

Reflexiones sobre la genealogía de los ensanches: Valencia y Alicante

Juan Luis PIÑÓN

Arquitecto

RESUMEN: Aunque cuando hablamos de los ensanches todos sabemos a lo que nos referimos, al interrogarnos sobre algunos de ellos muchas respuestas suelen difuminarse entre tópicos y lugares comunes. Unas veces debido a la vaguedad de una filiación oculta tras atractivas teorías generales; y otras porque con demasiada facilidad se suele confundir lo que la filosofía clásica denominaría la *figura externa* con la *figura interna*, es decir, la apariencia con la forma, lo que da pie a reflexiones más o menos marginales o individualizadas que conviene matizar.

Descriptor: Ensanches urbanos, Valencia, Alicante. Cerdá. Historia del urbanismo.

El estudio de los ensanches en España, pese a su exhaustividad y profusión, todavía presenta algún que otro resquicio por el que poder observar ese viejo fenómeno urbanístico. Las diferentes modalidades de análisis, la especificidad de algunos enfoques, la elaboración de nuevas fuentes, las rupturas epistemológicas derivadas de las mismas no han permitido esa última palabra sólo condescendiente con el paso del tiempo.

Las ideas parecen bastante claras. Cuando hablamos de los ensanches todos sabemos a qué referirnos, pero cuando nos interrogamos sobre algunos ensanches particulares las respuestas se difuminan entre tópicos y lugares comunes, muchos de ellos ciertos, sin ningún género de dudas, pero poco explicativos la mayoría de las

veces. Y ello por los siguientes motivos. Primero, porque el reconocimiento de la filiación de determinados ensanches en muchas ocasiones pertenece a la esfera de la retórica, de la satisfacción de una teoría general de la Historia, lo que desvirtúa y disminuye el potencial gnoseológico de la aventura investigativa; y, segundo, porque con demasiada facilidad se suele confundir lo que la filosofía clásica denominaría la *figura externa* con la *figura interna*, es decir, la apariencia con la forma, iniciando reflexiones más o menos marginales o individualizadas; paralelas en el mejor de los casos.

Los vaivenes interpretativos a los que sometemos con cierta frecuencia a algunos ensanches periféricos –en relación al de Barcelona de Cerdá– alertan sobre la insuficiencia de muchos planteamientos esgrimidos en publicaciones especializadas.

[Recibido: 12.01.99]

Con frecuencia algunos ensanches se nos presentan como lo uno y su contrario. Se tienden lazos y se discurre sin concesiones ni desvíos de la ortodoxia positivista que los inspira, lo que no impide que se omitan referencias evidentes y se construya una realidad tan artificiosa como la propia historia del siglo XIX. Una realidad sintetizada o resumida en una geometría reiterativa y una normativa recurrente en la que se hace converger el ideario social del siglo.

El caso de los ensanches de Valencia y Alicante reúne muchas de las particularidades de esta realidad. La ciudad

crece y se desarrolla de forma elíptica, sin apenas referencias, sin contexto reconocible, lo que dificulta su interpretación. Hasta poderse afirmar una relativa independencia de la historia de sus proyectos generales de Ensanche y la de la construcción de la ciudad; en la medida que la primera se mueve en la esfera de las ideas y la segunda de la realidad. Así, mientras los proyectos deambulan por los campos disciplinares que le son propios, las preocupaciones recogidas en sus memorias se limitan a reunir las comúnmente aceptadas en el siglo XIX.



FIGURA 1. Plano de Valencia y sus alrededores en 1882. Compañía Topográfica de 1882, 7.ª Comisión.

I. EL PROYECTO DE ENSANCHE DE VALENCIA DE MONLEÓN, SANCHO Y CALVO

I.1. La contextualización del proyecto de Monleón, Sancho y Calvo. Propietarios y alquileres

Lo que nos lleva a afirmar un contextualismo de corto alcance y limitado a unas experiencias cuya proximidad en la forma no presuponen aproximaciones de mayor alcance en el entendimiento de la construcción de la ciudad, lo que nos permite acotar, por ejemplo, el Ensanche de

Valencia de 1859 (Fig. 2), redactado por Monleón, Sancho y Calvo, dentro de los márgenes establecidos por las siguientes circunstancias: primera, la publicación de una colección de artículos sobre la ciudad escritos por Antonino Sancho cuatro años antes –uno de los firmantes del proyecto de Ensanche–, unos textos cuya importancia empezaba y acababa en ellos mismos; y, segunda, la insistencia en algunos tópicos con los que se solía describir la ciudad preindustrial relativos al crecimiento caótico de las ciudades que, si bien se ajusta a la realidad, no difiere, ni en el fondo ni en la forma de tantos otros producidos en las

