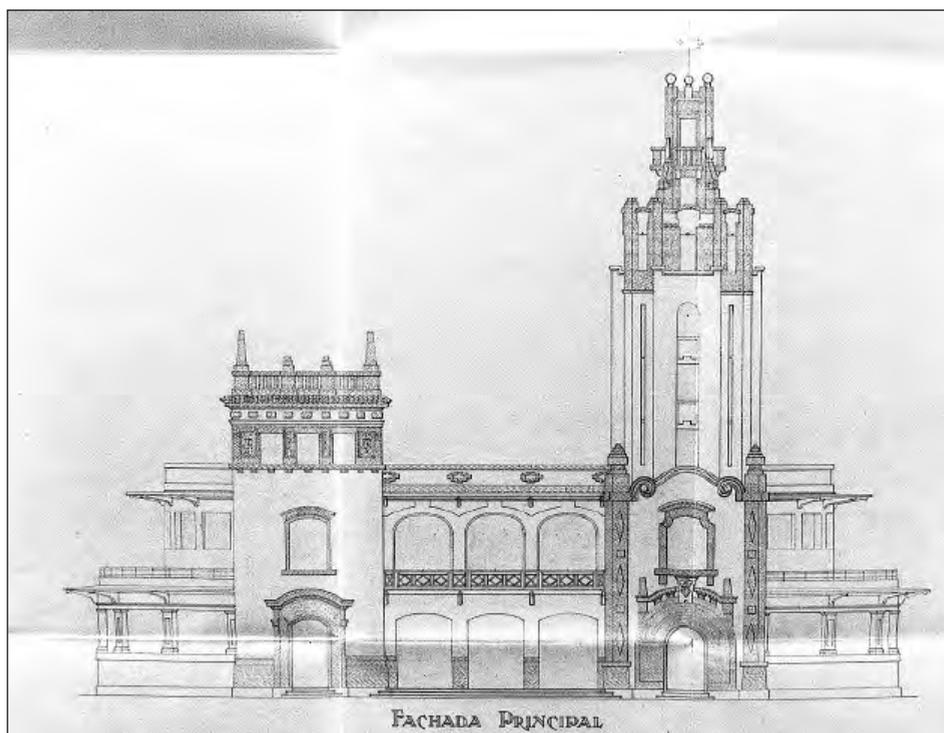


Fig. 3. Edificio principal del proyecto para aeropuerto en la Dehesa del Saler, Francisco Mora Berenguer, 1929, AHM.

zona norte de la población, a excepción del matadero²⁸ construido en las afueras. El primero de los proyectos, de gran singularidad para la época, es la construcción de un colegio público conocido entonces con el nombre de Parque Escolar, cuya erección estuvo promovida y costeadada por el Sindicato Agrícola y Caja de Ahorros de Carlet que en los años veinte presidía el notario de la población Juan Vicente Mora Berenguer, uno de sus fundadores y hermano del arquitecto Mora.²⁹ Seguramente se debe a este vínculo familiar el hecho de que el arquitecto Mora obtuviera varios encargos en la población. Las obras del colegio se iniciaron en 1924, du-

²⁸ Construcción de proporciones sencillas construida en ladrillo a cara vista, con un pabellón principal destinado a oficinas y tres naves paralelas para uso propio de matadero. Estas edificaciones estuvieron en pie hasta 1997. Véase DOMÉNECH GARCÍA, S., "Obra pública y ordenación urbana en Carlet (1884-1936)", en Alba Pagán, E., Benítez Sánchez-Blanco, R. y Pérez Ochando, L. (coords.), *Carlet, historia, geografía, arte y patrimonio*, Valencia, Universitat de València, 2015, pp. 490-491.

²⁹ Juan Vicente Mora Berenguer era miembro de la *Unión Patriótica*, partido único existente durante la dictadura de Primo de Rivera. A ella pertenecían los miembros del consistorio municipal. Véase, LÓPEZ ÍÑIGUEZ, J., "La dictadura de Primo de Rivera en Carlet: la Unión Patriótica y las élites políticas (1923-1930)", *ibidem*, p. 295.

rante la dictadura primoriverista, pero la estructura y espíritu subyacente en la construcción de éste nada tiene que ver con la política educativa y de construcción de nuevos colegios vivida durante este periodo: Mora diseña un espacio en consonancia con planteamientos pedagógicos progresistas impregnado de la impronta del racionalismo didáctico, del krausismo y la Escuela Laica que tuvieron un arraigo considerable en Carlet, pero también recuerda las construcciones utópicas como las colonias obreras.³⁰ Esta construcción difiere del resto de escuelas realizadas por Mora a lo largo de su carrera en poblaciones como la cercana l'Alcúdia, Massalfassar, Carcaixent o Ayora.

