

## Los ensanches españoles vistos desde fuera: aspectos ideológicos de su urbanismo

Laurent COUDROY DE LILLE

*Prof. Geografía-Historia, Universidad Paris XIII (Nanterre), maître de conférences del Institut d'Urbanisme de Paris-Laboratoire Vie urbaine(Créteil)*

**RESUMEN:** La historiografía del urbanismo español contrapone esta fórmula de los ensanches –desarrollada durante toda la segunda mitad del siglo diecinueve– a la alternativa de la contemporánea fórmula de la reforma interior. Dicha interpretación global de esta fase de la intervención colectiva sobre la ciudad para establecer una definición rigurosa de la noción de ensanche obliga a recurrir a una valoración de la política iniciada por la ley de 1864 y concretada en la gran variedad de los proyectos aprobados. El carácter «incitativo» y relativamente tardío de la ley (respecto a los ensanches que ya se habían aprobado antes de ella entre 1859 a 1864) obliga a tomar en cuenta al mismo tiempo el expediente administrativo de cada ensanche y el proceso histórico iniciado por Barcelona y seguido por Madrid. Tres generaciones de proyectos se suceden hasta principios del siglo veinte, abarcando una cierta variedad de ciudades. Los determinantes de esta política fueron los agentes del urbanismo presentes en esta época y su configuración para el debate que formaría el contexto del pensamiento de Cerdá. La obra de tan importante urbanista español, con sus desarrollos técnicos, se pone así en relación con el movimiento global de reflexión sobre la ciudad decimonónica y su evolución.

*Descriptores:* Historia del urbanismo, Ensanches urbanos, Cerdá, Ideologías.

La experiencia barcelonesa y la figura de Ildefonso Cerdá dominan la historia urbanística española del siglo XIX, lo cual es legítimo y compensa para un período mal conocido. Pero hoy en día no se puede mantener una visión exclusiva sobre la obra de Cerdá: por una parte, porque se produjeron en España otras experiencias urbanísticas parecidas a la de Barcelona; y por otra, porque ya se dispone en la actualidad de ciertos elementos para contextualizar mejor la obra de Cerdá, gracias tanto a un mejor conocimiento de sus propios escritos como a los progresos de la historia urbana en general y de la de España, en particular. Todo lo cual no significa atenuar el papel del ingeniero «urbanizador», sino entenderlo mejor.

Una visión así de amplia parece necesaria si se quieren constituir los «Ensanches» en objeto de la Historia del Urbanismo. Por ello se propone adoptar un cierto punto de vista más distante sobre estos temas y volver a sus aspectos más fundamentales, cuya importancia dentro del urbanismo europeo resulta difícil de medir. La práctica de los «ensanches de población» es altamente caracterizadora de la ordenación urbana en España durante la segunda mitad del siglo XIX: de tal manera que la obra de Cerdá se inscribe en un contexto histórico específico. Pero presenta las mismas dificultades de análisis: la gestión urbanística española muestra un gran espíritu de previsión, algo relativamente avanzado en un contexto marcado por ciertos arcaísmos. La potencia intelectual y la fuerza pionera de Cerdá

tienen una evidente correspondencia con la modernidad del urbanismo español de aquel tiempo. Este es el primer elemento de una respuesta para quien se preocupe por la inserción de Cerdá en su época.

La contribución que se acompaña a continuación desarrolla algunas preocupaciones generales y metodológicas, intentando especificar lo que constituye la singularidad del movimiento de los «ensanches» en España.

## I. ALGUNOS PROBLEMAS HISTORIOGRÁFICOS

Antes de abordar las cuestiones de concepto se mostrarán los grandes problemas historiográficos que plantea la investigación sobre los ensanches de población.

### I.1. Urbanismo «expansivo» y exterior versus «reforma interior» de poblaciones

Una buena parte de la bibliografía disponible caracteriza la práctica del ensanche como un urbanismo «expansivo». Esta peculiaridad se puede observar de dos modos: en la historia singular de cada ciudad afectada por este movimiento de «ensanche» y respecto a otras experiencias urbanísticas contemporáneas, tanto en España como en el resto de Europa.

Para todas las ciudades españolas en las que se escogió esta «solución», la época del ensanche se correspondería con la opción tomada para un urbanismo de expansión. La experiencia barcelonesa y la publicación de la ley de 1864 sobre los planos de ensanche de poblaciones autorizan y organizan una expansión urbana que llegará en la mayoría de la ciudades al desplazamiento de los centros vitales de la ciudad. En la capital catalana los nuevos barrios se convertirán muy pronto en los de mayor riqueza y centralidad y en la mayoría de las grandes ciudades que conocieron este tipo de planeamiento no será preciso esperar más que algunos decenios para observar el desplazamiento de la centralidad urbana desde la ciudad vieja hacia sus márgenes y al territorio del

ensanche; el caso de Bilbao se presenta a veces como un ejemplo de verdadera nueva fundación urbana al otro lado del Nervión.

Por otra parte estas decisiones se presentan como la consecuencia del fracaso o de la imposibilidad de la reforma urbana del «interior» (intramuros). En Barcelona las dificultades de apertura de nuevas calles y de rectificación de alineaciones urbanas (las «mejoras») llevan al Ayuntamiento a trasladar su intervención hacia la periferia urbana. El interesantísimo proyecto de Cerdá (1861) para la reforma de Madrid, presentado bajo el título de *Teoría de la viabilidad urbana*, queda sobre el papel, mientras el proyecto del ensanche o extensión de Barcelona conoce un desarrollo importante. En fin, la aprobación a finales de siglo (en 1895) de una ley para la «reforma interior» parece indicar nuevas orientaciones y coincidir con un agotamiento de esta política de ensanches.

Esta presentación del urbanismo español decimonónico se opone a la que se suele hacer de la experiencia contemporánea más famosa, a saber la transformación «haussmanniana» de París. De hecho, ésta aparece en sus aspectos más llamativos como una enérgica intervención de «reforma interior»: la apertura de calles en el tejido urbano, la renovación del centro de París y más tarde de muchas otras ciudades provincianas constituyen la parte más conocida y comentada de los *grands travaux*, la que compromete más al poder y a las arcas públicas. Esto queda muy bien argumentado en los textos de la época: el debate previo a la *haussmannisation* francesa trata del desplazamiento del centro de París y manifiesta la inquietud de los ediles por ver nacer «al lado de la ciudad antigua, una ciudad totalmente nueva». Los argumentos presupuestarios o políticos para el mantenimiento de la capital en su emplazamiento original parecen anunciar las intervenciones futuras.

Esta presentación historiográfica no es falsa, pero su principal interés consiste en resaltar dos opciones posibles e identificar claras estrategias urbanas geográficamente opuestas. Pero un trabajo más preciso sobre las fuentes del siglo XIX muestra una mayor complejidad de las opciones y atenúa algo la evidencia de esta alternativa.

Se sabe muy bien que los textos de Cerdá no asumen de manera exclusiva el ensanche. Si Cerdá aparece crítico hacia el autoritarismo y la ausencia de previsión de la Administración francesa con los grandes trabajos parisinos de Haussmann, insiste también sobre la importancia de llevar a la vez una reforma de la ciudad antigua. Más aún, el ensanche de Barcelona no se concibe sin su reforma y el proyecto de reforma interior de Madrid que propone en 1861, «necesaria antes para mejorar las condiciones de la vida del vecindario, lo es ahora doblemente con ocasión del ensanche cuya realización reclama» (CERDÁ, 1861: §19, p. 53). Esta dualidad de la intervención urbana funda a la vez su legitimidad sociopolítica y su factibilidad económica. A modo de ejemplo, se puede resaltar también que la aprobación del proyecto de ensanche de Valencia no se traduce por el abandono de toda reforma (por ejemplo, TABERNER PASTOR, 1987, cap III-3, «Las reformas urbanas de 1867-87»). Igualmente, las novedades legislativas de los años 1890 no se corresponden con el final de la práctica del ensanche: a principios del siglo XX se siguen aplicando los «planos» aprobados en los decenios anteriores, así como se extienden los ensanches existentes y se crean nuevos (Gerona, Palma de Mallorca y Pamplona).

