

PODER MUNICIPAL Y URBANISMO EN EL SIGLO XIX

Josep Oliveras Samitier *

TOWN PLANNING AND LOCAL GOVERNMENT SAY IN IT DURING THE 19TH CENTURY

Los ayuntamientos españoles recibieron a lo largo del siglo pasado un buen número de atribuciones sobre temas urbanísticos, las cuales estaban estrechamente tuteladas por el Estado. Entre las leyes más importantes que afectaron el desarrollo urbano cabe señalar la Ley de Alineaciones y la Ley de Ensanche de las Poblaciones. La primera permitía la variación de los trazados de las calles y la segunda el crecimiento de las ciudades a base de urbanizar terrenos rústicos.

El artículo se ocupa también de esas otras leyes y de leyes menores que tuvieron su incidencia en el desarrollo urbano, como la Ley de Expropiación Forzosa o la de Carreteras. Las normativas expuestas en el artículo reflejan, de un lado, los cambios experimentados por la economía y la sociedad española y, de otro, la ideología y práctica de la burguesía que intenta controlar y beneficiarse al mismo tiempo del proceso de transformación urbana.

En este artículo se intenta analizar las atribuciones municipales en temas urbanísticos, especialmente en el último tercio del siglo XIX, pero se incluyen también sus antecedentes inmediatos, lo que significa estudiar la Ley Municipal moderada de 1845 y otras leyes relacionadas con el urbanismo y las obras públicas.

Los ayuntamientos, entre 1833 y 1868, aumentaron su dependencia respecto de la administración central en todos los aspectos, en buena parte como consecuencia de la desamortización de los bienes comunales que les dejó sin recursos. Las autoridades municipales debían además respetar una legislación que les impedía intervenir de una forma eficaz y directa en los asuntos del propio municipio, y particularmente en todo lo que hacía referencia al desarrollo urbano.

Centralismo y nacionalismo de Estado son las dos caras de una ideología ligada al aparato del gobierno, fundamentalmente a la alta administración,

The paper speaks these competencies that a begrudging central administration allowed local government to exercise, albeit on lead strings, during the last century. Of these, the most important as far as city development went, were the laws as to re-laying out towns and that dealing with the original municipal area's spreading out into previously rural land.

The paper is rounded out with a description of other, minor acts that also had a bearing on urban growth such as the compulsory purchase law and that dealing with highways. The enactments here examined high point on the one hand the changes that the spanish economy and society then underwent, on the other both the ideology and methods of a middle class bent upon both controlling and enriching themselves upon a process of city change.

que intenta al mismo tiempo incrementar su poder y conseguir una conciencia nacional unitaria en beneficio propio. Como señala Francesc Nadal, «a partir del modelo territorial liberal observamos cómo el Estado intentó reducir el carácter político de los ayuntamientos, que eran un instrumento posible de poder para la oposición progresista, y aumentó su carácter administrativo y burocrático. Pero tal vez lo más importante sea el hecho de que con esta estructura unitaria y uniforme de la administración local el Estado utilizó los municipios no sólo como entidades de su poder, sino también como instrumentos ideológicos en su intento de conseguir una conciencia territorial y nacional única» (F. Nadal, 1982: 20).

La edición del *Diccionario Martínez Alcubilla* del año 1923, en un apartado que no tiene desperdicio para el estudio de la administración municipal del siglo pasado y que se titula «El municipio en el siglo XIX. Centralización y descentralización municipi-

pal: Sentido de la ley vigente», expresa que los ayuntamientos no representan nada más que una simple división administrativa, «el último círculo a donde alcanza y en donde se ejerce la autoridad pública» (Alcubilla, 1923: II, 237). La misma Ley Municipal de 1845 reduce el papel de los ayuntamientos al de cuerpos consultivos, ya que incluso sus antiguas atribuciones estaban muy limitadas por la misma ley y por los reglamentos, que exigen la intervención y la tutela de la autoridad superior, como si la administración municipal fuese una sucursal administrativa sin autonomía propia. Los ayuntamientos se convierten entonces en delegaciones del poder central controladas por el gobernador civil de la provincia, pero no en organismos con poder político propio emanado de los ciudadanos.

Las atribuciones de los ayuntamientos en temas urbanos y urbanísticos están reguladas por diferentes leyes, desde las municipales que fijan las posibilidades de intervención de las autoridades locales en la construcción de la ciudad y sus deberes y derechos en esta cuestión, hasta toda una serie de leyes sobre obras públicas, carreteras, ensanche de las poblaciones, o la misma Ley de Expropiación Forzosa que regulaba los mecanismos mediante los cuales un ayuntamiento podía afectar la intocable propiedad privada.

Todas las leyes que se ocupan de las atribuciones municipales en materia urbana no son otra cosa que un conjunto de normas que reflejan la situación de la sociedad española del siglo XIX y en especial de sus grupos dominantes. Estos grupos tratan de administrar la sociedad de tal forma que su poder político y económico quede reforzado y se eviten al mismo tiempo los conflictos que puedan surgir con las clases subordinadas. El Estado, administrado por la unión de la nueva burguesía de los negocios y la antigua aristocracia, no se preocupa de elaborar leyes que permitan a la ciudad desarrollarse con una cierta armonía, disponer de nuevos equipamientos y evitar el deterioro de los barrios antiguos, sino que la única preocupación del Estado es que las ciudades funcionen, como si fuesen un medio de producción más, y que no conlleven problemas humanos (sanitarios, higiénicos...) que puedan afectar a todos sus habitantes, y por tanto, también a sus máximos dirigentes. Es en este sentido como cabe entender los distintos tipos de leyes que se exponen en los apartados siguientes.

1. *Las leyes municipales*

A lo largo del siglo XIX existen distintas leyes que tratan de la organización y atribuciones de los ayuntamientos (1823, 1835, 1840, 1845, 1856, 1866, 1868, 1870, 1876, 1877). En este apartado no trataremos de analizar una por una las anteriores leyes, sino solamente las dos que fueron más importantes para la administración municipal, no tanto por su contenido —en ambos casos centralizador y moderado— como por su larga duración: la Ley de 1845 y la de 1877.

La Ley Municipal de 1845

La Ley moderada de 8 de enero de 1845 significa para los ayuntamientos la pérdida de la amplia intervención en la administración municipal, que, bajo la supervisión de la Diputación Provincial, les había otorgado la legislación liberal. Ahora, el alcalde, como administrador del municipio tutelado por el gobernador civil, gana en poder todo el que pierde el ayuntamiento, reducido legalmente a un cuerpo consultivo y deliberador y, de hecho, a la nulidad, tal como explica Concepción de Castro en su estudio sobre las ideas liberales y los municipios españoles.

Las atribuciones municipales en materia de urbanismo y obras públicas que la Ley de 1845 concedía a los ayuntamientos eran las siguientes: a) Ocuparse de la conservación y reparación de los caminos y atajos, puentes y palancas vecinales. b) Las mejoras materiales de las que fuese susceptible la población cuando su coste no pasase de 200 reales de vellón en los pueblos de menos de 200 vecinos; de 500 reales, en los pueblos de 200 a 1.000 vecinos; y de 2.000 reales, en los que contasen con una población superior a los 1.000 habitantes.