Estaba ideado a modo de un gran parque que ubicaba en su interior las distintas dependencias [fig. 4]. En las diversas aulas proyectadas se dividían los alumnos por ciclos y estaban ideadas como edificios independientes. Eran de planta simple y regular, presentando en alzado unos grandes ventanales, y estaban decoradas por frontones curvilíneos que hoy no se conservan. Mora proyectó también la construcción de un salón de actos, una biblioteca, un gimnasio, una cantina o comedor, un aula para actividades técnicas (manipulación de motores, trabajos de carpintería, albañilería y enseñanzas agrícolas). Además, el entorno que envolvía la construcción estaba ideado a modo de jardín botánico permitiendo el aprendizaje directo de las Ciencias Naturales. De estas construcciones solo se llevaron a cabo las aulas y el salón de actos (este último fue demolido a finales de 1977). El moderno concepto pedagógico que se encontraba detrás de este proyecto se veía reflejado en la frase que presidía la entrada al salón o pabellón escolar: *mens sana in corpore sano* [fig. 5]. La inauguración del Parque Escolar tuvo lugar como uno más de los actos de la visita de Primo de Rivera a Carlet. En presencia del jefe del Gobierno, la Caja de Ahorros hizo entrega del colegio al pueblo y al Estado y, *simbólicamente*, al dictador como representante de ambos.

Delante del colegio se proyectó la construcción del mercado para lo cual Mora presentó un primer proyecto, en 1925 [fig. 6]. Su edificación en este entorno fue posible después de un largo periodo de discusión entre la idoneidad de construirlo en el centro de la población, donde existía un solar dedicado a tal efecto, o en el nuevo emplazamiento,³¹

³⁰ DOMÉNECH GARCÍA, S., "Obra pública...", *op. cit.*, pp. 486-488; DOMÉNECH GARCÍA, S., "Cultura, educación y sociedad en Carlet. De la inauguración del Teatro el Siglo a la concesión del título de ciudad", en Alba Pagán, E., Benitez Sánchez-Blanco, R. y Pérez Ochando, L. (coords.), *Carlet...*, *op. cit.*, pp. 306-311.

³¹ El plan de ordenación urbana de 1884 de Carlet ya incluía la necesidad de construir un nuevo mercado pero la controvertida situación política de la Restauración, y la alternancia de gobiernos, hizo imposible el acuerdo. Un sector de la población —de entre los que se encontraban principalmente los dueños de comercios ubicados en el casco histórico— era partidario de construirlo en el solar