Para contrastar esta hipótesis se puede señalar que la doble perspectiva de la *haussmannisation* parisina aparece también hoy en día: la anexión de los municipios periféricos en 1860 es un acto importante con consecuencias urbanísticas y la proliferación de barrios burgueses en el oeste de París no se acaba con la regeneración del centro. El urbanismo de la época haussmanniana no pone un punto final al «desplazamiento del centro de París»: las urbanizaciones privadas más o menos controladas por los poderes públicos son masivas, precisamente en el momento en que se «abre» el centro de París. Genéricamente, un mejor conocimiento del urbanismo de las grandes ciudades europeas de esta época obliga a matizar las descripciones: la mayoría de las evoluciones son mixtas y el siglo XIX tiene preocupaciones tanto por la reforma como por la extensión (HALL, 1992).

El problema que se quiere resaltar aquí

es el de las opciones en materia de urbanismo. Considerar las dos «soluciones» («reforma» y «ensanche») como antinómicas supone el establecimiento de una simetría entre las dos opciones, excluyéndose una y otra mutuamente, por razones técnicas, ideológicas, políticas o de otra índole. Ahora bien, ambas «estrategias urbanas» no se encuentran de manera simétrica en la historia. Cabe aquí recordar que el urbanismo de ensanche español tiene antecedentes en el urbanismo colonial hispano-americano o en la creación de «nuevas poblaciones» en el siglo XVIII, que en muchas ocasiones no fueron otra cosa que la mera creación de nuevos barrios (SAMBRICIO, 1991: 259-395). Comparándola con la reforma haussmanniana y con toda operación similar, la política de extensión española parece débil e incluso minimalista por lo que supone de intervención de la Administración pública: se desarrolla en terreno casi virgen de urbanización, de una manera mucho más «incitadora» que coercitiva, según las disposiciones de la ley de 1864. El papel de la reflexión teórica tampoco es el mismo en cada contexto histórico.

La pregunta que se plantea se refiere a la toma de decisión respecto a la elaboración de una determinada política de ordenación urbana. El siglo XIX ofrece una gran cantidad de experiencias urbanísticas, un «urbanismo de hecho» mucho más que «de principios», de gran interés para el historiador si se presta atención a estos mecanismos. La reconstrucción *a posteriori* de las estrategias seguidas plantea en este caso problemas de método: la idea de una alternativa reforma/ensanche parece proponer una lectura demasiado sencilla de estos mecanismos. El problema es el más general de la conformación en el tiempo de los modelos de intervención urbana. El objetivo del presente trabajo no es negar las interpretaciones de los ensanches sino matizar un poco la presentación que de ellos se hace con frecuencia.

## 1.2. ¿Qué es un «ensanche»?

La definición que se puede dar es bastante sencilla, ya que los ensanches aparecen como territorios para los cuales

hay una planificación del conjunto total previa a la urbanización. La voz «Ensanche de población: Terreno dedicado a nuevas edificaciones fuera del casco de una población/ La misma parte nueva de población, ya edificada» se encuentra en uno de los primeros diccionarios que mencionan esta palabra (Espasa Calpe, 1929). La experiencia urbanística de los mismos se extiende desde los años 1860 hasta principios del siglo XX. Puede prolongarse más allá si se considera toda la historia de la urbanización de estos ámbitos de la ciudad. Los «planos parcelarios» de la mayoría de las ciudades «con ensanche» muestran todavía a mediados del siglo XX cómo se siguen urbanizando estos ensanches. BASSOLS COMA (1996: 50) resalta la longevidad de las leyes de ensanche, ya que sólo la aprobación de la ley del suelo de 1956 las derogó oficialmente.

Estas definiciones pueden ser aceptadas hoy, pero debe llamarse la atención sobre su ambivalencia, hartamente frecuente en el campo de la Historia del Urbanismo. Dos órdenes de realidades coexisten en la noción de ensanche a que se ha hecho referencia:

- a) El ensanche es, primero, un hecho de planeamiento o, por lo menos, de previsión urbana. Se trata de un acto administrativo, jurídico, técnico, etc. que abarca un territorio considerado por la Administración (por real decreto) como urbanizable. Este acto de aprobación administrativa prepara el desarrollo urbano y predetermina, a veces de manera espectacular, este crecimiento (determinadas ciudades ven cómo se añade un espacio urbanizable de amplitud inédita y para un período de tiempo relativamente largo). Se puede entonces estudiar la dinámica del proyecto urbano del ensanche: su génesis, la elaboración de los documentos, su aplicación, etc. Algunas investigaciones indagan en esta forma muy específica de gestión urbana puesta en práctica en España a partir de 1860, sus variaciones en el tiempo y en el espacio. Este ensanche *a priori* sería el de los urbanistas.

- b) El ensanche como territorio urbano (o *a posteriori*): se trata de los barrios que se han desarrollado hasta ahora en estos perímetros. Así, se pueden estudiar el tejido urbano, sus funciones o el poblamiento de estos territorios y mostrar su singularidad en relación con el resto de la ciudad o bien su diversidad interna. La trama cuadrículada, las regularidades morfológicas, las actividades terciarias o el hábitat burgués pueden determinar su identidad. La geografía urbana, que divide de manera clásica —cuando es oportuno— la ciudad en «casco», «ensanche» y «extrarradio», utiliza a menudo esta denominación incluso para discutir su pertinencia. Este ensanche *a posteriori* sería el de los geógrafos.

Pero, en la práctica, los dos tipos de investigaciones no se hacen por separado y la mayoría de las monografías sobre ciudades y barrios asocian los dos puntos de vista sobre el ensanche. La ambivalencia es mantenida, a modo de ejemplo, porque muchos estudios de Geografía relatan la historia y la etapas sucesivas del desarrollo urbano: el ensanche planificado aparece como un momento bisagra en la historia urbana y no solamente como un conjunto de barrios nuevos (cfr. CAPEL, 1975: 31-9).

Al lado de los trabajos geográficos que se remontan en el tiempo se encuentran también investigaciones que participan más de la primera categoría, pero que, abordando la cuestión de la aplicación del proyecto, hacen el inventario de un cierto número de características urbanas de los barrios en cuestión. Se trata finalmente de proceder a una evaluación de la política urbana del siglo XIX, por lo menos en las primeras etapas de la ocupación del suelo (reparcelación, construcciones, etc.): ¿se aplicó el plan? ¿se siguieron las intenciones iniciales por una voluntad política? El entramado es incluso más difícil de desentrañar que los documentos reglamentarios, particularmente los del principio que establecen ya esta ambigüedad, según declara el Reglamento de 1867 de la Ley de 1864:

«Se entenderá por ensanche de una población la incorporación misma de los



terrenos que constituyan sus afueras en una extensión proporcionada al aumento probable del vecindario a juicio del gobierno, siempre que aquellos terrenos hayan de convertirse en calles, plazas, mercados, paseos, jardines y edificios urbanos» [cfr. «Memoria histórica», *CyTET*, 110: 841 ss].

La ambivalencia que se encuentra en los diccionarios de la lengua está evidentemente influida por la acepción jurídica inicial de la palabra.

No se pretende aquí revalorizar un punto de vista respecto al otro, sino llamar la atención sobre las consecuencias que puede tener el cultivo de la ambigüedad del término y de sus usos. De hecho, lo que está implícito en la definición misma del «ensanche» es que el desarrollo urbano se hizo en estos territorios más o menos de conformidad con ciertas normas y según los esquemas y procedimientos establecidos previamente. El hecho de la existencia del planeamiento sería naturalmente una característica fundamental de estos espacios, lo que significaría incluir una «hipótesis urbanística» potente en las premisas de cualquier investigación sobre este objeto. Esta situación no es excepcional en la historia urbana y plantea el problema de la superposición de puntos de vista analíticos y normativos. Pero este riesgo es más fuerte en el caso del presente estudio, por la aparente evidencia del fenómeno del ensanche en España: claridad de los límites trazados, nitidez de la decisión adoptada, uniformidad de las soluciones planteadas, firmeza de la literatura teórica de referencia, contraste con la ciudad existente y su gestión que permanecen arcaicas, etc. Más que nunca, las investigaciones sobre este objeto pueden sugerir que el acto administrativo inicial ha determinado un espacio muy distinto de todos lo demás y, precisamente, por razones urbanísticas. Ahora bien, no obstante, parece que debe probarse esta afirmación.