Estas funciones eran privativas de los ayuntamientos, pero la ley establecía que a pesar de que los acuerdos tomados sobre los puntos anteriores fuesen ejecutivos, el jefe político de la provincia (el gobernador) podía de oficio o a instancia de una parte acordar su suspensión si los encontraba contrarios a las leyes, reglamentos y reales órdenes. Quedaba así claramente establecida la dependencia del ayuntamiento respecto del gobernador que podía en cualquier momento paralizar la actuación municipal.

En las cuestiones que a continuación se exponen, los ayuntamientos podían deliberar de acuer-

do con las leyes y reglamentos correspondientes, pero los acuerdos tomados debían comunicarse al gobernador, quien los debía aprobar para que las decisiones municipales pudiesen llegar a ejecutarse. Los temas objeto de deliberación eran:

1) La formación de las ordenanzas municipales y de los reglamentos de policía urbana y rural. 2) Las obras de utilidad pública que se costeasen de los fondos municipales. 3) Las mejoras materiales de que fuera susceptible la población, cuando su coste pasase de las cantidades señaladas anteriormente. 4) La formación y alineación de las calles, pasajes y plazas. 5) La creación o supresión de establecimientos municipales. 6) La compra o venta de bienes muebles e inmuebles.

El artículo 85 de la misma Ley establecía que los ayuntamientos no podían deliberar sobre otros asuntos que los que la ley enumeraba, con lo cual se demostraba el papel del gobernador como controlador de la acción municipal.

Si se tiene presente que el electorado estaba compuesto por una parte de los contribuyentes y que los elegibles eran una parte de los electores, la fracción que detentaba las rentas más altas, queda claro que toda obra urbana quedaba supeditada a los intereses de estas minorías y en especial de la de los elegibles, la cual estaba formada siempre por los propietarios, industriales y comerciantes más importantes. Además, el alcalde y sus tenientes delegados eran nombrados directamente por la reina y el alcalde representaba el único canal de comunicación entre el ayuntamiento y las autoridades superiores.

La Ley Municipal de la Restauración

La Ley Municipal de la Restauración de 2 de octubre de 1877 es más amplia y detallada que la Ley de 1845. La Ley de 1877 fue aprobada de acuerdo con la Ley de Bases del 16 de diciembre del año anterior que establece la subordinación de las autoridades locales al gobernador civil. La Ley de Bases proclama que los ayuntamientos son corporaciones económico-administrativas y que no tienen carácter político, frase que indica el sometimiento real de los ayuntamientos a la política del gobierno y a veces incluso de los gobernantes de turno, que si eran conservadores y autoritarios, llamaban a la política municipal «actuaciones económico-administrativas», mientras que toda crítica y propuesta progresista era «política» a secas.

La Ley Municipal de 1877 en su artículo 77 establece una serie de competencias exclusivas de los ayuntamientos, entre las cuales se encuentran las atribuciones sobre temas propiamente urbanos. En primer lugar, los ayuntamientos han de ocuparse del establecimiento y creación de los servicios municipales referentes al cuidado y ornato de la vía pública, comodidad e higiene del vecindario, fomento de sus intereses materiales y morales, y seguridad de las personas y propiedades. Las atribuciones se concentran en nueve puntos:

1. Apertura y alineación de calles y plazas y de toda clase de vías de comunicación. 2. Obras de empedrado de plazas y calles, iluminación pública y alcantarillado. 3. Abastecimiento de aguas. 4. Paseos y arbolados. 5. Establecimientos balnearios, lavaderos, mercados y mataderos públicos. 6. Ferias y mercados. 7. Instituciones de instrucción y servicios sanitarios. 8. Edificios municipales y, en general, todo género de obras públicas necesarias para el cumplimiento de los servicios, con sujeción a la legislación especial de obras públicas. 9. Vigilancia y guardería.

En segundo lugar, los ayuntamientos debían tener cuidado y vigilancia de los servicios municipales establecidos, preocupándose especialmente de las vías públicas, limpieza, salubridad e higiene de la población, tema este último que también comprendía la construcción y conservación de los cementarios municipales.

En tercer lugar, era competencia exclusiva de la administración municipal el aprovechamiento y conservación de todas las fincas, bienes y derechos pertenecientes al municipio y de todos los establecimientos dependientes del mismo, así como la determinación, repartimiento, recaptación, inversión y contabilización de todos los arbitrios e impuestos necesarios para la realización de los servicios municipales. Era obligación de los ayuntamientos, en la Ley de 1877, la composición y conservación de los caminos vecinales, mientras que, en el caso de los caminos rurales, los ayuntamientos podían obligar a los usuarios y propietarios de fincas vecinas a repararlos y conservarlos.

El artículo 73 de la Ley subrayaba como obligación de los ayuntamientos el exacto cumplimiento, de acuerdo con los recursos y las necesidades de la población, de las funciones y servicios sometidos a su acción y vigilancia, entre los cuales estaba la conservación y reparación de las vías públicas y la administración, custodia y conservación de

todas las fincas, bienes y derechos del pueblo.

Los ayuntamientos podían formar entre ellos y muy especialmente con los municipios vecinos asociaciones y comunidades para la construcción y conservación de caminos, aprovechamientos vecinales y otros objetivos de su interés exclusivo. Estas comunidades se regían por una junta formada por un delegado de cada ayuntamiento, presidida por un vocal elegido por la junta. El gobierno tenía el deber de fomentar las comunidades y asociaciones de vecinos, cuando sus finalidades hicieran referencia a la seguridad, instrucción, asistencia, policía, construcción y conservación de caminos, aprovechamientos vecinales u otros servicios parecidos.

Para otros temas no comprendidos entre las competencias exclusivas, los ayuntamientos obraban por delegación de la autoridad del Estado y, por tanto, debían sujetarse a las leyes generales y disposiciones concretas del gobierno y de los gobernadores civiles.

El poder de tutela de los gobernadores civiles sobre los ayuntamientos era muy amplio e intenso, así, por ejemplo, para arrendar o vender un edificio público inutilizable para su servicio y para los contratos relativos a bienes inmuebles se necesitaba su aprobación. La supeditación del presidente del consejo municipal a la figura del gobernador civil está muy clara en el artículo 199 de la Ley que, en vez de otorgar al alcalde el poder municipal ante las instancias superiores, lo convierte en un delegado del gobierno central.

El ayuntamiento, para hacer frente a los gastos que ocasionaban las funciones que ejercía el municipio y reseñadas en los párrafos anteriores, tenía unos ingresos anuales formados por las rentas y los productos procedentes de bienes propios; los arbitrios e impuestos municipales sobre determinados servicios, obras e industrias; el repartimiento general; y los impuestos sobre artículos de comer, beber y arder (los alcoholes principalmente), más conocidos como impuestos de consumos.

Los ayuntamientos podían fijar arbitrios por los siguientes conceptos: Abastecimiento y aprovechamiento de aguas para uso privado. Alcantarillado. Establecimientos de enseñanza secundaria, superior y especial. Licencias para la construcción de edificios. Matadero. Utilización de lugares públicos y alquiler de sillas en plazas, calles, ferias, mercados y paseos. Entierros en los cementerios municipales. Carros de transporte en el interior de las poblaciones.

El impuesto de consumos afectaba a los productos agrícolas y ganaderos (excepto el trigo y las harinas) y, en especial, a las bebidas que se consumían en cada pueblo.