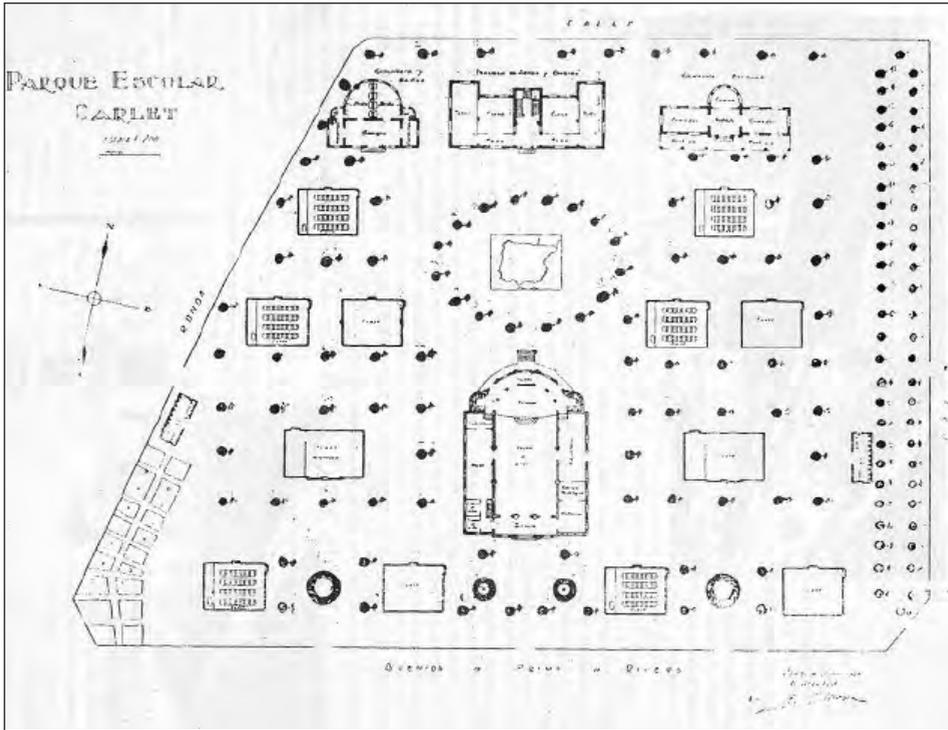


Fig. 4. Plano general del Parque Escolar de Carlet, Francisco Mora Berenguer, 1926, *Semanario local de Unión Patriótica La Verdad*.



Fig. 5. Fotografía del pabellón central del Parque Escolar de Carlet, Francisco Mora Berenguer, 1929, colección particular.

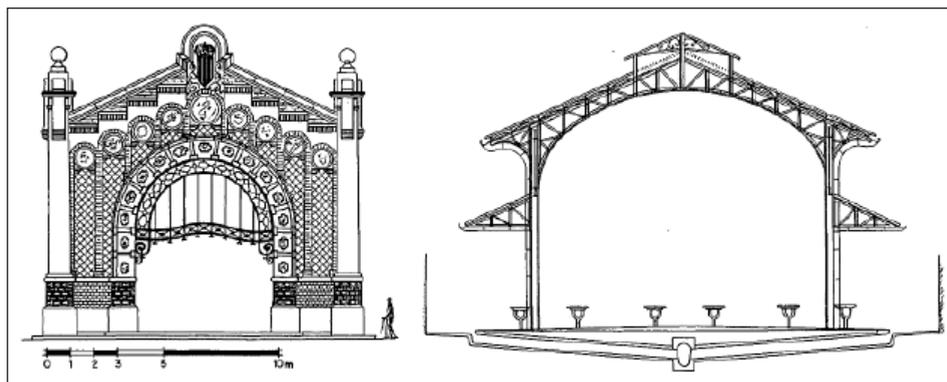


Fig. 6. Proyecto de mercado municipal en Carlet, Francisco Mora Berenguer, 1927.

cerrando esta discusión el Gobernación Civil, en 1927,³² y presentando Mora Berenguer un segundo proyecto en 1928 con muy pocas variaciones. El diseño de Mora respondía a su habitual estilo ecléctico, con elementos —principalmente estructurales— cercanos al mercado de Colón [fig. 7]. Se trataba de un espacio longitudinal de una sola nave con marquesinas a los lados. La cubierta metálica descansaba sobre ocho pies de hierro laminado. El exterior presentaba decoración en ladrillo. El cuerpo de la fachada respondía a una amplia pantalla con decoración cerámica. Con los ladrillos configuró unas calles verticales que ayudaban a ordenar motivos vegetales en cerámica. La decoración central la coronaba el escudo de Carlet. Como entrada se realizó un ancho arco de medio punto con una reja en la parte inferior.³³ De este mercado sólo llegó a construirse la estructura principal y parte de una de las fachadas, encargándose en el periodo republicano al arquitecto Mariano Peset, en 1934, trasladarlo al centro de la población, donde hoy se conserva, con nuevas fachadas *art déco*.

El encargo de la estación de ferrocarril para Carlet es consecuencia de la política de empresa desarrollada por la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia de reciente creación, en 1917, tras la fusión

que ocupaba el anterior, mientras que, por otro lado, se defendía su edificación en la nueva zona urbanizada al norte de la población que permitía un mercado abierto por los cuatro lados. La repercusión de este asunto mereció incluso una *copla* popular que promovía ponerle ruedas *com a un camió* y moverlo según el *alcalde que puge* (DOMÉNECH GARCÍA, S., “Obra pública...”, *op. cit.*, pp. 492-496).

³² *Proyecto de emplazamiento del mercado* [Archivo Histórico Municipal de Carlet (A.H.M.C.), Policía Urbana, Sig. I-711-5, 1927].