Además de las precauciones metodológicas que se acaban de señalar, se proponen varias actitudes. La primera consiste en determinar un punto de vista a partir de la definición habitual: aquí se elige claramente el primero o sea el del análisis del proceso de planeamiento de los ensanches, tratando de evitar todo inicio de

evaluación sobre la aplicación o el éxito de los proyectos. Más adelante se volverá sobre este punto. Posteriormente se propone no olvidar en qué circunstancias apareció la noción de ensanche: en este punto es una ayuda el carácter casi neológico de una palabra que nace en el vocabulario ideológico de la generación de 1840. Se volverá también sobre el significado de esta noción y sus implicaciones, pero parece claro que una investigación no puede retomar estas palabras tomadas directamente de las fuentes sin tener cuidado con ellas y justificar adecuadamente su empleo. En fin, se considera que la comparación es muy importante para valorar las opciones tomadas. Es el sentido de las comparaciones internacionales con el que se ha comenzado, pero también de una investigación exhaustiva sobre la aplicación de la Ley de 1864. Se observa entonces que muchas ciudades no han sido planificadas con este tipo de ensanche, por las razones que los documentos de los archivos dan a veces a conocer, pero también por las consecuencias que se pueden estimar. Por eso es necesario un inventario y este objetivo fue el primero que se planteó para el desarrollo de esta contribución investigadora (COUDROY DE LILLE, 1994: 26-39).

### 1.3. La difícil valoración de los proyectos

Muchas veces se considera la trama urbana como elemento para evaluar la aplicación, el éxito o el fracaso, de la política de ensanche. Un trabajo clásico, por ejemplo, consiste en comparar los planos urbanos del siglo XX con los proyectos gráficos del siglo anterior. Para Barcelona, la mejor figuración es habitualmente una vista aérea del ensanche; esa es la mejor «prueba» de la importancia del «Plan Cerdá». La red de calles, bulevares y plazas de los ensanches de San Sebastián o Valencia, por tomar otros casos famosos, se corresponden también con ciertas determinaciones de los proyectos; sin perjuicio de que se pueda discutir sobre las diferencias entre el sistema de espacios públicos (su configuración topográfica, sus dimensiones, sus relaciones con el espacio

construido) realizado en la realidad y el previsto en el proyecto.

Este procedimiento se justifica de varias maneras. Primero, por la importancia dada en los estudios de urbanismo a las formas urbanas en general y, más particularmente, a las tramas: red viaria, manzanas y parcelario, que constituyen, según las teorías arquitectónicas de la ciudad en vigor, la matriz identificadora de la evolución del tejido. También por la importancia que tienen las obras públicas en la ordenación urbana del siglo XIX: Cerdá es un hombre de la circulación y el transporte, y no es una casualidad que sus contemporáneos hayan buscado en esta componente del «funcionamiento urbano» el principal motivo de expropiación en los ensanches (apertura de calles). Es precisamente la red viaria lo primero que se ofrece a la vista en este urbanismo de obras públicas, especialmente en las vistas aéreas. De la misma manera, la «reparcelación» es una de las principales palancas de la acción colectiva de dicho siglo, acción que puede iniciarse por los mismos propietarios del suelo, organizados en asociaciones, cámaras y grupos de interés. La regularización parcelaria y la expropiación —que preparan la urbanización con anticipación sobre la construcción y la instalación de los equipamientos— están todavía muy próximos al acto de planificación y constituyen la prolongación de la misma voluntad política: por estas razones, aquellos momentos se eligen para valorar la eficacia y el acierto de esta acción colectiva y medir la importancia urbana de los ensanches. En fin, la red viaria y el parcelario son los elementos que se conservan mejor en el paisaje urbano; y ésto desde el siglo pasado. En los ensanches españoles, como en muchos otros espacios urbanos, los inmuebles han sido reconstruidos dos o tres veces, los equipamientos han sido renovados, pero las tramas urbanas perduran y constituyen la prueba «arqueológica» de lo que fue la urbanización primitiva.

Pero las vistas aéreas tienen, en general, otra función: mostrar («demostrar») la excesiva densificación del espacio de los ensanches en relación con las determinaciones iniciales y, particularmente, en el interior de las

manzanas, relleno que solamente se ve desde arriba. Si las normas relativas a la superficie afectada por la red viaria parecen haber sido respetadas, las normas en materia de higiene (superficie libre y construida) claramente no lo han sido. Se puede demostrar cómo las ordenanzas municipales aprobadas sucesivamente se han alejado de los índices de edificabilidad iniciales o cómo los promotores se han burlado de toda reglamentación para densificar abusivamente estos barrios, reproduciendo —para usar de la retórica cerdiana— las incomodidades de la ciudad vieja. Se puede entonces responsabilizar a la negligencia municipal, a la insuficiencia legislativa de 1864 y a la incapacidad político-administrativa. De manera más global, se puede señalar que ninguna política de ordenación puede tener éxito si los equilibrios socio-políticos no se modifican adecuadamente. El diagnóstico puede entonces ser muy severo: las ideas generosas de la época progresista fueron recuperadas y traicionadas para las generaciones posteriores, para construir una ciudad contemporánea segregada, funcionalista y sin alma.

Estos diagnósticos muy contrastados tienen sus justificaciones y también su interés. Pero pueden acompañarse de una concepción algo simple de los propios proyectos. Primero, reduciéndolos a los documentos cartográficos o planimétricos: se puede lamentar que los planos gráficos sean muchas veces los únicos documentos conocidos y referenciados para el conocimiento de esta política. Ahora bien, existen también textos (memorias, leyes, informes, etc.) o programas financieros que constituyen, de la misma manera, los fundamentos de esta política, y que pueden permitir el conocimiento de los demás aspectos de los proyectos. El «plan de ensanche», en general, presentado en las exposiciones y frecuentemente reproducido en las publicaciones sobre la cuestión, no puede ser interpretado sin los documentos afines. Los textos de Cerdá sobre Barcelona dan la medida de este equilibrio por restablecer, de la misma manera que para las demás ciudades se encuentran análogos documentos.

De la lectura de las memorias se puede entonces observar que las reflexiones de los

proyectos no abarcan solamente a los aspectos morfológicos, sino que también se refieren a las funciones de las ciudades y a las actividades que en ellas se realizan. Tomemos por ejemplo uno de los textos más concisos y explícitos de este *corpus*:

«San Sebastián ha de ser un pueblo esencialmente mercantil (...) porque así lo exige su situación topográfica, porque así lo reclama su historia, su situación presente y todos los elementos que en torno suyo se aglomeran, para el porvenir, en una palabra porque así lo quiere la naturaleza de las cosas, que es superior a la voluntad del hombre» conforme expone el corto texto del proyecto del arquitecto CORTÁZAR (1864).

De esta concepción de la ciudad guipuzcoana se deducen todas las opciones tomadas, como las obras del puerto y su conexión ferroviaria. Incluso, se puede decir que esta visión global del futuro es igualmente una opción: no hay que olvidar que aquella ciudad acababa de perder el estatuto de plaza fuerte (1861) y que se estaba en estos años en plena mutación económica urbana. Este texto sigue rigurosamente aquí el programa aprobado por la Corporación municipal; o mejor dicho, diseña el horizonte económico del grupo que controla las instituciones locales en ese momento. El mismo comentario puede hacerse a propósito de la división del espacio del ensanche de San Sebastián en tres zonas o la que propone Castro para Madrid en el año 1860. Y se sabe cómo estas determinaciones corresponderán de manera muy aproximada al desarrollo ulterior de dichas ciudades. Se pueden ir buscando a lo largo de los proyectos este tipo de visiones aproximativas del desarrollo urbano y ampliar la lista de los errores del planeamiento decimonónico.