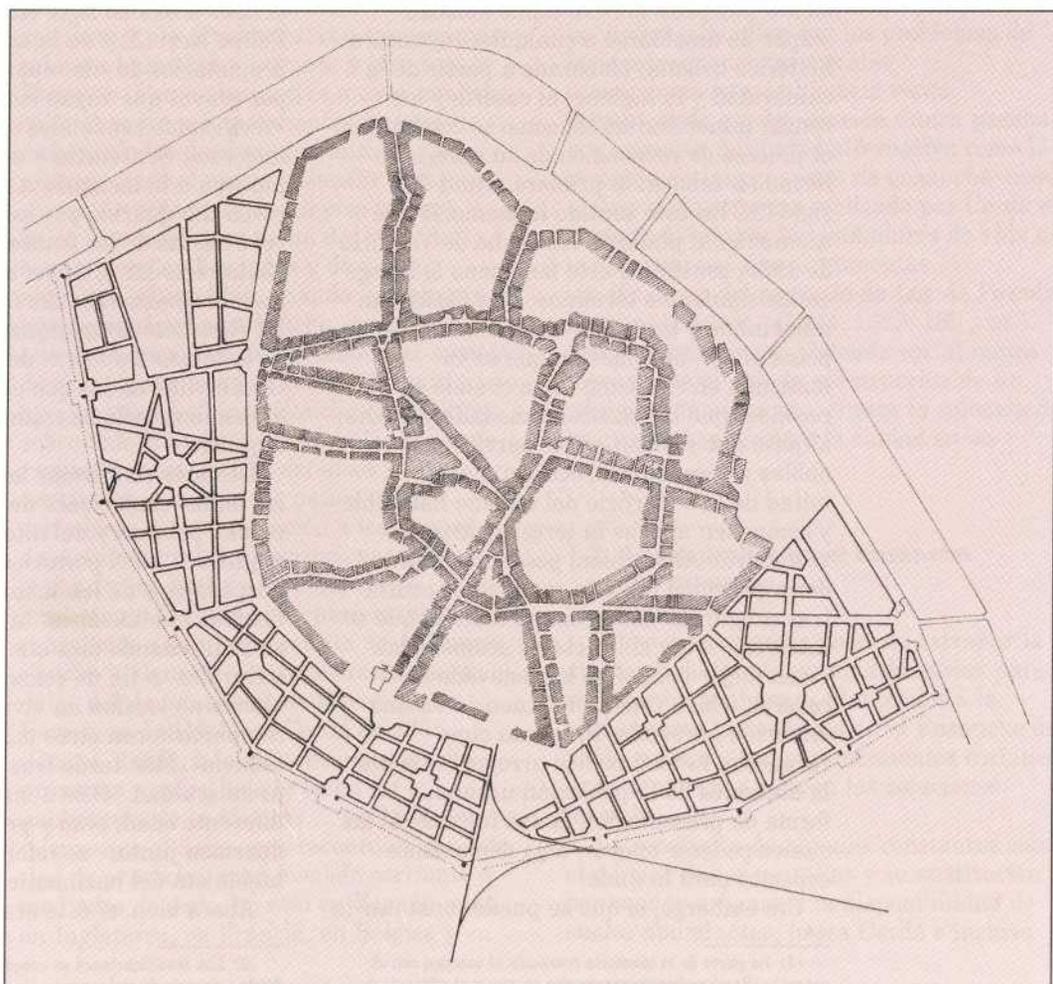


FIGURA 2. Alineaciones propuestas en el Proyecto General de Ensanche de la Ciudad de Valencia, redactado en 1858 por los arquitectos: Sebastián Monleón, Antonino Sancho y Timoteo Calvo. Original en el Archivo Histórico Municipal de Valencia.

Fuente: Elaboración propia. Dibujado por César Méndez.

mismas fechas en otras ciudades. Ahora bien, aparte del carácter anecdótico de la transcripción literal de cinco párrafos de aquellos artículos (1), lo que interesa resaltar es el distanciamiento acrítico del documento del ensanche de otros documentos y preocupaciones más específicas elaboradas en otros lugares. Prácticamente todo el pensamiento sobre la ciudad, su análisis y las soluciones intuitivas ya circulaban por determinados ambientes culturales desde hacía años. En este sentido, la memoria podía constituir una síntesis de ese pensamiento. Y así es como debe entenderse.

Valencia, como otras ciudades medias, se siente atrapada por ese tejido elástico [capaz de amoldarse a cualquier coyuntura histórico-urbana] elaborado a partir de la salubridad y la higiene, el caserío y las rentas inmobiliarias tal como se constata en el proceso de renovación de su caserío llevado a cabo en la primera mitad del siglo (2). En este sentido la memoria que acompaña al plano de ensanche de Valencia de 1959, sensible a este fenómeno lo recoge en los siguientes términos: «sus casas han aumentado y mejorado efectivamente en pocos años», información que se ve matizada en el mismo texto cuando se reconoce que las clases acomodada y media, al paso que residen en los barrios más nobles y encentrados, ocupan más de la mitad de la superficie del terreno habitable y componen apenas la tercera parte del vecindario. Ahora bien, pese a la voluntad descriptiva del texto la realidad se oculta tras preguntas nada ociosas como la que se interroga sobre si las clases acomodadas viven mejor porque se ha renovado el caserío, o bien como consecuencia de una situación heredada. Pregunta cuya respuesta, si bien podría arrojar luz sobre la dinámica de la población urbana, y la forma de presentación de las fuentes en las cuales poderse apoyar, deja demasiados espacios para la duda.