³³ *Proyecto del mercado* (A.H.M.C., Policía Urbana, Sig. 196-14). La referencia se corresponde al expediente sobre la construcción del nuevo mercado, obra de Mariano Peset. Para los planos y el contenido del proyecto de Mora Berenguer para el mercado véase, JURADO JIMÉNEZ, F., “Un proyecto inédito de Francisco de Mora Berenguer, en Valencia/España (1925-1928): Mercado para Carlet”, *Informes de la construcción*, 39, 392, 1987, pp. 27-35.

de la Sociedad Valenciana de Transporte y la *Compagnie Générale des Tramways de Valencia, La Lyonesa*, que establece una ruptura con el antiguo sistema modular de estaciones según diversas categorías.³⁴ La antigua estación de Carlet, obra de 1891, fue demolida dado su estado ruinoso.³⁵ En 1924, Mora Berenguer termina el proyecto de estación para Carlet el cual resume buena parte de sus inquietudes y postulados estéticos [fig. 8]. La nueva estación se situó en un lugar privilegiado de la nueva avenida, como telón de fondo y verdadera puerta de entrada a la ciudad. En este edificio Mora recupera el ideario desarrollado durante su etapa de *revival* gótico, en tono regionalista, al tomar como claro referente el edificio de la lonja de Valencia, lo que se aprecia especialmente en la fachada principal tanto por el cuerpo superior a modo de torre como por la composición general, y cuyos volúmenes recuerdan la conocida como casa Ordeig que Mora proyectó en 1907, frente al mercado central. Todo el edificio está realizado con ladrillo a cara vista donde Mora Berenguer juega con todas las opciones en su disposición así como en las posibilidades cromáticas (ladrillo rojo y amarillo).³⁶ Se trata de una estación en dos alturas, destinando la primera para uso público y la planta superior para vivienda. La fachada está formada por tres arcadas de medio punto, en la planta baja, y por ventanas con arcos carpaneles en la superior.³⁷

Pocos años después de hacerlo en Carlet, proyectó la estación de Campamento de Paterna, en 1928 [fig. 9].³⁸ En el último tercio del siglo XIX se había construido un complejo militar en Paterna, en las afueras de la población, compartiendo entorno con estivales casas habitacionales de familias pudientes de la ciudad de Valencia.³⁹ Entre los motivos de la construcción de la estación se encuentran tanto el interés demostrado por los poderes militares —desde los inicios de la línea— como por los vecinos

³⁴ GARCÍA ORTELLS, V., “Edificios de viajeros del trenet 1920-2003. De Francisco Mora a Calatrava”, *Ars Longa*, 12, 2003, p. 114

³⁵ Los conservadores locales expresaban en el semanario local de la Unión Patriótica que *todo Carlet ha deseado tener siempre una estación capaz y decorosa que respondiera a la importancia y necesidades de la población* [*Semanario de Unión Patriótica de Carlet La Verdad*, (13-IX-1924), p. 4].

³⁶ Francisco Mora Berenguer desarrolló una vertiente teórica en su trabajo arquitectónico. Uno de sus manuscritos, firmado el 24 de septiembre de 1915, trata sobre la *Influencia de los materiales en la estructura y estética de las construcciones* donde defiende el uso a cara vista de materiales como el ladrillo que eran considerados populares y que habitualmente se enlucían. El manuscrito se reproduce en BENITO GOERLICH, D., *La arquitectura del eclecticismo...*, *op. cit.*, pp. 466-475.

³⁷ DOMÉNECH GARCÍA, S., “Obra pública...”, *op. cit.*, pp. 488-490.

³⁸ Archivo Histórico de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana [A.F.G.V.], Legajo 1/1.1/008/01 (9)

³⁹ AGUILAR CIVERA, I. y GARCÍA ORTELLS, V., *Las estaciones de Carlet y campamento de Paterna. Puesta en valor del patrimonio de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*, Valencia, Cátedra Demetrio Ribes UVEG-FGV, 2007, p. 13.



Fig. 7. Mercado municipal de Carlet en construcción, c. 1929, colección Trullenque.

temporales del entorno urbanizado. Su construcción es muy similar a la de Carlet compartiendo idénticos elementos morfológicos, desde los materiales —de nuevo ladrillo en sus tonalidades bícromas y azulejería— a parte de la estructura, como en la presencia de un cuerpo en forma de torre como elemento definitorio determinante [fig. 10]. Las principales diferencias con el anterior ejemplo radican en que se trata de una estación de una única planta y con la novedad de presentar un gran frontón en arco parabólico.