El repartimiento general debía efectuarse entre todos los vecinos y propietarios del municipio, incluidos los que residían en otras localidades, en proporción a los medios económicos o facultades de cada cual, y con la finalidad de cubrir los servicios y obras en su totalidad o en la parte que no cubrieran los ingresos municipales. Para realizarlo se valoraba el importe de las rentas rústicas por medio de la contribución territorial; las contribuciones industriales que afectaban a las fábricas, los maestros artesanos, los comercios y las actividades de servicios, incluidas las profesiones liberales; y los ingresos anuales en concepto de sueldos, pensiones, censos e intereses. No hace falta señalar que la determinación de la cuota imponible podía ser una fuente importante de injusticias, ya que la establecía una junta de contribuyentes, y éstos podían perjudicar a otros contribuyentes para tener ellos que pagar menos impuestos.

Los ayuntamientos, para la realización de nuevas obras urbanas e incluso para las obras de mejora, debían recurrir a la formación de presupuestos extraordinarios con la contribución de los afectados y el reparto directo entre todos los vecinos. Para la realización de obras públicas, los ayuntamientos podían también imponer prestaciones de trabajo personal a todos los habitantes cuyas edades estuvieran comprendidas entre los dieciséis y los cincuenta años. El número de días de trabajo obligatorio y gratuito en beneficio del municipio no podía pasar de veinte al año, ni de diez días consecutivos. Los habitantes del municipio que no quisieran trabajar directamente para la comunidad podían redimir los días de prestación por el valor en dinero de los jornales en la misma localidad.

Un tema de especial importancia para la política municipal de urbanismo era la posibilidad que los ayuntamientos tenían, tanto en la Ley de 1845 como en la de 1877, de formar las ordenanzas municipales. Las ordenanzas comprendían todo un código de derechos y deberes de los ciudadanos con las correspondientes penas en el caso de infracción de las normas. Las ordenanzas establecían las condiciones de la edificación, el trazado de las calles, la situación de las industrias peligrosas y contaminantes, etc., temas de una gran complejidad y trascendencia y que merecen un tratamiento aparte (J. Oliveras, 1982).

Las dos leyes municipales de mayor vigencia daban amplias facultades de los ayuntamientos para urbanizar la ciudad. En el siglo pasado urbanizar significaba mucho más la expansión del área edificada que no la reordenación de las partes ya construidas. En este último caso, el ayuntamiento tenía la obligación de conservar las vías públicas, vigilar que los edificios existentes no comportaran ningún peligro para los ciudadanos, pero fuera de esta mera vigilancia no existía interés especial y quizá ni idea, ni conciencia, en la mayor parte de los ayuntamientos, de planear y ejecutar una ordenación global de la ciudad, tanto de las zonas de expansión como de las interiores, cuestión sobre la cual no se llegaría a legislar hasta bien avanzado el presente siglo.

Los ediles tenían una idea urbanística de la ciudad que se concretaba únicamente en hacer nuevas calles, enderezar callejuelas antiguas y mantener unos equipamientos y servicios mínimos que permitieran a todos los habitantes vivir, producir y consumir en la ciudad. De esta forma, toda ciudad era al mismo tiempo lugar de desarrollo de las actividades económicas, centro productivo de beneficios y plusvalías, y lugar de reproducción de la fuerza de trabajo.

2. *Las alineaciones de las vías urbanas*

En la primera mitad del siglo pasado, la única vía legal para emprender la reforma y ensanche de las poblaciones eran los planes de alineaciones que se basaban en la rectificación del trazado de las calles. La función de un proyecto de alineaciones era conseguir que las calles de una población, o al menos las más importantes, fuesen más rectas y más anchas y evitar los cambios de dirección y sentido.

La técnica de las alineaciones, que presupone fijar la dirección, el sentido y la anchura de una calle, podía servir tanto para marcar un ensanche —nuevas calles situadas fuera del núcleo histórico— como también para reformar la zona antigua, por el hecho de que al rehacerse las casas viejas se conseguía un nuevo trazado de la calle, más adecuado a las nuevas necesidades que imponía el aumento de las actividades económicas, con el consiguiente tránsito de carruajes y circulación de personas.

Las primeras reformas del trazado de las calles medievales no fueron más que pequeños retoques modificadores de algunos ángulos o inflexiones, pero sin variar la planta de las mismas. En una se-

gunda etapa, para mejorar el trazado y hacerlo más recto, no hubo inconveniente en cambiar la planta y que la calle ocupase terreno de los solares particulares, de tal forma que indirectamente se incidía en la construcción de nuevas fachadas de las casas. Esta segunda etapa es la que se corresponde con los planes de alineaciones.

La realización de estos planes en España fue activada por una Real Orden de 25 de julio de 1846 del ministro de Estado y del Despacho de la Gobernación de la Península, en el que exponía que para evitar los conflictos que se producen con motivo de la construcción de edificaciones de nueva planta y reedificación de los antiguos, era necesario levantar un plano geométrico de las poblaciones, con sus arrabales y paseos, según el estado presente y a una escala 1:1.250. En el mismo plano debían marcarse, con líneas convencionales, las rectificaciones de las calles y plazas para que quedasen en línea recta.

La orden sobre el trazado de los planes geométricos afectaba a todas las poblaciones «de crecido vecindario» a juicio del gobernador civil. Esta concreción obligó al ministro de la Gobernación, en febrero de 1848, a especificar que los planes eran solamente obligatorios para las «capitales de provincia y poblaciones de crecido vecindario, que, a las circunstancias de su riqueza y extensión, reúnan elementos para su progresivo desarrollo... cuenten en su término o en los inmediatos arquitectos con título o ingenieros que puedan levantar dichos planos».

El gobierno creó la Junta Consultiva de Policía Urbana (1853) para establecer unas directrices, criterios y orientaciones urbanísticas aplicables a todas las ciudades españolas, pero unas bases que se establecen para Madrid servirán de orientación general para todo el Estado. En estas bases se especifica que la anchura de las calles debe establecerse en función de las necesidades de tránsito de las mismas.

La Junta, en lo que respecta a las reformas y rectificaciones de líneas de las calles que no puedan quedar rectas, propugna que los rincones y entradas y salidas de la línea de fachada sean las mínimas. Igualmente recomienda que las nuevas calles no atraviesen las manzanas existentes y que éstas sean de forma rectangular, al mismo tiempo que se fomente entre los propietarios la rectificación de la línea de fachada.

Con el fin de emprender el plan de alineaciones la Junta hace patente el respeto que se debe al «sa-

grado derecho de propiedad», al mismo tiempo que reconoce que, a veces, por encima del mismo existe «la conveniencia pública y la salubridad de las poblaciones». Además es consciente que como el derecho de la propiedad suele pesar más que la conveniencia pública «la Junta cree que el modo más seguro de hacer las reformas con la imparcialidad apetecida es hacerlas cuando no se necesitan; es tenerlas prevenidas, acordadas y fijas de un modo invariable antes que el interés particular venga a influir en los que hayan de hacerlas» (M. Bassols, 1973: 104-105).

El texto anterior recomienda, por tanto, actuar *a priori*, recomendación que en realidad se hizo efectiva sólo en contados casos. Lo más normal era que el plan y la ordenanza salieran para poner remedio a una serie de problemas urbanos; pero que, al confrontarse con una realidad llena de intereses e inercias, éstos prevalecieron sobre los proyectos reformadores, los cuales solamente se realizaban en una mínima parte.