¿Errores? ¿Fracasos? ¿Aproximaciones? Los documentos de urbanismo producidos entonces tienen, como los actuales, un contenido ideológico. Las normas, las prescripciones producidas tienen, en la historia, en primer lugar, un significado; y los agentes de este proceso no detentan un control del futuro urbano por el simple hecho de tener intenciones de controlarlo. El significado de los proyectos es un poco más complicado por las relaciones que tienen con las evoluciones sufridas por

dichos agentes de la ciudad durante estos años. Por ejemplo, la división social del espacio del ensanche configurada por Castro corresponde a la evolución segregada de las afueras de Madrid a mediados del siglo XIX. En el proyecto se trata de extrapolar las nuevas tendencias observadas, más que de alterar este futuro.

Se ha comentado mucho la ideología conservadora contenida en el proyecto de Madrid, pero conclusiones similares se pueden hacer a propósito de esta política en su conjunto. La uniformización del parcelario defendida por Cerdá es también una tendencia de su época, correspondiente a una producción capitalista de la ciudad a mayor escala. Lo que propone la generación de los urbanistas de los ensanches es sistematizar una serie de evoluciones que les parecen características de la ciudad del futuro. Y esta ciudad del porvenir es también la que ven construirse ante sus ojos, en ruptura con la ciudad antigua. Así, los comentarios del momento insisten mucho sobre el realismo de los proyectos, condición de su factibilidad y de su legitimidad política o normativa; condición también para que los argumentos liberales de este momento puedan acomodarse a las visiones progresistas.

Otros problemas surgen también para «valorar» esta política. Por ejemplo, los relativos al horizonte temporal de los proyectos de ensanche. Las normas de densidad, siempre muy concretas, y la superficie incluida en este territorio permiten en todos los casos calcular una cifra de población deseable para el ensanche. Pero ¿con qué horizonte temporal? ¿cómo interpretar las previsiones demográficas de los proyectos? Los proyectos proponen listas de intervenciones, de edificios públicos, etc. pero no proponen ninguna programación en el tiempo para aquéllas, remitiendo estos objetivos a la gestión día a día de la urbanización por las Juntas de Ensanches y los Municipios, según las posibilidades presupuestarias del momento. Los plazos establecidos (20-30 años) son muy vagos y no suficientes para deducir un escalonamiento de las obras. El problema es quizás más amplio que el de la sola previsión urbana: ¿qué representación del futuro colectivo se podía tener en ese momento de cambio acelerado y de

transición del antiguo régimen hacia el nuevo? Las cuestiones urbanas están inmersas, obviamente, en la problemática socio-económica de esos años.

Por último se debe señalar que no todas las componentes del futuro urbano forman parte de la «competencia» de los proyectos de ensanche. Esta competencia, definida por los textos jurídicos de 1864-67, tiene muchas interpretaciones posibles y los proyectos propondrán cada uno de ellos su versión, adaptándose también a los programas aprobados por los ayuntamientos. El caso del parcelario es un buen ejemplo: si uno de los principales efectos de la política de ensanche fue la reparcelación racional y sistemática, si el reglamento de 1867 (art. 5) señala que la memoria tiene que especificar «la distribución conveniente de las manzanas en solares», esta precisión sólo figurará en los proyectos bajo la forma de «manzanas tipo» y de prescripciones sobre tamaño y configuración de las parcelas:

«En las manzanas destinadas a la clase acomodada, podrían construirse ocho casas; cuatro de ángulo con una superficie de 360 metros cuadrados cada una y cuatro centrales con una superficie de 370 metros cuadrados cada una, y un patio central común a todas de 350 metros cuadrados de superficie. En el segundo grupo para la población flotante (...) cada casa una superficie de 169 metros y otro tanto para el patio central» propone la corta y ya citada memoria del ensanche de San Sebastián (CORTÁZAR, 1864).

Pero señala inmediatamente el carácter orientativo de estas determinaciones:

«... en ningún modo pretendemos que todos los que edifiquen casas, hayan de ajustarse a las dimensiones que llevamos marcadas para los solares. Cada cual tomará la línea de fachada que más le convenga, reservando siempre el patio central; y de este modo se conciliarán la libertad del propietario, las variedades de viviendas y habitaciones, con lo que prescriben la higiene y la comodidad del vecindario en general».

Estas anotaciones liberales tienen su importancia, siendo esencial en esta materia la gestión de los proyectos, a veces cincuenta años después de su aprobación. Para este aspecto como para muchos otros,

la memoria de Barcelona ha dado el tono: muy pocas consideraciones fueron incluidas por Cerdá sobre este tema, a pesar de la importancia que se le da a la hora de «valorar» la aplicación del «plan Cerdá».

Recuérdese que la creación de parcelaciones regulares no caracteriza de manera aislada la política de ensanche, sino todo el urbanismo europeo de esta época, marcado por lógicas capitalistas de urbanización, racionalización de la red viaria, etc. El urbanismo de ensanche aparece aquí como la sistematización de una serie de tendencias generales. La «aplicación» de los proyectos se vio muy facilitada por una evolución urbana observada con anterioridad a los actos de planificación y ya anticipada por los distintos autores. Evaluar esta política supone también identificar las perturbaciones introducidas sobre el desarrollo urbano «espontáneo» de este período. Para valorar los modos de gestión y decisión urbana, las ciudades españolas constituyen un campo de estudio interesante, por la variedad y los matices de experiencias que proponen. La fórmula del ensanche fue aplicada a ciudades de tipo muy distinto, con un voluntarismo también muy heterogéneo. Pero la pluralidad de los casos permite la comparación y la discusión a propósito de la afectación introducida por los proyectos en la evolución de las ciudades.

## 2. LOS PROYECTOS DE ENSANCHE

Se adopta, pues, la noción de proyecto en toda su complejidad, sentido ya presente en los documentos del siglo XIX consultados. Se trata del conjunto de los trámites y documentos de previsión acerca de una operación. Se limitará el análisis estrictamente a esta etapa del planeamiento, sin tener en cuenta el ensanche como «barrio» o «porción de ciudad», incluso al inicio de su urbanización.

### 2.1. Los límites de la ley

El criterio de definición más sencillo es el jurídico-administrativo. La ley de 1864



(art. 2) y su reglamento de 1867 (a través de varios artículos modificados ligeramente en 1876-77) [cfr. «Memorias históricas», *CyTET*, 107-108, 109 y 110] definen el marco de elaboración y aprobación de los proyectos. A partir de los expedientes administrativos conservados en el Archivo General de la Administración del Estado es bastante fácil establecer una lista, que es útil confirmar con las monografías urbanas publicadas en España desde los años 1980 y también con los documentos contenidos en los archivos municipales de muy desigual nivel de conservación.

Este tipo de investigación permite eliminar ciertos casos, correspondientes principalmente a dos tipos de situaciones:

- a) Aquéllas en las que el expediente no fue llevado hasta la terminación del procedimiento de tramitación, o sea la aprobación definitiva por la Administración Central. Estos expedientes sin concluir que son dignos de interés son numerosos y resaltan las vacilaciones de esta política.
- b) Aquéllas en las que se encuentra entre los documentos, incluso del siglo pasado, un plan, un proyecto o cualquier tipo de documento cartográfico conocido como «plano de ensanche» que, aunque luego no haya llegado a recibir ninguna tramitación, significa que se inició el proyecto en esta dirección. Las falsas pistas son muy numerosas.

Hasta 1892-93, además de los casos muy conocidos de Madrid, San Sebastián, Bilbao y Valencia, se encuentran ensanches aprobados en ciudades tan diversas como Santander, Mataró, Alcoy, Gandía, Laredo, La Coruña, Tortosa, Alicante y Sabadell. Después, se señalan Gerona, Palma de Mallorca, Cartagena y Pamplona. Esta lista permite primero tomar la medida del movimiento del ensanche: varias grandes ciudades forman parte del mismo. Establecer la geografía correspondiente puede ser un primer objetivo. Ciertos tipos de ciudades están mejor representados: se trata de los puertos, sobre todo los de la mitad norte del territorio español. Son también ciudades de desarrollo económico-

industrial rápido. Las plazas fuertes son muy numerosas, característica sin duda más llamativa. Por último, están las ciudades de tamaño muy diverso.