Las estaciones de Carlet y Campamento deben inscribirse, como la práctica totalidad de la obra de Mora Berenguer en este periodo, como una muestra del eclecticismo tardío en Valencia, el cual conjuga

los principios estéticos del historicismo con los del modernismo. La relación de Francisco Mora Berenguer con el estilo que ha venido en llamarse modernista conviene ser definida. Con demasiada frecuencia algunos estudios de la producción de Mora Berenguer han identificado con exceso parte de su obra como modernista. Sucede así en estos dos ejemplos. Este estilo se introduce de manera tardía en el territorio valenciano, desarrollándose principalmente entre 1903 y 1909, con algunas muestras posteriores hasta bien entrada la segunda década del siglo XX.⁴⁰ Mora Berenguer fue uno de los primeros arquitectos valencianos formados en la Escuela de Arquitectura de Barcelona, junto a Manuel Perís y el catalán Carlos Carbonell el cual radicaría en la ciudad de Valencia desde la obtención en 1902, por oposición, del cargo de arquitecto municipal. La asimilación del modernismo les vino a este grupo por la influencia de la arquitectura catalana que conocieron en su etapa formativa, así como por revistas que mostraban el impacto internacional de la obra de Horta y Grimard, entre otros.⁴¹ De esta forma,

⁴⁰ BENITO GOERLICH, D., "Arquitectura y ciudad: Valencia en el siglo XX", en Llopis, A. y Dauksis, S. (eds.), *Arquitectura...*, *op. cit.*, p. 22.

⁴¹ Por otro lado tendríamos un grupo al que pertenecen arquitectos formados unos años después, como Vicente Sancho y Vicente Ferrer o Demetrio Ribes, aunque este último había estudiado en Madrid (*ibidem*, pp. 22-23).



Fig. 8. Estación de Carlet, Francisco Mora Berenguer, 1925.

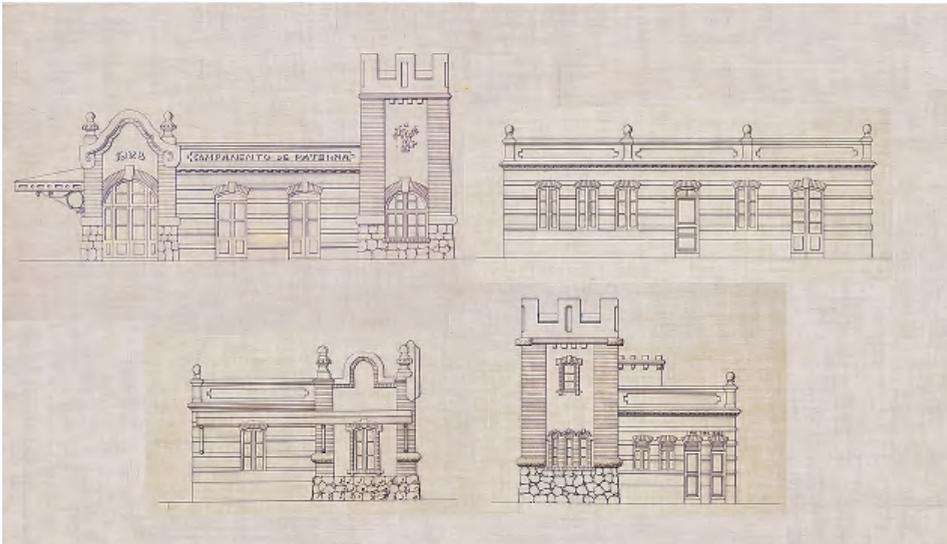


Fig. 9. Proyecto de Estación Campamento de Paterna, Francisco Mora Berenguer, c. 1928, Archivo Histórico Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana [AFGV].



Fig. 10. Fotografía de la estación de Campamento de Paterna, 1963, colección Noé Gutiérrez, AFGV.

los arquitectos valencianos se mostraron abiertos a la realización de obras modernistas cuyo lenguaje no abandonaron, mostrándose detalles decorativos e estructurales propios de éste combinados con otros de distinta índole. Lo cierto es que, como ha definido Daniel Benito, *en Valencia hay que tener en cuenta que como en otras partes tanto el eclecticismo como los historicismos no se detienen frente al modernismo, sino que, combinándose con él, formarán todavía una parte muy apreciable del siglo XX, y ellos mismos serán también ingredientes esenciales de ese mismo modernismo.*⁴²

En el ámbito de los encargos privados Mora Berenguer siguió dando muestras de una actividad significativa. En esta década realiza el encargo del proyecto definitivo para la sede del Banco Hispano Americano, edificio hoy desaparecido, situado en la céntrica calle de las Barcas de Valencia, obra que fue identificada por Daniel Benito como uno de los hitos de la carrera profesional de este arquitecto.⁴³ Se trata del primer ejemplo de arquitectura casticista de Valencia. Mora Berenguer llegó a confeccionar hasta cinco proyectos distintos. En el primero, fechado el 15

⁴² *Ibidem*, p. 21.