Las dificultades e inconvenientes que el cumplimiento de un plan de alineaciones comportaba fueron expuestas por el ministro Posada Herrera en una «Instrucción para la elaboración y ejecución de los planos generales de alineaciones», de diciembre de 1859. Esta instrucción establecía que todas las poblaciones de más de 8.000 habitantes debían de tener un plan de alineaciones y fijaba las características técnicas de los planos.

En la introducción del anterior documento, el ministro de la Gobernación se refiere a las dificultades que comporta conciliar los intereses generales con los privados, que, al ejercer una presión activa e individual, basada en un derecho respetable, «embarazan, retrasan y ofrecen continuos obstáculos al ejercicio de la Autoridad perjudicando el desarrollo de la riqueza pública e impidiendo las mejoras que la higiene, el orden público y la viabilidad exigen, especialmente en nuestras poblaciones, construidas en su mayor parte bajo principios enteramente opuestos a los que hoy exigen las necesidades de la industria, del comercio y de la salubridad pública».

Las nuevas alineaciones, que debían reunir las características de «unidad, claridad y precisión», no tenían como objetivo el embellecimiento de las poblaciones, sino que serían utilizadas para garantizar y preservar a los propietarios de las disposiciones arbitrarias que pudieran adoptar las autoridades locales y de las luchas de los intereses particulares (papel de tutela del Estado).

El régimen jurídico de las alineaciones respecto de las limitaciones de la propiedad quedó regulado por una Real Orden de febrero de 1863, que fijaba la obligación por parte de los propietarios de avanzar o retroceder los límites de su parcela urbana en función de la nueva ordenación, e impedía que se efectuaran obras de consolidación en las casas afectadas por la rectificación de fachada. También se regulaba el derecho de expropiar todo un solar o una parte a causa de la apertura de una calle u otra obra urbana de considerable interés. En este caso, si la obra era declarada de utilidad pública, la expropiación previa compensación era un paso necesario para obligar a ceder el suelo a los propietarios contrarios a las reformas urbanas, ya que la acción opositora imposibilitaba la realización de unas ganancias extraordinarias a los otros propietarios afectados e interesados en el proyecto.

Los planes de alineaciones, como primera medida urbanística importante del siglo XIX, responden a los intereses para resolver los grandes problemas urbanos que afectaban a los viejos núcleos amurallados: principalmente la circulación y la expansión de las edificaciones, sea en el interior del núcleo o bien en los arrabales fuera de las murallas.

La efectividad de los planes de alineaciones debía ser muy escasa. Los planes de alineaciones resultaron poco operativos, las pocas ciudades que los hicieron no los revisaron, y las alineaciones parciales de una vía urbana no imponían una expansión ordenada de la ciudad, sino una solución parcial a un problema edificatorio, pero sin tener en cuenta la totalidad de la trama urbana y sus conexiones, así como también los servicios que cada barrio debía tener.

3. *El ensanche de las poblaciones*

El primer intento de regulación unitaria de la problemática urbanística fue el proyecto de ley de Posada Herrera de 1861 titulado «Ley general para la reforma, saneamiento, ensanche y otras mejoras de las poblaciones», rechazado por las presiones de los propietarios y que coincide con algunas de las ideas utilizadas por Ildefonso Cerdá en la elaboración de su plan económico del ensanche de Barcelona. No obstante, tres años después se aprobaba la Ley de Ensanche (29 de junio de 1864), con el fin de facilitar la transformación del suelo urbano en las ciudades que se encontraban congestionadas de población y deficitarias en nuevas viviendas.

En el fondo, la Ley de Ensanche explicita una preocupación política que no es otra que el mantenimiento del orden vigente, en base a incrementar la oferta de terrenos y conseguir así una baja de los precios de la construcción y del alquiler de las viviendas, con la finalidad de que éstas fueran más asequibles a la clase obrera. La misma Ley dice textualmente que «debe el Estado facilitar su realización resolviendo al mismo tiempo, de este modo pacífica y ordenadamente, dificultades que, miradas con cierto abandono, pueden crear graves conflictos y tomar en momentos supremos las temerosas proporciones de todas las cuestiones sociales y de orden público».

La Ley contemplaba la expropiación forzosa por causa de utilidad pública y la compensación fiscal al propietario que cedía voluntariamente los terrenos, y como que la expropiación significaba no tanto beneficiar el municipio, sino más bien no perjudicar al propietario, el ensanche se hacía a costa de los fondos municipales, y en beneficio de los propietarios de los terrenos.

En realidad, la Ley, más que rebajar el precio de solares y alquileres —cosa que difícilmente conseguiría—, cumplía otra finalidad más implícita, que era la de incrementar los beneficios de los propietarios y especuladores de solares. Esta finalidad fue muy pronto entendida por los interesados que veían cómo la norma legal podía beneficiar ampliamente «el bien común» de cada uno de ellos.

La anterior situación había sido ya criticada por Ildefonso Cerdá cuatro años antes, en su plan económico del ensanche de Barcelona, al afirmar que «cuando la administración paga con fondos públicos... los terrenos y edificios en que haya de emplazarse una calle, compra a los propietarios a ella colindantes el derecho a hacerles más ricos, duplicando, cuando menos, el valor de los edificios y terrenos útiles sitios a uno y otro lado de la nueva calle... La especulación de los propietarios en este caso se funda en el capital público: la administración pública pone la base de la especulación con la abertura de la calle: la administración pública arregla la esplanación, costea los empedrados y aceras y alcantarillas, y pone de sus fondos todo lo necesario hasta dejar completamente habilitada la viabilidad: a los propietarios colindantes les queda el trabajo de la explotación y percepción de beneficios» (I. Cerdá, 1860, 1971: 511-518).

El ensanche, que se basaba en la aprobación de una memoria, del plan y de las ordenanzas edificatorias, suponía la facultad de poder ampliar el es-

pacio urbano, pero no contemplaba la ordenación global de la ciudad, ni tampoco su reforma interior y saneamiento.

El Reglamento para la ejecución de la Ley de Ensanche, de 25 de abril de 1867, desarrolla una amplia normativa sobre el procedimiento de formación, elaboración y tramitación de los proyectos de ensanche, y a través de este reglamento se hace patente cómo los ensanches son el antecedente más directo de los actuales planes generales de urbanismo, especialmente cuando éstos solamente se preocupan de la expansión de las ciudades. El reglamento define el ensanche como «la incorporación (a la población) de los terrenos que constituyen sus afueras, en una extensión proporcionada al incremento probable del vecindario, a juicio del Gobierno, siempre que aquellos terrenos hayan de convertirse en calles, plazas, mercados, paseos, jardines y edificios urbanos», definición que coincide con el objeto de los planes generales de urbanismo de los años sesenta del presente siglo.

Los proyectos de ensanche debían ir acompañados de los correspondientes planos y de una memoria informativa, de tal forma que los planos topográficos debían transformarse en planes de realización. La memoria, eminentemente informativa, debía servir para justificar la ordenación urbana y debía comprender, entre otros temas, el estudio de aspectos topográficos, geológicos, demográficos, urbanísticos y sociales. Análisis de una realidad que sirve para relacionar los planes de ensanche con los futuros planes generales de ordenación urbana. La memoria debía ir acompañada también de un plan general a escala 1:2.000 que comprendiera la antigua población y los accidentes topográficos que la rodeasen en un radio de un kilómetro y de un plan económico, en el que se hiciera una valoración de los costes y de los recursos previstos y tipificados por la misma Ley. (M. Basols, 1973: 253-260).