Sin embargo, sí que se puede constatar la

(1) La parte de la memoria reseñada al margen con el epígrafe «Razones higiénicas en que se apoya el proyecto de Ensanche» reproduce literalmente algunas páginas de las *Mejoras materiales de Valencia* escritas por SANCHE (1855). Concretamente la página 14 de la Memoria se corresponde con las páginas 147-150 de las *Mejoras...* y es en ellas donde se concentran los principales lugares comunes problemáticos del siglo XIX.

actitud de los propietarios de inmuebles frente a la demanda de los inquilinos cuando se refiere a la triste situación en que se encontraban sus «casas bajas y escaleras de cuatro o cinco pisos, fundadas sobre reducidísimos solares». En este punto la memoria es rotunda al detectar cierta posición monopolista de la propiedad inmobiliaria. En efecto, en la memoria podemos leer: «muchos propietarios, teniendo en cuenta sus solos intereses privados han desdeñado la comodidad de los inquilinos de sus casas», afirmación basada en dos hechos: primero, en la elevación ininterrumpida de los alquileres, elevación constatada para el primer tercio de siglo en la orden de San Felipe Neri (3) y en la actitud de los propietarios de «no reparar los deterioros por graves que vayan siendo» o bien «verificando remiendos o mezuquinas mejoras». Sentencias y argumentos que mueven a la memoria a revestirse de ese estilo tan querido por los escritos reformistas de los franceses de la época; basta recordar el *Appel aux propriétaires pour la diminution des loyers* de George o los *Resultats fantastiques de l'application de la loi sur les loyers* de Billant de Gerainville, en los que el problema del alojamiento sólo se traducía en el nivel de alquiler.

Después de afirmar la «consecuencia de las malas condiciones de las viviendas, de la mucha pobreza y del alto precio de los alquileres, es el pernicioso abuso de los hospedajes y de los subarriendos de esas mismas habitaciones» la memoria alcanza su cenit cuando dice que los inquilinos naturales «a fin de conseguir un pequeño ahorro no vacilan en vivir peor, en compartirla con otros más miserables todavía». Más tarde tras denunciar la promiscuidad: «Seis o más individuos de diferente edad, sexo y procedencia, que duermen juntos» se referirá al correlato higienista del hacinamiento: el cólera.

Ahora bien, si éste era el problema

(2) Las reedificaciones se suceden ininterrumpidamente desde principio de siglo, produciéndose un vertiginoso aumento después de la depresión de los años treinta. Sobre las particularidades y alcance de la renovación del caserío urbano de Valencia puede consultarse PIÑÓN (1988).

(3) Una reseña de la cuantía de esta elevación de precio de los alquileres la incluimos en la voz Valencia, en AA.VV (1994; 165).

histórico de Valencia, los reglamentos de callejero no hicieron gran cosa para resolverlo (4), convirtiéndose esta insuficiencia en el principal argumento a favor de la creación de un ensanche. Valencia reunía casi todos los requisitos que justificaban un ensanche. Además de lo anterior «la completa escasez de solares por estar casi llenos todos los espacios de huertos, jardines y terrenos vacantes» no concedía tregua a la expansión, pero el problema que surgía a continuación era el de señalar una zona para la nueva población.

Aunque la ribera izquierda del río estaba ya bastante edificada el ensanche, se decide al otro lado de la ciudad, donde el terreno era llano y sin accidentes, con una zona de relativa humedad a Levante y otra seca a Poniente. Como alternativa a esos sombríos callejones sin sol, malolientes y causa de enfermedades de la ciudad antigua, se propone para el nuevo ensanche algunas «casas de poco coste de un piso con sus bajos intermediados de un descubierto común para ambos lados y de módico alquiler». Ahora bien, cuando la memoria parece inspirada en Sancho, sorprende el que no se recoja en esta memoria el modelo de casa de vecindad de tradición Fourierista que propone Antonino Sancho en su libro, sobre todo cuando se refiere a las casas de vecindad sobre solares extensos y ventilados, con grandes patios y con corredores de comunicación a los pequeños departamentos (5). Descripciones que a pesar de que desde una perspectiva localista nos legitimarían para establecer conexiones entre la propuesta de Antonino Sancho y algunas soluciones incluidas en el Atlas del Anteproyecto de Ensanche de Barcelona de Ildefonso Cerdá de 1855 (CERDÀ, 1855), a la vista de experiencias próximas y sobre todo la fecha de publicación de la *Mejoras...*, en 1855, la misma que el Atlas, nos recuerdan que este tipo de proyectos eran moneda corriente a mediados de siglo, no sólo en España, sino en Inglaterra, en Francia, en Bélgica y en

todos aquellos países sometidos a los dictados de la Revolución Industrial. No hay más que acudir a las ilustraciones con las que Teyssoit (GUERRAND 1981) completa *Le origini della questione...* de Guerrand para darnos cuenta de la profusión de tipos en la línea esbozada, incluso mucho antes de la propuesta fourierista; lista que puede ser aumentada acudiendo a estudiosos del alojamiento de la clase obrera inglesa como (TARN 1971).

Las condiciones del trazado y el avance de propuestas tipológicas como la que acabamos de comentar evidencian que las ideas no estaban claras ni la doctrina ajustada a los nuevos tiempos. Y aunque no cabe la menor duda de que los problemas de la ciudad coincidían con los problemas de las gentes menos favorecidas económicamente, la historia venía demostrando que la solución nunca pasaba por una idea de ciudad alternativa como la recogida en los proyectos de ensanche, pese al denodado esfuerzo realizado por Cerdá en sus estudios sobre los estándares de vida de la clase obrera o los argumentos justificativos del proyecto de Ley de Posada Herrera (BASSOLS COMA, 1973: 189 y ss.). Las experiencias en vivienda social nunca fueron más allá de la construcción de un edificio o de un barrio. Nunca la solución de los problemas afectó a la ciudad en su conjunto.

1.2. Las murallas en el Ensanche de Valencia

Como consecuencia no es de extrañar la aparición de fórmulas tan arbitrarias para resolver los problemas planteados a la ciudad como la ensayada en el Ensanche de 1859, en la que los planteamientos sociales nada tenían que ver con las soluciones formales.