⁴³ BENITO GOERLICH, D., *La arquitectura del eclecticismo...*, op. cit., p. 377.

de noviembre de 1920, propone una solución de estilo neobarroco francés y una disposición inversa al resultado final, con un cuerpo central mucho más elevado, con techo a dos aguas y extremos más bajos [fig. 11]. Los elementos que se mantienen en los distintos proyectos son las grandes arcadas de la planta baja. El edificio que se llegó a construir, cuyo proyecto definitivo databa de 1925, tenía una fachada con dos potentes torres a los extremos, con una amplia entrada con claraboya en el interior [fig. 12].⁴⁴ Al ser derruido el edificio, la puerta principal se reutilizó para el fondo arquitectónico del monumento a Sorolla.⁴⁵

Más allá de edificios de viviendas,⁴⁶ y además de la destacada reforma de la fachada del Ateneo Mercantil de Valencia, Mora Berenguer realizó para el empresario Emilio Pechuan la construcción de un cinematógrafo, el Cine Coliseo, en un solar que éste poseía en la avenida Germanías, esquina con la calle Castellón, cuyo proyecto data de 1926.⁴⁷ A partir de 1920 proliferan en la ciudad de Valencia la construcción de estos edificios que, en algunos casos, adaptaban preexistentes naves industriales al nuevo uso del espectáculo audiovisual. En otros, como en este construido por Mora, fueron edificadas de nueva planta y presentan una mayor complejidad arquitectónica.⁴⁸ La fachada se encontraba en el chaflán de la esquina, mientras que el cuerpo longitudinal recaía sobre la avenida Germanías [fig. 13]. En los planos de la sección se aprecia la estructura que muestra el patio de butacas ligeramente inclinado en dirección a la pantalla de proyección y el patio de butacas superior [fig. 14].

Habitualmente se ha realizado una mirada de soslayo sobre la producción de Francisco Mora Berenguer en la década de 1920. Esto se debe a que sus obras más singulares se llevaron a cabo en las dos décadas anteriores, así como por la diversa suerte de los proyectos realizados por Mora en dicho periodo —lo inconcluso de algunos de estos proyectos o la posterior desaparición de otros— junto con la aparición para entonces de nuevos jóvenes arquitectos que marcaron tendencia. Pero lo cierto es que el estudio de la producción de Francisco Mora Berenguer para estos años nos muestra un arquitecto con una gran producción el cual

⁴⁴ A.H.M., PU, obras públicas, Caja 6 bis, exp. 31H, 1922.

⁴⁵ MORA ORTÍZ DE TARANCO, J., "En el centenario del arquitecto Mora Francisco Mora Berenguer", *Archivo de Arte Valenciano*, 46, 1975, p. 6.

⁴⁶ La lista de edificios comprende cerca de una decena de entre las cuales pueden destacarse: dos casa para Carmen Ortíz de Taranco, en calle Maestro Gosalvo (1924) y una tercera en la Gran Vía Marques del Turia esquina con Almirante Cadarso (1928); Casa para Francisca Font de Mora, en la calle Grabador Esteve (1926) [BENITO GOERLICH, D., *La arquitectura del eclecticismo...*, *op. cit.*, p. 378; SERRA DESFILIS, A., *Eclecticismo tardío...*, *op. cit.*, p. 245].

⁴⁷ A.H.M., PU, Ensanche, Fomento, Caja 3, 1926.

⁴⁸ SERRA DESFILIS, A., *Eclecticismo tardío...*, *op. cit.*, pp. 147-150.



Fig. 11. Primer proyecto presentado por Mora Berenguer para la sede del Banco Hispanoamericano, 1920, AHM.



Fig. 12. Banco Hispanoamericano, Francisco Mora Berenguer, edificio hoy desaparecido.