Pero la lista es algo corta: bajo su forma reglamentaria acabada, la fórmula del ensanche ha abarcado una minoría de ciudades españolas. Lo esencial del tejido urbano formado en España en el siglo XIX quedó fuera de este modo de previsión y gestión. De la misma manera que existe un urbanismo contemporáneo fuera del ensanche en Barcelona, Madrid, Valencia, etc. (los suburbios del extrarradio, por ejemplo), un buen número de ciudades ignoran este fenómeno. Recuérdese el carácter meramente indicativo de la ley. Se puede plantear el interrogante sobre el interés real que suponía para las ciudades la recuperación del diferencial de contribución territorial como consecuencia de la declaración de ensanche, prevista por la ley del 1864. La esperanza de acabar con la servidumbre defensiva de las murallas, como hizo Barcelona en 1854, tuvo evidentemente un papel mucho más relevante.

Hay que notar que cada ensanche ocupa un sitio particular en la historia urbanística de cada ciudad: al lado del drama barcelonés que implica un cambio de rumbo en la evolución de la ciudad, el ensanche de Santander sólo prolonga la ordenación de los nuevos barrios empezada en el siglo anterior. Efectivamente, el expediente administrativo algo complicado del ensanche de Maliaño y de la «concesión Wissocq» no son más que una etapa en la urbanización sucesiva de los tramos del litoral en relación con la extensión del puerto: se singulariza sobre todo por el estatuto privado e industrial de la iniciativa (muy temprana: desde los años 1850). La conquista de nuevos terrenos al mar y el saneamiento litoral constituyen tanto aquí como en Laredo un dato técnico importante. Sin embargo, para Mataró o Gandía, situadas en llanuras litorales de ocupación fácil, la situación es muy distinta: la declaración de ensanche permitió modificar la configuración fundiaria periurbana. La posición topográfica muy difícil de Alcoy en la cordillera levantina hizo del acto de planeamiento un acto esencial: la ciudad podía por fin financiar las obras (viaductos,

nivelación) necesarias para su extensión, etc.

Se podría detallar el relato de la experiencia singular de cada ciudad. No obstante, se concluirá aquí con la indicación de que la homogeneidad aparente de la fórmula urbanística adoptada (trama de cuadrícula, amplias manzanas, continuidad urbana, etc.) no debe esconder la gran heterogeneidad de las situaciones locales.

Lo expuesto aquí no prefigura nada respecto de la «aplicación» más o menos rigurosa de los proyectos. Los distintos proyectos serán realmente ejecutados solamente si las corporaciones municipales, los propietarios, etc., aceptan asumir su gestión. Como ya se ha señalado, esta apreciación resulta difícil y requeriría una investigación en los archivos municipales para comparar la evolución del barrio y todos los documentos que relatan la intervención pública. Puede hacerse la hipótesis general de que si los proyectos fueron proseguidos por la gestión del crecimiento urbano, fue por su capacidad de arbitraje día a día entre intereses divergentes.

## 2.2. El proceso reglamentario: marco de la elaboración de los proyectos de ensanche

El reglamento de 1867 establece las etapas para la elaboración y tramitación de los proyectos. Este texto reglamentario sólo valdrá por su aplicación y si se observa la elaboración y tramitación real de los expedientes son de resaltar cuatro momentos importantes:

1. *La solicitud de la ciudad* y posteriormente la autorización por el poder central para proceder a los estudios del proyecto. La iniciativa municipal y la asociación ciudad-Estado que se establece reproduce la experiencia barcelonesa, conflicto fundador de esta política. Dicha tensión se reproduce en varias ocasiones (Santander, Alicante, etc.), siendo el caso madrileño, de iniciativa estatal, una excepción. La iniciativa puede provenir también de los propietarios de los terrenos, organizados o no en sindicato, alternativa que, según los documentos estudiados, fue

poco frecuente. Habría que averiguar cómo los municipios, deseosos de mantener el control sobre las pautas de la urbanización, llegaron a recuperar iniciativas privadas y, más genéricamente, cómo las presiones de los agentes privados desembocaron en una solicitud oficial de la ciudad y, posteriormente a veces, con la aprobación de un ensanche. Esta política tiene una vertiente privada, de manera que la posibilidad abierta por la ley de promover ensanches de iniciativa privada tiene mucho sentido en este reparto de papeles.

2. *Un programa* que era elaborado por la Corporación municipal, proponiendo una serie de normas urbanísticas. Si el Reglamento de 1867 (art. 5) establece que los programas deben fijar «la pendiente máxima admisible para todas las calles, la anchura de cada una de ellas según el orden a que pertenezca, y la elevación de los edificios con relación a esta anchura», los ayuntamientos lo interpretaron de manera extensiva, estableciendo criterios mucho más numerosos y precisos: número de pisos, altura de los pisos y de los inmuebles, orientación, jerarquía y anchura de las calles, pero también densidades construidas. Algunos grandes equipamientos forman parte de los programas que empiezan siempre por una delimitación del terreno a urbanizar. Estos programas constituyen, finalmente pliegos de condiciones muy vinculantes para los proyectos, como por ejemplo los 19 artículos del programa del ensanche de Valencia (1883): los documentos desembocan a veces en un «anteproyecto», otra etapa administrativa. La libertad del autor del proyecto queda muy acotada por este momento de negociación interna en el Ayuntamiento.

3. *La elaboración de los proyectos*, para la cual podía convocarse un concurso (a semejanza de Barcelona, fue el caso de San Sebastián y Alicante; en este caso, el poder central designaba al concursante elegido), o simplemente realizarse un encargo administrativo (fue, de hecho, el sistema seguido en la casi generalidad de los casos) a uno o varios profesionales competentes de reconocida solvencia profesional. En el caso de las ciudades más pequeñas, la falta de competencias locales explica la falta de transparencia en este momento del trámite.

El recurso al encargo a los arquitectos provinciales fue practicado cuando existía ese cargo.

Los proyectos están constituidos de tres tipos de documentos:

- (1) una *memoria*, que procede a realizar un diagnóstico de los problemas y enumera las opciones elegidas,
- (2) un *plano general*, documento cartográfico pormenorizado (a escala 1/2.000), que sirve sobre todo para la delimitación del espacio construible y de la red viaria, así como para la localización de los grandes equipamientos,
- (3) un *plan económico*, presupuesto provisional que establece la factibilidad económica del proyecto (ingresos y gastos, anticipando las hipótesis sobre el aumento de la contribución territorial).

Cada una de las clases de documentos citados necesitaría un estudio tipológico aparte.

4. *La aprobación final*, que se produce después de un examen por varias comisiones provinciales y centrales. La ley establece que la aprobación se debe acordar previo dictamen del arquitecto provincial, de la Junta Provincial de Obras Públicas y del Consejo Provincial. A nivel central los proyectos son examinados por «la sección de arquitectura de la Real Academia de San Fernando y las demás corporaciones que el gobierno estime conveniente» (art. 9, Reglamento de 1867). En general, la Junta Consultiva de Policía Urbana interviene, pero los textos de 1876-77 especifican que, en el Gobierno, es el ministerio de Fomento el interlocutor principal de los ayuntamientos, añadiendo a la lista la Real Academia de Medicina y la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Varias son las instancias centrales encargadas de examinar los proyectos y estos dictámenes, muchas veces bien argumentados, constituyen fuentes muy interesantes sobre las ideas urbanísticas del momento.

El poder central ocupa una posición fuerte en este proceso, ya que interviene en cada etapa. Aprueba, según un trámite tan

pesado como el de los proyectos, los programas o los anteproyectos cuando los hubo, tras su examen, también, por las Comisiones Centrales.