La repetición de algunas constantes como el derribo de las murallas y su sustitución por rondas urbanas y la disponibilidad de suelos abundantes, hasta Cerdá e incluso

(4) Para sujetarse a la nueva alineación fijada los solares resultantes del derribo de las casas antiguas debían retirarse y ceder a beneficio público la parte de suelo excedente. Como consecuencia de esta cesión de suelo el solar se veía disminuido y para compensar esta disminución, que se traducía en una pérdida de renta del suelo, el propietario y promotor de la

reedificación no tenían otra salida que la de construir las «extraordinarias alturas» de las que habla la memoria.

(5) Distribución que permitiría la mancomunidad sin perder la independencia, y que crearía un orden en la convivencia como consecuencia de la centralización visual del conjunto (SANCHO; 1855: 153-4).

después, no movió la formación de ensanches modernos. Cualquier pretexto, cualquier lugar era aprovechado para continuar ensayando fórmulas antiguas para continuar construyendo nuevas murallas aunque con un carácter completamente diferente. El eje barroco continuaba orientando la soluciones más relevantes. Las calles y la plazas protagonizaban las intervenciones de ensanchamiento de las poblaciones, bien como soporte de parcelaciones, bien como ejes de desarrollo de áreas complejas. Se trataba de combatir los nuevos problemas con viejas soluciones, pero lo que desde la retórica del plano podía dar de sí y propiciar soluciones interesantes, desde la óptica de la producción de la ciudad se vislumbraban insignificantes. El positivismo incipiente que informaba el crecimiento de la ciudad, su proyección social, la consolidación de las tradiciones igualitarias y las conquistas sociales –aunque tímidas– aconsejaban planteamientos distintos a los que se venían ensayando en algunas ciudades capitales, como lo demuestran algunos fragmentos urbanos diseñados un año antes para la sistematización del Ring de Viena, en los que se trataba de conjugar cierto clasicismo –cuya eficacia se había demostrado a lo largo de siglos– y las exigencias de la ciudad moderna a través de esa mitología perfectamente orquestada alrededor de los nuevos equipamientos urbanos. Desde esta perspectiva el Ensanche de Valencia de 1858, como el de J. G. Van Niftrik para Amsterdam, ocho años después, ponen al descubierto las limitaciones de unas fórmulas en las que no se acababa de creer.

Ahora bien, dentro del eclecticismo que informa este tipo de proyectos de ensanche el de Valencia debe ocupar un lugar destacado por el distanciamiento y la escasa verosimilitud de los planteamientos. En primer lugar, el derribo de las murallas se aprovechará sólo en parte al proponer que «El espacio que quedará entre las casas antiguas y la línea de las nuevas...» fuese ocupado por «una ancha calle o bulevar de

25 m» anchura que si bien se ajusta a los estándares, por ejemplo de la reforma parisina [el ancho medio de los bulevares proyectados por Haussmann era de veinticuatro metros], la circunstancias de su trazado y los acontecimientos que lo jalonan podían aconsejar una dimensión mayor.

En segundo lugar, el motivo principal de ese Ensanche de casi un millón de metros cuadrados, es decir, el eje (anillo) conductor de los distintos episodios urbanos, aparte de erigirse en elemento genético estructural de aquellas «sesenta y cuatro calles, cuatro plazas y ciento treinta y una manzana» que lo componen, tampoco estará a la altura de las circunstancias. Dieciséis metros no son la respuesta adecuada para organizar una tan vasta área, lo que no será óbice para desplegar toda una parafernalia desmedida rozando la caricatura. El tono de la memoria en este apartado discurre con una naturalidad forzada al hacer concurrir en el trazado el sinfín de composiciones en las que se había apoyado la práctica del urbanismo desde el Barroco. El eje ordenador del trazado empieza en una de las puertas principales, la del Mar, que «a la cabeza del puente del mismo nombre con cinco entradas y una barrera» constituye el principal ingreso a la parte baja de la ciudad (6). Luego vendrán otros acontecimientos: «la primera plaza es circular de 120 metros de diámetro y estará cruzada por tres calles... en el centro se elevará un obelisco dedicado a nuestra soberana actual...». Luego vendrán otras, al otro lado de la vía férrea, de menor tamaño, donde el mismo eje discurre con la misión insoslayable de unificar el espacio arbitrariamente delimitado. «La segunda –plaza– es un cuadrilátero de 51 metros de longitud y 45 de latitud». Las calles que dan a esta plaza son de tercer orden; y la cuarta, recogiendo la tradición parcelaria francesa (7), es un polígono de ocho lados y 78 metros de diámetro «cruzada por cuatro calles de tercer orden».

A la vista de la técnica propuesta y de los resultados obtenidos, el ensanche sólo cabía entenderlo como una sucesión de

(6) La plaza de Francia, en París, de 1610, en tiempos de Enrique IV, según el grabado de Castillon o la solución de Christopher Wren para la reconstrucción de Londres, en 1666, constituyen dos referencias inexcusables.

(7) Es sorprendente ver el parecido de las parcelaciones parisinas de la restauración y las propuestas en este ensanche. La plaza octogonal del quartier de l'Europe o la plaza cuadrada del llano de Grenelle o la misma plaza de Passy, muestran una convergencia indiscutible.

parcelaciones con una clara vocación residencial en la que la idea de ciudad subyacente apenas asomaba a la idea de barrio, como en las décadas siguientes se demostrará (8), por lo que no es extraño leer que

«...formaban parte del nuevo ensanche algunas casas de poco coste de un piso con sus bajos, intermediados de un descubierta común para ambos lados, y de módico alquiler... el barrio o barrios que se formen con estos edificios ocuparán la parte de Poniente, como más seca y ventilada y más apta para la clase pobre».