La Ley de Ensanche de las Poblaciones de 1864 y su Reglamento fueron sustituidos por una nueva Ley de 22 de diciembre de 1876, que no implicaba modificaciones esenciales de la anterior. El artículo 1.º de la nueva Ley declaraba obras de utilidad pública las de ensanche de las poblaciones en todo lo que se refiriese a calles, plazas, mercados y paseos; y el artículo 2.º especificaba que las solicitudes de ensanche con el correspondiente plan general debían ser aprobadas por el gobierno después de haber escuchado el parecer de las partes interesadas.

Para atender las obras de ensanche, además de la cantidad que como gasto voluntario pudiera incluirse anualmente en el presupuesto municipal, se concedía a los ayuntamientos el importe de la contribución territorial y los recargos municipales ordinarios que durante veinticinco años satisficiera la propiedad comprendida en la zona del ensanche, y un recargo extraordinario sobre la cuota de la contribución territorial a satisfacer por los propietarios de los edificios. Este recargo extraordinario podía llegar al 4 por 100 de la riqueza imponible.

Una novedad respecto de la Ley anterior era que la zona general del ensanche podía dividirse en dos o tres zonas parciales, con el fin de facilitar la realización y gestión económica del mismo ensanche. El ayuntamiento solamente debía hacerse cargo de las calles y de las plazas a partir del momento en que estuvieran construidas las alcantarillas, aceras, empedrado y establecida la iluminación correspondiente.

Las anteriores juntas del ensanche que debían entender de los asuntos relacionados con el ensanche urbano fueron sustituidas por una comisión especial formada por regidores (de cinco a siete) y presidida por el alcalde; pero sus acuerdos debían someterse al pleno municipal y a la aprobación de la autoridad provincial en los casos que correspondiese.

A la hora de efectuar una expropiación de acuerdo con el plan de ensanche, si el ayuntamiento y los propietarios mantenían discrepancia sobre los precios de los terrenos, el gobernador civil debía efectuar la valoración de los solares. Con esta finalidad debía formar un expediente en donde constasen los dictámenes de dos peritos, uno nombrado por el ayuntamiento, y el otro, por el propietario; el importe de la contribución territorial siempre que la expropiación afectara edificios; la última escritura de la compra del solar o de la finca, entre otros datos que el gobernador estimara oportuno reunir. La resolución tomada por el gobernador era ejecutiva, pero podía ser recurrida por vía administrativa.

El artículo 15 de la Ley establecía la actuación del ayuntamiento ante la apertura de una vía pública, sin hacer ninguna referencia al plan general de ensanche, y así esta norma abría una posibilidad de actuación para todos los ensanches de las poblaciones que se hicieran sin plan y que eran la mayoría. El artículo especifica que cuando «el Ayuntamiento acuerde la apertura de una plaza, calle o paseo, tiene derecho para expropiar la totalidad de la finca o fincas que hayan de tener la fa-

chada sobre estas nuevas vías, cuyos dueños se nieguen a ceder la quinta parte para el servicio público...».

Esta Ley, igual que la anterior, fue pensada para incrementar la superficie edificada fuera del recinto amurallado como lo demuestra el artículo 20 de la Ley, el cual, al referirse a los presupuestos de las obras, precisa que serán siempre a cargo del presupuesto general del municipio las del derribo de las murallas o tapias que rodeen la población antigua y las de las nuevas murallas y fosos de cerramiento, así como otras obras que puedan computarse como beneficiosas para la población del interior de la ciudad.

Para fomentar los ensanches se concedían exenciones fiscales a las empresas y particulares que, en toda una zona o parte de la misma, cedieran al ayuntamiento la propiedad de los terrenos necesarios para la construcción de calles y plazas; las exenciones aumentaban si estos particulares se ocupaban a cuenta suya de urbanizar los terrenos.

Los ensanches son en cierto modo el complemento o el desarrollo de los antiguos planes de alineaciones. Primero sólo existe la preocupación de que las calles, especialmente las nuevas, estuvieran trazadas en línea recta y tuvieran una determinada anchura. Después se pasa a una planificación de una zona formada por diversas calles que han de constituir una prolongación de la ciudad a base de invadir una área agrícola. La Ley de Ensanche no significa ni una nueva concepción del urbanismo ni un avance notable en la modernización del Derecho urbano que debía posibilitar la construcción y remodelación de las ciudades.

Para realizar la ampliación de las ciudades, los legisladores favorecen a los promotores privados a base de concederles beneficios y el derecho a expropiar las fincas de los propietarios que se negasen a ceder sus parcelas para las nuevas realizaciones urbanas. Los intereses privados existentes en la realización de los ensanches y aperturas de calles favorecían el nacimiento, tanto en las grandes capitales como en las ciudades medianas, de promotores de proyectos urbanísticos, los cuales necesitaban de una suma notable de capital para emprender la construcción de nuevas calles, parcelación de solares, y muchas veces también la construcción y venta de inmuebles.

4. *Otras normas referentes al urbanismo municipal*

Las leyes que de una u otra forma afectaban la acción municipal en temas de urbanismo no fueron

en el siglo pasado muy numerosas, quizá por el hecho de que al ser la ciudad industrial o la capital administrativa una realidad nueva, el Derecho iba detrás de los problemas que la concentración de hombres y de actividades en un espacio limitado comportaba. No obstante, y sin querer ser exhaustivos, existían distintas normas legales que conferirían determinados derechos a los ayuntamientos sobre temas más concretos que los expuestos en las leyes de los apartados anteriores. Estas leyes tienen un interés y una importancia desigual, pero es interesante darlas a conocer porque complementan la información sobre la ciudad del siglo XIX y hacen comprensibles determinadas obras urbanas que se realizaban en muchas ciudades, sobre las cuales las Actas Municipales dan fiel testimonio.

En relación a la anchura de las calles, una Real Orden del mes de junio de 1854 dispuso que las vías públicas municipales debían ser de tres clases según su anchura. Esta ley complementaba las leyes de alineaciones con la finalidad de regularizar la distancia entre las fachadas confrontadas e intentar homogeneizar la anchura de las calles. Las vías de primer orden debían tener una anchura de 14 metros; las de segundo orden, entre 9 y 14 metros, y las de tercer orden, entre 6 y 9 metros. Estas anchuras debían servir también de base para que los ayuntamientos fijasen la altura de los edificios según el orden de las calles, la distribución de los pisos de cada edificio, decoración externa, cerramiento de jardines, etc. La ley reiteraba también la obligación de los vecinos de pagar la construcción de las aceras hasta una distancia de tres palmos a partir de la fachada respectiva.

Esta última obligación se repite de nuevo en una Real Orden de julio de 1863, y en otra de agosto de 1869 se especificaba que los propietarios de las fincas debían abonar los gastos que les correspondiera por la colocación de baldosas en las aceras donde antes hubiera enlosado, independientemente de que los propietarios hubieran ya pagado su parte en el momento de la construcción de las aceras. La reparación y conservación de los empedrados era, en cambio, una carga pública exclusiva del presupuesto municipal (R. O. de 3-IX-1866).