Al fin y al cabo, cada ensanche tuvo su singular historia administrativa. En la mayoría de los casos el proceso se alargaba por sugerencias u órdenes de modificación provenientes de instancias centrales en las distintas etapas. Los proyectos se aprobaban, como mínimo, transcurridos cinco años a partir de la solicitud municipal inicial. Muchas veces un primer proyecto no se finaliza y queda abandonado a lo largo de la tramitación en Madrid. En el caso de Tortosa, un primer proyecto del año 1871, que precede a otro que será elaborado en 1879, es finalmente el aprobado en 1885. En Valencia hoy en día se conoce la existencia de un primer proyecto, anterior a la ley y nunca adaptado a ésta (ARNAU, 1984: 19-24). El proyecto definitivo no se produce entonces sobre un terreno virginal de toda reflexión urbanística. Aventura muy similar se produce en Bilbao (LÁZARO, 1862) y Sabadell (MOLINA, 1865) donde proyectos muy «cerdianos», elaborados en los años 1860 y combatidos por las municipalidades, anticipan los que la historia reconoce como los proyectos oficiales. Estas vacilaciones alargan el proceso a 10, 20 o 30 años. Entre tanto, la ciudad sigue creciendo, el municipio gestionando alineaciones muchas veces trazadas anteriormente, o la apertura de vías nuevas por los propietarios. El ayuntamiento puede también aplicar elementos de un proyecto todavía sin aprobar. En Valencia se ve muy bien cómo las alineaciones adoptadas antes de los años 1880 se anticipan sobre el proyecto finalmente aprobado el cual las legitima. Numerosas son, no obstante, las ciudades que terminan abandonando el proyecto de ensanche: los problemas locales pueden haber cambiado con el tiempo y, por otra parte, se puede producir el desánimo ante la burocracia madrileña.

### 2.3. El proceso histórico: de los ensanches pioneros a los ensanches tardíos

Además de su carácter totalmente indicativo, existe otra razón que obliga a

relativizar el papel de la ley en este proceso: los ensanches de Barcelona y Madrid fueron aprobados antes de la entrada en vigor de la ley y su papel pionero merece ser estudiado por sí mismo; estas dos experiencias son presentadas a veces por la bibliografía como complementarias.

Pero hay más: las dos metrópolis no son las únicas en esta situación pionera: San Sebastián y Bilbao y también Valencia y Santander inician los estudios para sus ensanches antes del año 1864. Si la voluntad de modernización del puerto en la proximidad de una plaza fuerte cuyos ediles piden la desmilitarización, aproxima la experiencia de San Sebastián a la de Barcelona, en Bilbao es, ciertamente, el proyecto de anexión de las «anteiglesias» colindantes y el expansionismo municipal de la clase dirigente de la ciudad lo que fue el origen del trámite (LÁZARO, 1862; AZPIRI, 1997). La ley de 1864 recoge también, en parte, esta primera experiencia *sui generis*, incluso aunque el proyecto en cuestión no llegara a ser aprobado. A través de la experiencia de otras pequeñas ciudades como Sabadell o Vigo (PÉREZ, 1854), se ve bien cómo el movimiento se despliega ya en su fase experimental con toda su diversidad. En los años 1850 el debate es múltiple: abarca otras ciudades distintas de Barcelona y desemboca en una primera generación de proyectos o tentativas de proyectos. De ello se desprende que si la ley puede ayudar a periodificar esta época, no significa que se le reconozca el papel motor que a veces se le atribuye al inicio de esta etapa del urbanismo español.

La renovación de la ley dará lugar, a partir de 1877 a una «segunda generación» de proyectos, cuya iniciativa se manifiesta hacia 1870. Se trata también a veces de la prolongación de procesos iniciados antes del período revolucionario de 1868-74. Este último, liberando a las élites locales de la tutela central, dinamizó el proceso, algo así como el Bienio revolucionario de 1854-56 lo había hecho en los años 1850. La estabilización de la Restauración actuará entonces como la del Gobierno de la Unión liberal de los años 1860. A través de la coyuntura política de los años 1870 se ve cómo se despliega un nuevo ciclo de planeamiento urbano que desemboca en la

aprobación de una nueva generación de «planos». Aparte de Bilbao y Valencia (iniciados en los años 1850), los mejores ejemplos son Alcoy, cuyo expediente está bien conservado en el archivo municipal, Tortosa y Alicante, más tardío.

¿Existe una tercera generación? Es probable, habiendo de señalarse que estaba prevista una nueva ley para reformar la gestión de los ensanches (1892, «ley de reforma del régimen general de los Ensanches de Madrid y Barcelona») que será aplicada también a otras ciudades: concretamente, Gerona, Cartagena (PÉREZ ROJAS, 1986) o Pamplona, muy diversamente estudiadas por la bibliografía disponible. La supresión de la servidumbre militar de las murallas está en el centro del proceso, recordando de manera permanente los orígenes barceloneses del asunto. Pero esta práctica de ordenación posee también en el siglo XX una revitalización, con la extensión de proyectos anteriores (Bilbao, Valencia, San Sebastián). Es muy difícil determinar con nitidez esta etapa del urbanismo español; más aún si se añade que durante este período culmina el proceso de urbanización de los ensanches de «primera» y «segunda» generación.

Este proceso temporal consiste, sobre todo, en la difusión de una práctica. Se ve cómo el papel de las metrópolis es importante porque son imitadas. Por razones culturales o técnicas (se puede observar, por ejemplo, que en Sabadell se elabora un proyecto de ensanche poco después que en Barcelona a iniciativa de un arquitecto que participó en el concurso barcelonés de 1859), pero también por razones estrictamente políticas: Barcelona creó un precedente importante que fue utilizado como tal en San Sebastián. Valencia constituyó un ejemplo regional que seguirían las ciudades más pequeñas de la provincia como Denia, Gandía, etc. Las grandes etapas que constituyeron las leyes y los proyectos más conocidos jugaron un papel importante en la formalización sucesiva de una etapa que se estaba cuajando.

### 3. INTERESES LOCALES E IDEOLÓGICOS

Las peculiaridades locales pueden entenderse gracias a una topografía



particular y al valor potencial del territorio peri-urbano. El caso de San Sebastián es analizado a menudo de este modo. Pero puede hacerse también una comparación entre ciudades comparando los sistemas de agentes presentes a nivel local. Son precisamente éstos los que hacen presión sobre los poderes públicos, apropiándose de las posibilidades que ofrece la ley o rechazando las directrices del poder central. Podría presentarse una lista a grandes rasgos.

### 3.1. El papel de los agentes

El papel del Estado y de los Municipios es de sobra conocido, principalmente a partir del emblemático caso barcelonés, como representativo de las tensiones existentes. La ley de 1864 los consagra como compañeros cortesés de la obra urbanizadora y sitúa el movimiento de los ensanches en el ámbito de la centralización administrativa del siglo XIX.

Pero el Estado central resulta del todo complejo: la prerrogativa del Ministerio del Interior para la instrucción y aprobación de los proyectos es puesta en cuestión por el Ministerio de Fomento, siendo de sobra conocida la polémica competencial profesional entre arquitectos e ingenieros. Además, en el caso de las plazas fuertes el Ministerio de la Guerra conservaba un papel importante y podía retardar las decisiones tomadas: su papel no es accidental, en la medida en que es necesario para hacer posible el desbloqueo en numerosas ciudades, para poner en marcha las gestiones de elaboración de un proyecto de ensanche. La única forma para que las corporaciones que gobiernan las ciudades afectadas por una servidumbre militar consigan que el Ministerio de la Guerra proceda a la desclasificación de la ciudad como plaza fuerte, es aliarse con otro componente del Estado, como el Ministerio del Interior o el de Fomento. El precedente barcelonés sigue estando vivo.