Y, en tercer lugar, el proyecto de una segunda muralla –sin duda tributaria– delimitando el ensanche obscurece cualquier planteamiento moderno. Algo que, por lo demás, no nos debe sorprender

cuando el Anteproyecto de Ensanche de Madrid de 8 de abril de 1857, de Carlos María de Castro, contenía una muralla de las mismas características circundando el área de ensanche. La construcción de una nueva muralla, no sólo negaba la historia sino que condenaba al fracaso la primera experiencia de expansión urbana.

Demasiados inconvenientes para deducir de lo anterior algo más que un ejercicio académico y distante de la realidad, sobre todo de la realidad que se encargaría de modelar el urbanismo a principios de los sesenta. Del mismo modo que algunos ensayos económicos o propuestas legislativas perfiladas en la misma época para llevar a buen término la reforma y ensanche de nuestras poblaciones, como la referida de Posada Herrera, rayaron el umbral de la utopía.

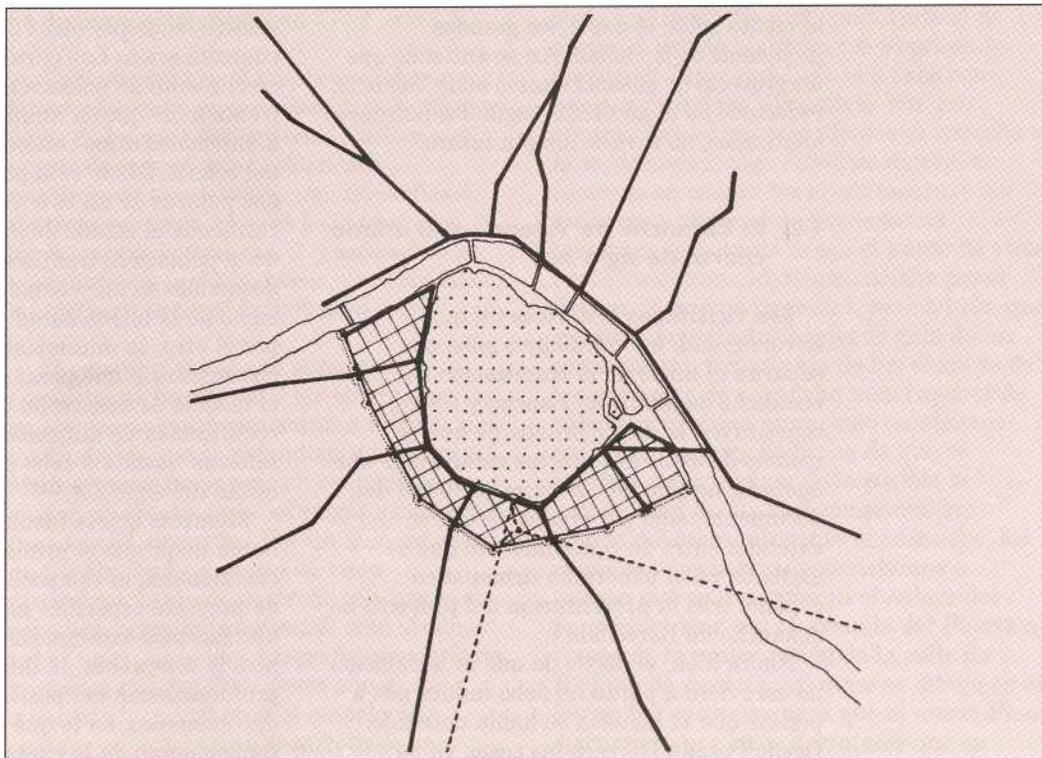


FIGURA 3. Esquema de la estructura viaria de la ciudad y su relación con el Proyecto de Ensanche de 1858.

Fuente: Elaboración propia. Dibujado por César Méndez.

(8) Las cinco partes en las que sensiblemente se dividía el proyecto darán pie a cinco parcelaciones desiguales, parcelaciones que una vez perdido el eje que debía articularlas se desarrollarán sin otro espíritu que el de maximizar el suelo

edificable, utilizando para ello los rudimentos de trazado más elementales, sin la menor concesión al espacio público como lo demuestra la estrechez de las calles y la desaparición de las plazas iniciales.

El descubrimiento de la ciudad como negocio, tras la experiencia acumulada a lo largo de toda la primera mitad de siglo, la capacidad del planeamiento para crear expectativas ciertas, reguladas jurídicamente, la explicitación de algunas técnicas de gestión del suelo y el conocimiento de una tradición europea recién inaugurada, aunque pudieron crear la ilusión de que el tiempo de los ensanches estaba próximo, la realidad demostró que todavía quedaba mucho terreno que labrar. Pero, con el paso del tiempo, los problemas lejos de desvanecerse aumentaban, porque si bien algunas circunstancias aconsejaban iniciar la construcción de algunos ensanches por los motivos que hemos discutido más arriba, existía el convencimiento de que el desarrollo de las técnicas y de los instrumentos de intervención todavía estaban poco elaborados o todavía no estaban a punto para satisfacer, al menos sobre el papel, los grandes problemas de la ciudad. Así se entiende que un proyecto de ensanche como el de Valencia, redactado en el año 1859, según los patrones analizados, no tuviese ningún futuro.