En los pequeños pueblos no había ningún problema para conocer dónde vivían las distintas personas y las calles recibían denominaciones populares. Con el crecimiento de las poblaciones y el correlativo aumento de sus habitantes se hacía mucho más necesario distinguir unas calles de otras

y tener los edificios censados. Con el fin de que cada ciudad no estableciera su propio sistema de reconocimiento numérico de los edificios, una Real Orden del mes de febrero de 1860 aprobó las normas que debían cumplir los ayuntamientos para rotular las calles y numerar las casas. En esta ley se imponía el sistema aún vigente de numerar las calles a partir del centro urbano, con números pares los edificios situados a la derecha e impares los de la izquierda y numeración correlativa para las plazas.

Los problemas que ocasionaban los edificios deteriorados y que presentaban un estado ruinoso eran numerosos en las ciudades del siglo pasado, ya que muchas casas de los núcleos antiguos eran aún construcciones medievales, y el derrumbamiento de una casa, además de poder atentar contra la vida de los ciudadanos, podía provocar la caída de las casas vecinas como consecuencia del uso de paredes medianeras que sujetaban unas casas con otras. Para hacer frente a esta situación, una Ley de 31 de marzo de 1862 especificaba las facultades de las autoridades locales y de los gobernadores para entender y resolver sobre los expedientes relativos a la reedificación o expropiación de los solares en ruinas. Esta Ley es en realidad el primer paso hacia la remodelación y reforma de los barrios antiguos, aun a pesar de que las posibilidades de actuación solamente pudieran hacerse casa por casa.

La renovación parcial de la ciudad se contemplaba también por una Ley de 1863 (9 de febrero) que fijaba las condiciones generales que debían de tener las obras nuevas, así como las de reparación y consolidación de casas, mejoras de la fachada, y sobre alineaciones, planos y licencias de construcción. Las normas contenidas en esta Ley fueron paulatinamente adoptadas para la confección de las ordenanzas municipales de cada población.

Posteriormente, para las grandes ciudades, la reforma interior de las poblaciones sería tratada por la misma Ley de Expropiación Forzosa de 1879 y por la Ley de Regulación específica de las obras de saneamiento y mejora interior de las grandes poblaciones de 18 de marzo de 1895, cuya vigencia entra de lleno ya en el presente siglo y que afectaba a las poblaciones de más de 50.000 habitantes.

Respecto a la reforma interior de las poblaciones, en la Ley de Expropiación Forzosa del año 1879 había un capítulo —la sección quinta— que trataba, por vez primera, de las obras de remodelación

lación del casco antiguo, hecho bien curioso en una Ley General de Expropiación, pero que muestra los intensos lazos existentes entre expropiación y urbanismo. El artículo 46 de la Ley fijaba que las poblaciones de más de 50.000 habitantes que necesitaran una reforma interior podían formar los planos totales o parciales de las obras de la zona afectada, «ya sea para ponerlo en armonía con su ensanche exterior, si lo hubiese, ya para facilitar la vialidad, ornato y saneamiento de las poblaciones». Los ayuntamientos podían pedir la declaración de utilidad pública de estas obras y, en consecuencia, utilizar el procedimiento de la expropiación forzosa.

En las ciudades con acuartelamientos y otras instalaciones de uso militar, el levantamiento de planos de la zona militar solamente podía efectuarse por el cuerpo de ingenieros militares, «para que estos trabajos no tengan publicidad, ni se extienda fuera de las autoridades militares el conocimiento del verdadero estado del sistema defensivo de cada plaza» (RR. OO. de 3-XI-1848 y 13-III-1849). Normalmente las obras en las instalaciones militares se hacían sin pasar por los trámites normales de solicitud de los permisos de obra, a pesar de que fueran muchas veces los ayuntamientos quienes debieran hacer frente a los gastos ocasionados por las obras.

Para conciliar los intereses militares y civiles debería esperarse la aparición en 1880 de un «Reglamento para la aplicación de las disposiciones de policía urbana a las construcciones militares que se ejecuten dentro de las poblaciones, y para esclarecimiento y ampliación de lo que está prevenido por el ramo de guerra respecto a edificaciones por los ayuntamientos o particulares en las zonas polémicas de los puntos fortificados, y en todos los terrenos sobre que tiene dicho ramo impuestas servidumbres». La normativa establecía que se diese noticia a los ayuntamientos de las obras militares. Si un ayuntamiento no estuviera de acuerdo con las obras debía comunicarlo al Capitán General, quien nombraría una comisión mixta para resolver el tema. Si no se conseguía la conformidad de las autoridades municipales, el asunto pasaba a los ministros respectivos y si era preciso, al propio Consejo de Ministros. Los proyectos de obras militares debían estar aprobados por el Ministerio de la Guerra y debían respetar las normas contenidas en las respectivas Ordenanzas Municipales.

Otras leyes interesantes para el urbanismo municipal fueron las que limitaban el establecimiento

de determinadas industrias consideradas peligrosas o insanas (RR. OO. de 11 de abril de 1860 y de 19 de junio de 1861), como era el caso de las fábricas de curtir pieles y de elaboración de grasas animales, fábricas de aguardientes, hornos de cal y de yeso; y la Real Orden de 8 de enero de 1884 que prohibía en el interior de las poblaciones las industrias que comportaran peligros para la salud pública o de incendio de la población. Normas que, al igual que otras de tipo general, fueron incorporadas paulatinamente a las nuevas ediciones de las ordenanzas municipales.

De mayor trascendencia que algunas de las leyes anteriores fueron para la ciudad las leyes de carreteras y las de obras públicas de fomento. La construcción de la red española de carreteras fue determinante para la aprobación de la primera Ley de Expropiación Forzosa (la de 1836) y el paso de las nuevas vías por la periferia de los recintos de las poblaciones significó en muchos casos la aparición de unos ensanches que comportarían importantes cambios en la morfología urbana y llegarían incluso a desplazar los centros gravitatorios de la actividad económica de las poblaciones.

Según las Leyes de Carreteras de 11 de abril de 1848 y de 14 de junio de 1849, el municipio tenía la obligación de pagar la construcción y conservación de una carretera cuando ésta pasaba por el interior de la población, así como la posibilidad de efectuar las expropiaciones precisas para la rectificación y ensanche de la vía a lo largo de su recorrido y 325 varas castellanas antes de la entrada y salida respectiva de la población.

La Ley del 1849 daba a los ayuntamientos la posibilidad de que pudieran deliberar sobre el trazado de la carretera, pero su opinión no tenía fuerza legal, sino que sus opiniones pasaban a la Diputación o al Ministerio de Obras Públicas, vía gobernador civil, que eran las instituciones que tenían la posibilidad de decidir y hacer cumplir sobre el trazado y construcción de una vía pública de ámbito interterritorial. Los puntos concretos sobre los cuales podían deliberar los ayuntamientos eran:

a) Sobre la conveniencia de que la carretera pasase por las afueras del núcleo urbano. En este caso se debía indicar el trayecto y los puntos extremos de la longitud en que aquella debía ser considerada como travesía.

b) La designación de las calles, plazas, terrenos, entradas y salidas por donde se creyera conveniente fijar las travesías de la carretera, señalando también sus límites.

c) La anchura máxima y mínima de la carretera, el firme, la anchura de las aceras y otros aspectos accesorios de la vía pública.

d) Sobre la totalidad o parte de los gastos de las travesías, a los que debiera contribuir el pueblo, la provincia o el Estado.