Los técnicos jugaron un papel significativo: los que elaboran los proyectos detentan en este momento competencias en el nuevo campo de la planificación urbana, comenzando por Cerdá, transformado en «urbanista» con ocasión de sus obras en

Barcelona. Se trata principalmente de arquitectos e ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, aunque aparecen también puntualmente calificaciones profesionales de menor reconocimiento (simples maestros de obras, ingenieros industriales, etc.). Los ingenieros y arquitectos se encuentran también en las Comisiones centrales, provinciales y locales encargados de instruir y redactar dictámenes sobre los proyectos, así como médicos, especialistas en materia de higiene, y administradores. En definitiva la gestión de los proyectos reúne al mismo tiempo a los servicios municipales y los ediles, pero también a las Comisiones de Ensanche que incluyen a especialistas (juristas, arquitectos, etc.) y sobre todo una representación de los propietarios urbanos: la ley de 1864 considera una representación de los propietarios del ensanche y también de los propietarios del interior, es decir de la ciudad antigua. Se incluyen también algunas notables personalidades para dar consejo.

La implicación de los propietarios en el proceso merecería estudios específicos: su participación se fundamenta evidentemente en la medida de sus propios intereses, pero la gestión común del potencial periurbano introduce una dimensión completamente nueva. La revalorización del terreno corresponde, en principio, como ocurrió en el caso de Barcelona, al hecho de que el proyecto de ensanche es concebido como una licencia de construcción de carácter colectivo. La gestión común del territorio a urbanizar permite en un primer momento situar a todos los propietarios en pie de igualdad y de competencia leal; es el sentido de la estrategia desarrollada por Cerdá. Pero se pueden reconstruir ciertos «monopolios», en favor de concentraciones fundiarias, como se puso en evidencia para Barcelona o Madrid. ¿Favorecieron o minimizaron los ensanches esta tendencia, tan característica de la ciudad del siglo XIX? Finalmente el mismo plan organiza una distensión del principio de gestión en común, considerando una posible división en zonas parciales, de manera que cada zona constituyera un pequeño ensanche autónomo, con su propia programación y gestión singulares. La competencia entre zonas parciales de ensanche podrá

reemplazar a la existente entre los propietarios, estableciéndose el ritmo de desarrollo de cada zona en función de su riqueza, pudiendo de esta forma autoabastecerse de forma independiente.

Aunque las reuniones de la Junta de Ensanche de Barcelona muestran una clara imagen de la «democracia de los propietarios» del siglo XIX y la estrategia que Cerdá desarrolló supuso en su opinión un modelo de intervención del urbanista conciliador y propagandista del interés común, el papel de los propietarios no es tan fácil de valorar. En 1878, en Tarrasa, los propietarios se opusieron a la elaboración de un proyecto de ensanche argumentando que era una fórmula

«adaptada para las grandes capitales y que será mejor promover en lugar de este ensanche oficial proyectos parciales de urbanización en los terrenos o zonas donde urja más la edificación» (Archivo Municipal de Tarrasa, Fomento-Obras Públicas, Urbanismo-I-Expdte 1-175, 1844-1899).

Así, los beneficios concedidos desde el punto de vista fiscal no fueron suficientes para atraer la adhesión de este agente fundamental que, en su caso, mantenía relaciones de proximidad o de conflicto con la Corporación municipal. Los grupos de presión (hombres de negocios, industriales, propietarios del exterior o del interior, grupos de «notables») están presentes entre los gestores de la ciudad. Ante la imposibilidad hoy en día, con los archivos disponibles, de inventariar esta malla de relaciones, es necesario plantear la hipótesis de la eficacia de estos circuitos locales. La variedad de casos de ensanches desarrollados en España constituye una acumulación de experiencias importantes y de reacciones frente a la doctrina planificadora oficial.

### 3.2. Nuevas ideas - nuevos debates

Uno de los temas más fácilmente identificables durante el conjunto del periodo es el del cuestionamiento de los recintos defensivos: un gran número de ciudades van a querer aplicar el método triunfante del recinto amurallado de Barcelona, conocido en toda Europa. En San Sebastián, en La

Coruña o en Tortosa se repite el drama barcelonés. Las ceremonias organizadas en estas ciudades con ocasión de la destrucción de las murallas llaman poderosamente la atención. Teatralizando la destrucción del recinto desarrollan al mismo tiempo una escenografía del cambio urbano, acto colectivo mediante el cual el pueblo hace suyo el destino y pone fin a las herencias molestas del pasado. La realidad recuerda, hasta los primeros años del siglo XX que para cada ciudad la aprobación de un proyecto de ensanche corresponde a una nueva actitud frente al desarrollo urbano.

Pero la lección que ha de aprenderse es más amplia. Parece que a partir de los años 1850 aproximadamente el desarrollo urbano es asumido de una forma lo suficientemente profunda como para que se asiente un modo de control y de regulación sofisticados, al que se sujetarán las ciudades a lo largo de su aplicación. Las memorias de los proyectos rivalizan en torno a los argumentos sobre los beneficios del crecimiento urbano y la «necesidad del ensanche». Nunca ha sido el progresismo más meritorio de su nombre que a través del lirismo de dichas evocaciones; y el optimismo de estas actitudes no deja de contrastar con las ideas anti-urbanas que, en buena medida, se hallan también representadas. En efecto, los problemas urbanos no pasan desapercibidos: la monografía «Estadística de la clase obrera de Barcelona» incorporada por Cerdá a la edición de la *Teoría General de la Urbanización*, (TGU, 1867, vol II) muestra la gravedad de los problemas y da testimonio de la indignación de toda una generación. Las mismas memorias de los proyectos de ensanche muestran un cuadro alarmante de las condiciones de hacinamiento y de insalubridad en la ciudad antigua. Pero lo nuevo –muy aparente a través de estas fuentes– es que el desarrollo urbano se presenta como un hecho irreversible, una necesidad del mundo contemporáneo. La generación de «urbanistas» contemporáneos a Cerdá tiene esta nueva conciencia y recuerda en este sentido los debates mantenidos en los años cuarenta del siglo XIX en Francia a propósito del crecimiento de París.

La importancia y la novedad de las ideas de Cerdá es evidente y se le confirma como

el técnico de los cambios ideológicos. Sus concepciones se deben en gran parte a él mismo y a su corporación de origen, pero también al progresismo de la clase dirigente barcelonesa de los años 1840-1850. Un texto como el famoso *¡Abajo las murallas!* de Pedro Felipe MONLAU (1841), reconocido por toda la generación de Cerdá como fundador, ilustra esta nueva ideología urbana que une industrialización y desarrollo urbano, desarrollo económico y crecimiento de la ciudad. Pero estas ideas tampoco se deben sólo al famoso médico catalán: el mismo concurso de ideas lanzado por el Ayuntamiento constitucional de Barcelona, al que respondió Monlau, fue muy explícito:

«los establecimientos de vapor requieren vastas localidades. Restringidos ahora dentro de un circuito limitado y ya casi demasiado reducido, por el considerable aumento de la población, es indispensable para Barcelona un mayor ensanche, un nuevo campo en que circulen, a la par de aires saludables, activos gérmenes de vida social» (MONLAU, 1841: IV).

Esta nueva actitud no concierne sólo a los especialistas de la ciudad, sino a toda una clase dirigente urbana que toma posesión en ese momento de un devenir urbano identificado con sus propios intereses.

Los acontecimientos barceloneses de 1840-1860 no son anecdóticos y no se quedan aislados; orientan profundamente las opciones que van a afectar a otras ciudades (Madrid, Bilbao, Valencia según distintas modalidades) y posteriormente al conjunto de la nación mediante la intervención en el cuerpo legislativo. Durante los años 60 del siglo XIX, los moderados sustituyen a los progresistas; la ley de 1864 así como las modalidades de aplicación del ensanche de Barcelona o la elaboración de los proyectos de Valencia y Bilbao se negocian, se adelantarían soluciones «razonables». Finalmente, la solución puede ser propuesta a otras ciudades; por su parte, los agentes locales jugarán o no el papel esperado.