1.3. El Ensanche de Valencia y el último cuarto de siglo XIX

Las vicisitudes históricas (9) que envolvieron a los veinticinco años que separan el inicio de la tramitación del ensanche de Monleón, Sancho y Calvo, constituyen la mejor prueba de que el modelo de estos arquitectos estaba más que agotado, no sólo por la superficialidad del documento, sino por el abismo que se extendía entre su contenido y el que se atisbaba en el panorama urbanístico español tras la presentación del proyecto de ensanche de Barcelona.

Ahora bien, el hecho de que la legislación no estuviese a punto no debe inducirnos a pensar que la historia se había detenido. Desde Posada Herrera las cosas ya no volverían a ser como antes pese a su frustración. De hecho, la memoria del Proyecto redactado por Calvo, Ferreres y

Arnau, en 1884, como señalamos en otra ocasión, se hizo más precisa y concreta, menos apasionada y más justificativa y puesta al día, según las instrucciones recogidas en el R.D. de 25 de abril de 1867, en desarrollo de la Ley de Ensanches de 1964.

A partir de ese momento los proyectos de Ensanche –y, dentro de ellos, las memorias– debían justificar la ordenación urbanística y destacar los problemas relativos al crecimiento demográfico. De hecho, la limitación de los ensanches venía definida en función del crecimiento demográfico según leemos en su articulado: «se entenderá por ensanche de una población la incorporación a la misma de los terrenos que constituyen sus afueras, en una extensión proporcionada al incremento probable del vecindario...» (10).

Las referencias al higienismo se iban sustituyendo por otras de más fácil cuantificación. Las cifras relativas al crecimiento de población se prestigiaron frente a las que se limitaban a indicar las defunciones como consecuencia de los azotes del cólera. Desde esta posición se mataban dos pájaros de un tiro: por un lado, se ratificaba el estado de desarrollo sostenido de la población, traducción de un inequívoco desarrollo social y económico de la ciudad y signo de la buena salud de la población; y, por el otro, se minimizaban aquellas circunstancias que ponían en crisis al menos el modelo de desarrollo urbano basado en la rectificación de alineaciones, la única reforma llevada a cabo durante la primera mitad del siglo XIX.

Mientras que la ideología reformista que había inspirado el primer proyecto no cuestionaba, ni tampoco inducía ningún tipo de proyecto específico más allá de unas alineaciones extemporáneas como hemos podido comprobar, la difusión y profundización del positivismo decimonónico, en lo que respecta al conocimiento de la ciudad, sí que se tradujo en nuevos planteamientos. Los objetivos prioritarios dejaron de ser puntuales para convertirse en genéricos. Se trató de

(9) Sobre las vicisitudes y tránsito del Ensanche de 1859 al de 1884, puede consultarse AA.VV. (1984: 17 y ss.).

(10) En este punto la memoria es prolífica en datos y argumentos numéricos. No sólo se cuantifica el número de viviendas desalquiladas y el número de nuevas edificaciones

sino que se llega a calcular hasta la última vivienda que es posible construir en el nuevo ensanche teniendo en cuenta la tipología de manzana prefigurada en ordenanzas (PIÑÓN; 1984: 79-80). Sobre la evolución de las leyes de ensanche se puede consultar BASSOLS (1973: 276 ss.).

analizar y comprender cuál debía ser la organización de la ciudad capaz de enfrentarse al nuevo orden de cosas y de satisfacer las exigencias de la nueva civilización (PIÑÓN, 1984: 80).

Ahora bien, si la influencia de Cerdá pesó en la gestación de los mecanismos de gestión recogidos en las legislaciones de la época, su concepción del plano y su idea de ciudad pesó mucho más en la redacción del proyecto de ensanche de Valencia de 1884 y así lo entendieron algunos valencianos quienes reivindicaban otro tipo de ciudad «más viva y sujeta a las exigencias de la vida moderna». La cortedad en equipamientos y la timidez en la distribución de los pocos que contenían constituyó el objetivo prioritario de críticas como las de Cabello y Lapiedra quienes tras mostrar la carencia de establecimientos de animación y movimiento, bazares, mercados, iglesias... no dudaron en escribir que

«Todo esto falta en el Ensanche existente y faltará en cuantos se proyecten, dada la manera de ser de los que tales proyectos conciben y el prurito de ensanchar las poblaciones estableciendo grandes vías, grandes chaflanes, sin tener en cuenta, como se ha indicado, las condiciones de la localidad, ... y satisfechas las necesidades de la vida moderna, error crasísimo, hijo del espíritu servil de imitación» (11).

El ensayo general que supuso el ensanche de Barcelona y las circunstancias en las que se gestó excusaron a muchas de las ciudades que se extendían a lo largo del Mediterráneo de pensar en ese modelo de ciudad alternativo que se exigía a cualquier proyecto de ensanche. Por un lado, la obra de Cerdá, desde el punto de vista disciplinar había demostrado con creces su solvencia, no sólo intelectual, sino también urbanística, al haber integrado una serie de variables impensables hasta aquel momento; y, por el otro, el modelo de gestión y construcción desarrollado en Barcelona se había demostrado harto eficaz, tanto desde la perspectiva de los propietarios del suelo, como de los

promotores inmobiliarios, que a través de una financiación pública de las infraestructuras no tuvieron la menor dificultad en apropiarse de las plusvalías generadas en las áreas de ensanche.