El ayuntamiento, por tanto, opinaba, recomendaba y pagaba, ya que además de las obras de construcción y renovación, el artículo 12 obligaba a los pueblos a facilitar, a sus costas, los obreros que el ingeniero necesitara para levantar los planos y fijar las alineaciones de las travesías de las carreteras por las poblaciones. Si había algún problema, «los alcaldes prestarán el auxilio de su autoridad cuando lo reclame el mismo ingeniero para el mejor cumplimiento de la ley de este reglamento».

Es también esta Ley la que obligaba a que, para hacer cualquier obra particular y pública al lado de una carretera, se necesitaba el permiso del ingeniero de carreteras de la provincia con el fin de comprobar sobre los planos de la fachada las alineaciones y rasantes. Por este motivo, cuando un particular pedía al ayuntamiento licencia para construir una casa al lado de una carretera, se pasaba la solicitud al ingeniero de carreteras para que decidiera sobre el particular.

Complemento de la Ley Municipal del 1877 en todo lo que hace referencia a las obras urbanas era la Ley de Obras Públicas de Fomento de 13 de abril del mismo año y que la Ley Municipal no derogaba, sino que remitía a ella. Esta Ley especificaba que iba a cargo de los ayuntamientos la construcción y conservación de los caminos vecinales, las obras de abastecimiento de agua, la desecación de lagunas y marismas y los puentes locales.

Para realizar una obra municipal, por ejemplo, una nueva vía de comunicación, los ayuntamientos debían formar los planes correspondientes, los cuales tenían que estar aprobados por el gobernador civil. Las obras no podían realizarse si en el presupuesto del ayuntamiento no había el crédito consignado por el importe de las obras, y para ayudar a su financiamiento los ayuntamientos podían establecer impuestos o arbitrios sobre las obras que ejecutaran por su cuenta, con el fin de reintegrar el dinero que hubieran invertido.

Aprobado el proyecto de una obra municipal y consignado en el presupuesto el crédito correspondiente, se procedía a la ejecución por el sistema de administración o de contrata. Las obras públi-

cas a cargo de los ayuntamientos que se encontraban en los planes debidamente aprobados podían ser objeto de concesiones a particulares o a compañías que lo solicitasen, de acuerdo con lo que establecía la Ley General de Obras Públicas.

Cuando los particulares o las compañías quisieran emprender una obra pública en beneficio privado que no se encontrara comprendida en los planes del Estado, provincias o municipios, debían solicitar al Ministerio de Fomento la concesión del dominio público sobre el espacio que pudiera verse afectado por la obra y obtener la declaración de utilidad pública. De esta forma se abría a la iniciativa privada una gran posibilidad de emprender nuevas urbanizaciones a partir de esta Ley.

La mayor parte de las leyes anteriores limitan la actuación municipal al fijar unas normas estrictas sobre la construcción de la ciudad y recortan las amplias atribuciones en materia urbana que suelen constar en las leyes municipales. Recordemos, como ejemplo, que la Ley Municipal del 1877 establece como una de las competencias exclusivas de los ayuntamientos la apertura y alineación de calles y plazas y de toda clase de vías de comunicación. La anterior iniciativa debía, no obstante, acomodarse a otras leyes generales que establecían normas sobre el mismo tema. Si la misma Ley de Ensanche de las poblaciones otorga a grupos privados la iniciativa de promover nuevas calles en las poblaciones, entonces el ayuntamiento ya no es el único agente que interviene en la ampliación del casco urbano.

El papel centralizador y controlador del Estado en el urbanismo del siglo XIX tiene, a pesar de todo, algunas ventajas, si se tiene en cuenta la estrecha mentalidad urbanística de la mayor parte de los agentes urbanos y el interés en la acumulación de beneficios extraídos de las rentas del suelo. Si no hubieran existido unas leyes generales, al estar el poder municipal concentrado en grupos de presión económica, estos grupos habrían actuado descaradamente para lograr sus intereses, con lo cual numerosas cuestiones de desarrollo y reforma urbana se habrían transformado en problemas urbanos, sociales y políticos, que los mismos dirigentes del Estado no podían tolerar.

Las normas expuestas en este artículo reflejan, de un lado, los cambios que se habrían operado en la dinámica socioeconómica, y de otro la ideología de la burguesía dominante que intenta controlar el proceso de transformación urbana y beneficiarse al mismo tiempo del mismo.

Las obras urbanas, limitadas por las leyes reseñadas anteriormente, juegan un importante papel en la economía urbana porque toda transformación dentro del juego del sistema capitalista supone unas inversiones, una demanda de mano de obra, unos salarios y también la realización de unos beneficios.

Fermín Abella en su *Libro de los alcaldes, ayuntamientos y secretarios*, de 1867, intenta disipar las críticas efectuadas contra los promotores urbanos, porque las obras urbanas, y en particular los ensanches, sirven «los intereses generales de los pueblos». Según Abella «se cree generalmente que el ensanche de una población no tiene más objeto que beneficiar determinados intereses y la alineación de las calles, satisfacer una exigencia de ornato público: error craso que conviene desvanecer. Mejoras ambas de las más importantes que está llamada a resolver la policía de construcciones, no sirven intereses bastardos, sino los intereses generales de los pueblos.

A su influjo no sólo cambia alegremente el aspecto de éstos, sino que se logra su perfecto saneamiento y se ponen en condiciones más cómodas las vías de comunicación, mejorando notablemente la situación de todas las clases.

La costumbre pierde sus tradiciones y sus preocupaciones acaso; pero el trabajo aumenta su vida y su acción, y la riqueza, circulando con más actividad y en más dilatadas esferas, cae sobre todos y cada uno de los individuos que forman la sociedad como una lluvia benéfica.

La industria y el comercio se desarrollan en progresión ascendente con estas mejoras, y el proletariado, encerrado siempre en círculos estrechos y reducidos, encuentra también en ellas nuevas y desconocidas fuentes... los resultados morales van todavía más lejos» (F. Abella, 1867: 565-566).

Las ideas expuestas en el decimonónico párrafo anterior continúan siendo aún defendidas hoy en día. Es cierto que con las obras urbanas se genera un impulso económico que se extiende por la población, pero también es cierto que determinadas obras urbanas generan inicialmente beneficios, pero al término de unos años generan, por falta de una adecuada planificación, pérdidas y deseconomías de escala a la colectividad, y solamente los antiguos promotores continúan disfrutando de los beneficios realizados inicialmente, al constituir la edificación y reformas urbanas una de las fuentes más rápidas de acumulación capitalista. □