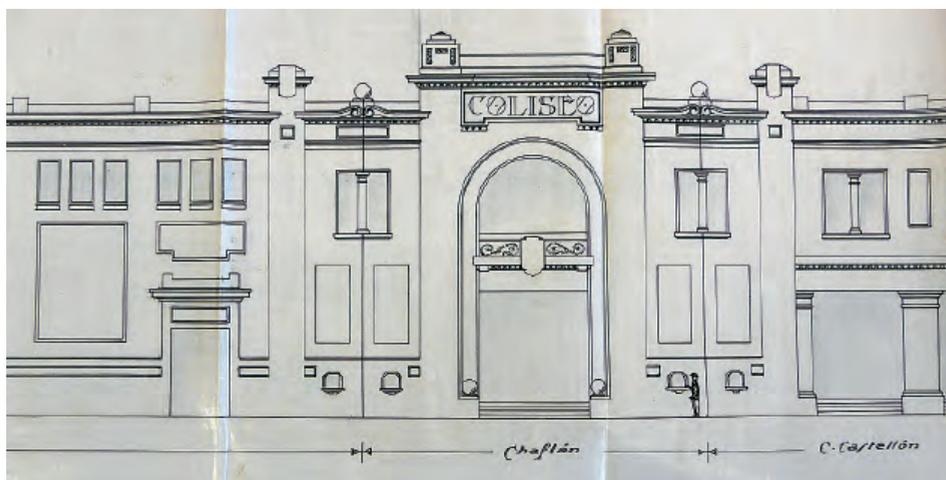


Fig. 13. Proyecto fachada del cine Coliseo, Francisco Mora Berenguer, 1926, AHM.

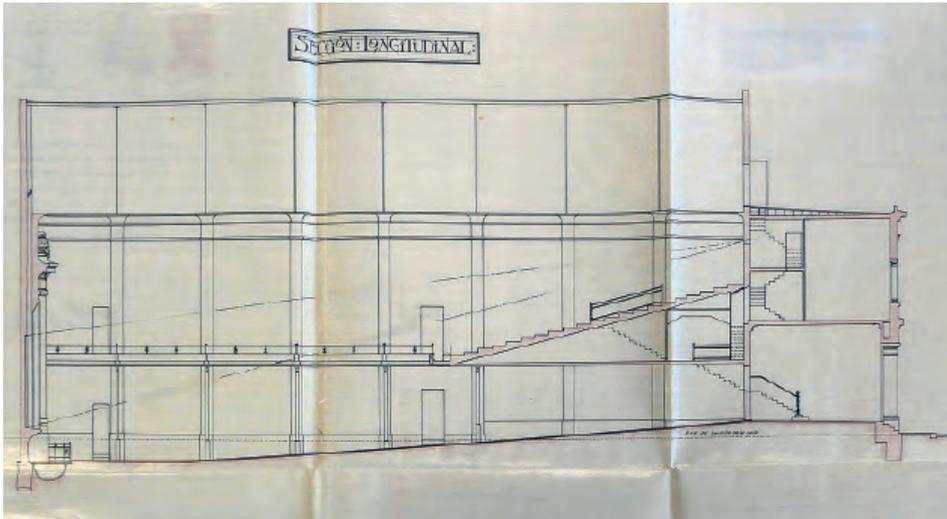


Fig. 14. Sección transversal del cine Coliseo, Francisco Mora Berenguer, 1926, AHM.

afronta tanto encargos públicos como privados. En el cumplimiento de sus tareas de arquitecto municipal del ensanche se ocupó del inicio de emblemáticos proyectos para la ciudad como los jardines de Viveros y el inicio del paseo de Valencia al Mar. En lo referente al lenguaje de su obra, Mora sigue practicando el eclecticismo que caracterizaba el periodo, pero dando con soluciones que inciden en un lenguaje personal que incorpora aspectos provenientes de su anterior producción y que atañen tanto al diseño como a los materiales. Realizó igualmente interesantes aportaciones al desarrollo de la obra pública como consecuencia del impulso que éstas vivieron en el periodo, destacando tanto el proyecto de aeropuerto para la dehesa del Saler como los encargos provenientes de ciudades de menor población. En el estudio de estos últimos casos ha destacado la singularidad de algunos de ellos como en el parque escolar de Carlet que permite observar conexiones de Mora con novedosos planteamientos arquitectónicos y, por tanto, la necesidad de incluir el estudio de su obra durante este periodo en la narración de una historia de la arquitectura valenciana del siglo XX.