Ahora bien, la precoz e inevitable desvirtuación del Plan de Cerdá llevada a cabo por él mismo como consecuencia, entre otras cosas por la presión ejercida por los agentes económicos encargados de financiar y gestionar el Ensanche, será la causa de que en 1884, en Valencia, se adoptará la manzana con patio como tipo convergente de la edificación, solución que si bien había renunciado a la componente más utópica del Cerdá original, permanecerá alejada de los estándares que en aquellos mismos años se estaban desarrollando en otras ciudades de Europa (12) y América, en las que predominaba la manzana maciza.

El proyecto de Calvo, Ferreres y Arnau, como intérprete de una época tratará de aunar el legado histórico con el presente doctrinal. Tarea que llevará a cabo con plena satisfacción al resolver con una eficacia formal sin precedentes el tránsito a la modernidad, algo difícil de digerir si tenemos en cuenta los condicionantes del concurso a través del programa, un programa que, tanto desde el punto de vista proyectual, como ideológico dejaba pocas fisuras, lo que no impedirá, pese a todo, que nuestros arquitectos haciendo gala de un conocimiento importante de las técnicas de los proyectos de ensanche sean capaces de subvertir el orden anunciado en algunas partes del mismo. El hecho de que se exigiera en la medida de lo posible la continuidad de las vías comprendidas dentro del casco afluente al ensanche, los caminos y los barrios preexistentes e incluso que se prescribiera el enlace del puente del Mar con la avenida del Puerto a través de la prolongación de la calle de D. Juan de Austria, tal como se dibujó en el 59, no fue cortapisa para que el nuevo Plan discurriera por otros derroteros que su antecesor y, por ejemplo, se conformara como una rútila de articulación entre dos visiones de la ciudad, la histórica y la

(11) CABELLO y LAPIEDRA (1889), citado por TABERNER (1984: 47-7).

(12) La manzana del París de Haussmann es paradigmática, frente al patio de manzana propuesto en los ensanches españoles; la sistematización de los tipos

desarrollados en París apenas alcanza a la mancomunidad de los patios de luces. Lo mismo podríamos decir de las grandes manzanas berlinesas de Hobrecht o de la tipología vienesa tanto del Ring como de los ensanches posteriores (AYMONINO, FABBRI y VILLA; 1975).

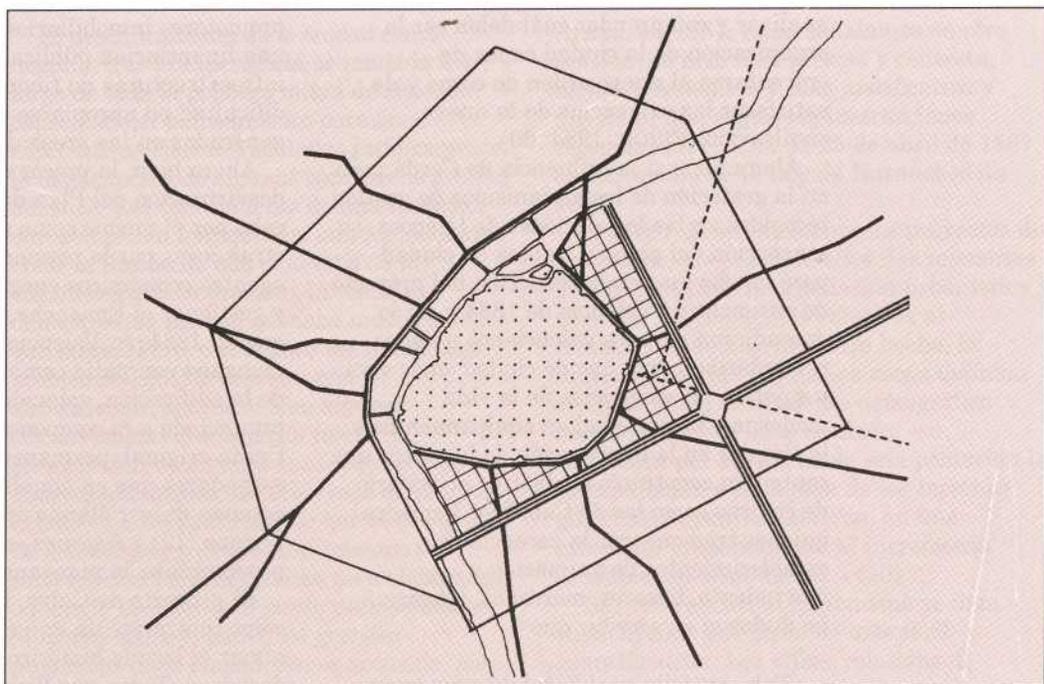


FIGURA 4. Alineaciones recogidas en el Plano General de Valencia y Proyecto de Ensanche de 1884, proyectado por José Calvo, Luis Ferreres y José María Arnau. Original en el Archivo Histórico Municipal de Valencia.

Fuente: Elaboración propia. Dibujado por César Méndez.

moderna. Del mismo modo nos podemos referir a la forma de resolver tanto el tridente junto al Puente del Mar, como a la sistematización de que es objeto el conjunto de calles recayentes en Colón y el trazado de la calle de Cirilo Amorós (13). Así, se puede afirmar sin riesgo que nunca dos proyectos fueron tan iguales –por las coincidencias de orden histórico– y distintos a la vez –por las divergencias de orden genealógico–, lo que llama la atención sobre la autonomía de los procesos de definición formal y técnica del trazado, aspectos que se verán confirmados en el momento de definir la materialidad de los mismos.

En este sentido, el debate sobre el modelo de crecimiento que incorpora este ensanche

(13) Estos y otros puntos de vista sobre el trazado del proyecto de ensanche de 1884 se pueden consultar PIÑÓN (1984: 82 y ss.).