### 3.3. A propósito de la influencia de las ideas de Cerdá

La planificación del ensanche de Barcelona supone un momento importante

porque anuda el debate y la argumentación al tiempo que constituye el sistema de los agentes. Pero el perfil del ensanche pierde su exclusividad barcelonesa rápidamente, pareciendo dar la razón a Cerdá, que veía en sus estudios sobre Barcelona un modelo generalizable a todas las ciudades. La razón no es tanto el acierto de las visiones cerdianas sino, más bien, la elaboración rápida de un consenso social y político alrededor de las nuevas modalidades de llevar a cabo la obra urbanizadora. Consenso que se traduce, por ejemplo, mediante la definición de una nueva causa de utilidad pública en 1864 para las «obras de ensanche de las poblaciones». La aprobación de la ley de 1864 marca las premisas de este acuerdo tomado por el Gobierno de la Unión liberal, pero reconducido sin discusión de fondo durante varias décadas. Es pues necesario ser prudente en cuanto a los rechazos vertidos en torno al abandono del proyecto de ley de 1861 (propuesto por el ministro Posada Herrera; cfr. BASSOLS, 1973: 186-227), o de la utilización que se puede hacer aquí, desde el punto de vista del mismo Cerdá, para lamentar la debilidad de la legislación aprobada o la timidez operativa de los planes de ensanche aprobados. Estas supuestas decepciones no deben impedir apreciar la medida del consenso social sobre las modalidades de desarrollo urbano establecidas en esta ocasión. Las acusaciones amargas del teórico no deben ocultar la adhesión de una parte nada despreciable de grupos dirigentes y el apoyo del Estado a una nueva causa.

Se puede buscar también la influencia de Cerdá en las disposiciones de los proyectos: tamaño de las manzanas, prácticas en materia de reparcelación, etc. Algunas citas explícitas a veces célebres y de sobra comentadas (en las Memorias de los Ensanches de Madrid y de Bilbao) permiten nutrir la argumentación. Pero parece más interesante señalar cómo a partir de las obras de Cerdá en Barcelona se encuentra comprometida la reflexión de toda una generación sobre las técnicas de las obras de urbanización. Los proyectos de ensanche, a partir de 1870, no tienen ni la amplitud ni la originalidad del de Barcelona, pero participan de un mismo movimiento de expertos y de planificación urbana. Sirva

aquí —y a modo de conclusión tanto como de botón de muestra— uno de los informes sobre los proyectos de la Junta de Caminos, Canales y Puertos en el que declaraba a propósito del proyecto de Alcoy de 1877 que:

«donde no hay establecidas corrientes de circulación o vías ya construidas, se adopte el sistema ortogonal para los ejes de las calles, al fin de obtener la edificación más conveniente» (Archivo Municipal de Alcoy, Documentos del Ensanche, encuadernado c. 1930, p.338).

Más tarde se reclaman manzanas más amplias:

«las manzanas de mucha extensión son más bien un aliciente para tender a las grandes edificaciones» (*ibidem*, p. 340).

Evidentemente este tipo de aseveraciones en el seno de la misma Administración española traducen una cierta madurez sobre la temática urbana. Más adelante, para reducir la densidad de construcción, la Junta propone la supresión de algunas

calles propuestas en el proyecto, estrategia urbana que debe mucho a los principios de Cerdá, pero que traduce también, más allá de la aplicación de recetas tecnocráticas, estrategias realistas frente al desarrollo urbano. Este ejemplo muestra que si las ideas de Cerdá son bien conocidas, si los grandes proyectos de ensanche lo son también, existe una importante literatura gris preguntándose las mismas cuestiones.

Para concluir, sólo se indicará que el movimiento de los ensanches consiste en la producción de un análisis urbano coherente y duradero. La originalidad de la coyuntura española estriba no sólo en la emergencia del pensamiento cerdiano, sino también en la puesta en práctica de un dispositivo técnico-administrativo suficientemente moderno y asumido por el conjunto del sistema social y político. Esta etapa del desarrollo de la urbanización española toma consistencia tanto por las soluciones adoptadas como por las rechazadas.

Traducción hecha con Marta LORA TAMAYO

## BIBLIOGRAFÍA

- ALZOLA, Pablo & Severino ACHÚCARRO & Ernesto HOFFMEYER (1876): *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao (1878)*, Bilbao, Imp de J. E. Delmas, 1878.
- ARNAU, Joaquín María & José CALVO & Luís FERRERES (1984): «Memoria », en *Proyecto de ensanche para la ciudad de Valencia*, Valencia, COACV.
- AYUNTAMIENTO DE ALCOY: *Documentos des ensanche*, Archivo municipal de Alcoy, encuadernado c. 1930.
- AZPIRI ALBISTEGUI, Ana (1997): «El aumento de la superficie urbanizable ¿conduce a un descenso de los precios del suelo? Una reflexión histórica sobre Bilbao en el entorno del año 1900», *CyTET*, XXIX, 111: 127-142.
- BASSOLS COMA, Martín (1996): «El Derecho urbanístico de la Restauración a la II República (1876-1936). Crisis de los Ensanches y las dificultades para alumbrar un nuevo modelo jurídico-urbanístico», *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 107-108: 53-90.
- CAPEL, Horacio (1975): *Capitalismo y morfología urbana en España, Realidad geográfica*, Los libros de la Frontera, Barcelona.
- CASTRO, Carlos María de (1860): *Memoria descriptiva del anteproyecto de ensanche de Madrid*, imp. de la Peña, Madrid.
- CERDÁ I SUNYER, Ildelfonso (1859): [TCC] *Teoría de la Construcción de las Ciudades aplicada al Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona*, transc. en *Teoría de la Construcción de las Ciudades. Cerdá y Barcelona*, TCC.C&B, INAP-Ayuntamiento de Barcelona, Madrid, 1991: 107-450.
- (1861a): [TVU] *Teoría de la Viabilidad Urbana y Reforma de la de Madrid. Estudios hechos por el Ingeniero D. Ildelfonso Cerdá, autorizado al efecto por Real Orden de 16 de Febrero de 1860. Madrid y enero de 1861*, en *Teoría de la Viabilidad Urbana. Cerdá y Madrid* [abrev. TVU.C&M] vol. II: 45-280, ed. INAP y Ayuntamiento de Madrid, Madrid, 1991.
- CORTÁZAR, Antonio (1864): *Memoria descriptiva*



- del proyecto de ensanche de San Sebastián*, Imp. R. Baroja, San Sebastián.
- COUDROY DE LILLE, Laurent (1994): *L'ensanche de población en Espagne, invention d'une pratique d'aménagement urbain (1840-1890)*, tesis doctoral, Universidad de París X-Nanterre.
- ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA (1929), Espasa Calpe.
- HALL, Thomas (1997): *Planning Europe's Capital Cities. Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*, E & FN Spon, London.
- LÁZARO, Amado de (1862): *Memoria descriptiva sobre proyecto de ensanche de la villa de Bilbao*, transcrip. y estudio de Paloma RODRIGUEZ ESCUDERO, ed. Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco y Colegio ICCyP del País Vasco, Servicio Publicaciones, Gobierno Vasco, Vitoria, 1988.
- MOLINA, Francisco Daniel (1865): *Proyecto de ensanche y reforma de la ciudad de Sabadell*, Archivo histórico de Sabadell.
- MONLAU, Pedro Felipe: «*Abajo las murallas!!!* Memoria acerca de las ventajas que reportaría Barcelona y especialmente su industria de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad», Barcelona, Imp del Constitucional, 1841.
- ORDEIG CORSINI, José María (1992): *Diseño y normativa en la ordenación urbana de Pamplona (1770-1960)*, Gobierno de Navarra, Pamplona.
- PÉREZ, José-María (1854): *Memoria sobre el proyecto de la nueva población de Vigo*, L.Garcia, Madrid.
- PÉREZ ROJAS, F. Javier (1986): *Cartagena 1874-1936 (Transformación urbana y arquitectura)*, Murcia, Editora Regional de Murcia, 513 p. + 189 p.
- SAMBRICIO, Carlos (1991): *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, ITUR-MOPT, Madrid, 1991.
- TABERNER PASTOR, Francisco (1987): *Valencia entre el ensanche y la reforma interior*, *Alfons el Magnànim*, col., OACV, Valencia.