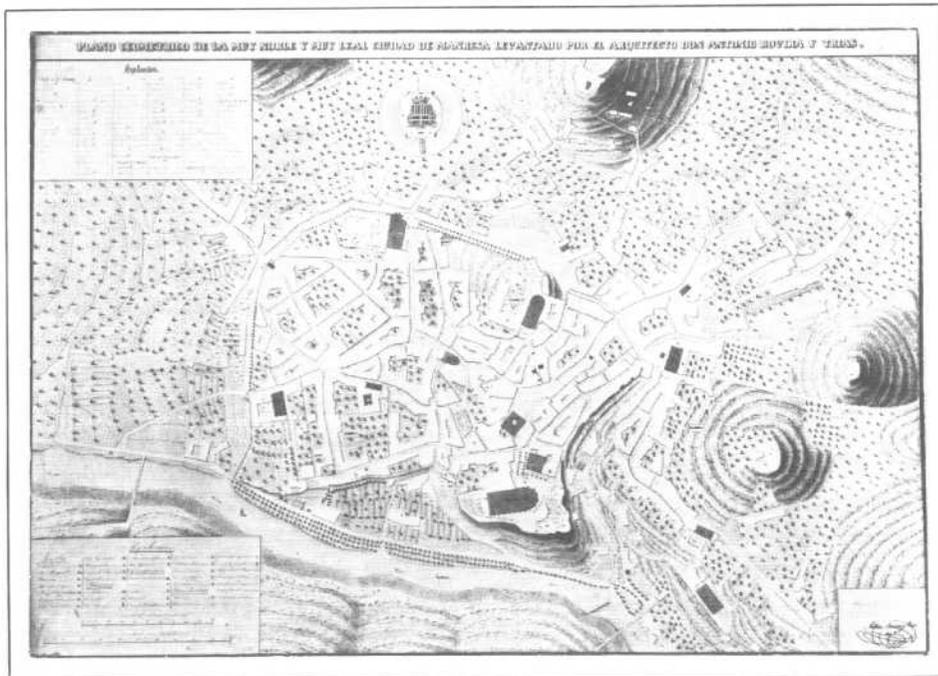


Figura 1. Plano geométrico de Manresa realizado por el arquitecto Antonio Rovira y Trias en 1847, y que va acompañado de planos parciales que contemplan la alineación de distintas calles y plazas.



Figura 2. Proyecto del trazado de una nueva calle sobre antiguas edificaciones del recinto de la ciudad medieval. Los proyectos de reforma urbana basados en medidas higiénicas y de mejora del ornato de las poblaciones fueron una buena fuente de obtención de plusvalías para determinados agentes urbanos. El plano del año 1867 corresponde al proyecto de apertura de la calle Alfonso XII de Manresa y fue realizado por el arquitecto Modesto Fossas Pi.

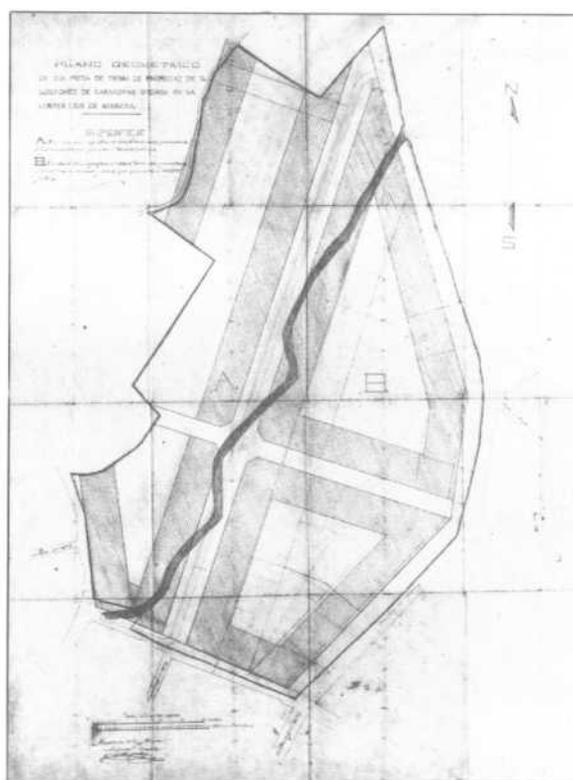


Figura 3. Proyecto de ensanche menor realizado por el maestro de obras Miguel Suaña para aprovechar los terrenos de un propietario deseoso de convertir suelo rústico en suelo urbano. El plano corresponde a la urbanización de la zona del Paseo de Pedro III de Manresa (1888).

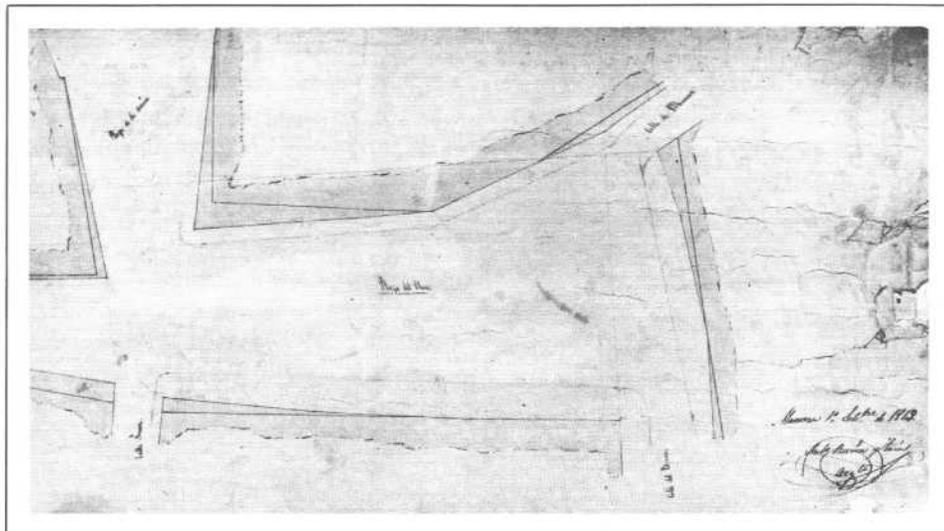


Figura 4. Detalle de un plano parcial de Manresa de 1849 en el que se observan las rectificaciones de las líneas de fachada correspondientes a una céntrica plaza.

BIBLIOGRAFIA

- ABELLA, F. (1867): *Administración Municipal. Libro de los alcaldes, ayuntamientos y secretarios*, 2 tomos, Madrid.
- BASSOLS, M. (1973): *Génesis y evolución del Derecho urbanístico español (1812-1956)*, Editorial Montecorvo, Madrid.
- CASTRO, C. de (1979): *La Revolución Liberal y los municipios españoles*, Alianza Editorial, Madrid.
- CERDA, I. (1860): «Reforma y ensanche de Barcelona. Plan Económico», en *Teoría General de la Urbanización*, vol. III, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1971.
- MARTINEZ ALCUBILLA, M. (Dtor.) (1914, 1923): *Diccionario de la administración española*, 13 vols. Entradas, Alineaciones, Ayuntamientos, Carreteras, Expropiación o enajenación forzosa, Ensanches, Obras Públicas, Policía Municipal, etc. (Imprenta de Hijos de Tello), Madrid.

- MAS HERNANDEZ, R. (1982): *El barrio de Salamanca. Planeamiento y propiedad inmobiliaria en el ensanche de Madrid*, IEAL, Madrid.
- NADAL, F. (1982): «Poder municipal y espacio urbano en la configuración territorial del Estado liberal español (1812-1975)», en *Geocrítica*, núm. 37, Cátedra de Geografía Humana, Universidad de Barcelona.
- OLIVERAS, J. (1985): «El análisis de las ordenanzas municipales en el siglo XIX...», en *Urbanismo e historia urbana en el mundo Hispano*, tomo I, pp. 511-530, Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- (1985): *Industria i desenvolupament urbà en una ciutat catalana de tipus mitjà: Manresa en el segle XIX*, tesis doctoral dirigida por el Dr. Horacio Capel, Universidad de Barcelona, 1985.
- (1986): *La consolidació de la ciutat industrial: Manresa, 1871-1900*, Obra Cultural de la Caixa d'Estalvis de Manresa, Manresa.

* Josep Oliveras Samitier es Catedrático de Análisis Geográfico Regional, Universidad Rovira Virgili, Tarragona.



Plaza de la Constitución y Salón de Santa Engracia, segunda mitad del siglo XIX.