(14) El sistema de calles paralelas, pese a no repetir ninguna distancia entre ellas, mantendrá cierta regularidad: 87-85-92-99-100-102; regularidad que contrasta con la arbitrariedad de las preexistencias del viario de la ciudad antigua del que debía ser continuación.

y su entronque en los moldes de la doctrina centroeuropea –alemana– pierde interés ante la obviedad de su propia configuración teórica. El carácter sistemático del trazado (14) y la urbanidad contenida en la propia Gran Vía (15), excusan a los argumentos justificativos de la memoria cuando se refiere a ella como un *by pass* o camino despejado para la industria.

El ensanche es claro en sus determinaciones proyectuales. Su carácter genético estructural está fuera de toda duda; su circunstancialidad y consideración como un ensanche de trámite carece de fundamento, incluso la estrechez de sus calles de doce y dieciséis metros sólo traduce un saber hacer y un equilibrio de difícil consecución. Cuando las calles del centro histórico se movían entre los cinco y

(15) La descripción de la Gran Vía deja poco espacio para la duda: «Dos desahogadas aceras de 4 metros para peatones contiguas a los edificios, dos arroyos para el tránsito de carruajes de 9 metros de latitud junto a las mismas... y de un gran paseo central de 24 metros de ancho que permita disponer algunas plantaciones...».

los nueve metros y las nuevas vías de reforma prevista como la calle de la Paz sólo tenían catorce metros, los estándares establecidos para la fase de transición parecen suficientes, así como los chaflanes de catorce metros previstos.

Ahora bien, el contenido disciplinar de la propuesta se verá redondeado tanto por la misma concepción de la manzana como por la técnica parcelaria que incorpora. Nada debía ser como antes. Por un lado, la concepción de la nueva manzana en poco difería de las propuestas para el ensanche de Barcelona. El programa era taxativo; en su punto diecisiete se decía que en cada manzana del ensanche «deberá haber un patio central que mida por lo menos el 25% de la superficie que aquélla ocupa. Además de este patio central, cada solar o casa deberá tener una superficie descubierta para luz y ventilación, que no baje del 12% de su perspectiva área.» Y, por el otro lado, en los art. 8.º y 9.º de las Ordenanzas Municipales Especiales para el Ensanche de la Ciudad, se podía leer «no se construirá edificio alguno de nueva planta sin la presentación y aprobación... de la división de la manzana a que corresponde en solares regulares y la fijación en el plano de dicha manzana del patio central...» (16).

Desde esta óptica poco cabía añadir. Aunque la volumetría de la edificación pesaba sobre la tipología edificatoria, quizá lo más relevante vendría de la mano del punto 15 del programa en el que se decía: «se permitirá la construcción de hoteles o chalets del número de pisos y alturas que convengan al propietario, siempre que se retiren de la vía pública, dejando entre ésta y la construcción un jardín...».

1.4. Los primeros años del siglo XX

Las indicaciones del proyecto de 1884 no caerán en saco roto; al contrario, el plan de Francisco Mora, de 1907, lo sancionará desarrollando sus ideas básicas a partir de dos afirmaciones: primera, la de imponer aquel orden que Calvo, Ferreres y Arnau sólo esbozaron. Las grandes vías, efectivamente, no formaban parte de

ninguna estructura anular sino de un modelo ortogonal (Fig. 5) similar al propuesto por Cerdá en Barcelona. Y, segunda, la de extender la retícula a través del desarrollo del manzanario insinuado allende las grandes vías, libre de complejos y apuntando a una mayor regularidad y tamaño.

Ahora bien, la naturalidad con la que se transita de uno a otro ensanche no es tan lineal y evidente como lo demuestran los planos. En sentido contrario podemos afirmar que tras la constatación anterior se esconde una historia truculenta, la que nos permite conocer su autor a través de la memoria, que si bien es poco importante en sí, lo es desde la perspectiva del nacimiento y muerte de las ideas.

El Ayuntamiento de Valencia solicita para su ensanche los beneficios de la ley de 26 de julio de 1892, promulgada como régimen especial para los ensanches de Madrid y Barcelona. Por R.O. de 5 de noviembre de 1900 se aplica dicha ley al ensanche de Valencia, pero éste no se dibuja hasta 1907 y se aprueba en 1911, o sea veinte años después que Madrid y Barcelona. Y se aprueba un ensanche de 11 kilómetros cuadrados. Circunstancias todas ellas que si bien pueden parecer neutras desde el medio plazo, muestran una realidad bien distinta desde el corto, porque si bien los ensanches tuvieron su edad de oro en la segunda mitad del último tercio del siglo XIX, el siglo XX significó su ocaso por la propia dinámica urbana. Y Mora debió ser sensible a este hecho, y ello le debió perturbar la paz. Posiblemente Mora creyó en los ensanches y más aún en el de Valencia que constituía el marco natural de su práctica profesional, pero el inexorable paso del tiempo le hizo deambular por otros derroteros, fruto de los cuales descubrimos los mecanismos de difusión de las ideas urbanísticas.

En efecto, la memoria del ensanche de 1907, en vez de hablarnos de los problemas de la nueva ciudad y de tratar de justificar por ejemplo la nueva extensión del ensanche en función de cualquier proyección demográfica, como ya hemos visto que prescribía, por ejemplo, el

(16) La formalización de la ordenanza exigía «El plano de la manzana distribuido en solares ... autorizado con la firma de uno

o más arquitectos o Maestros de Obras y de todos los interesados en dicha manzana como propietarios, o legales administradores.»

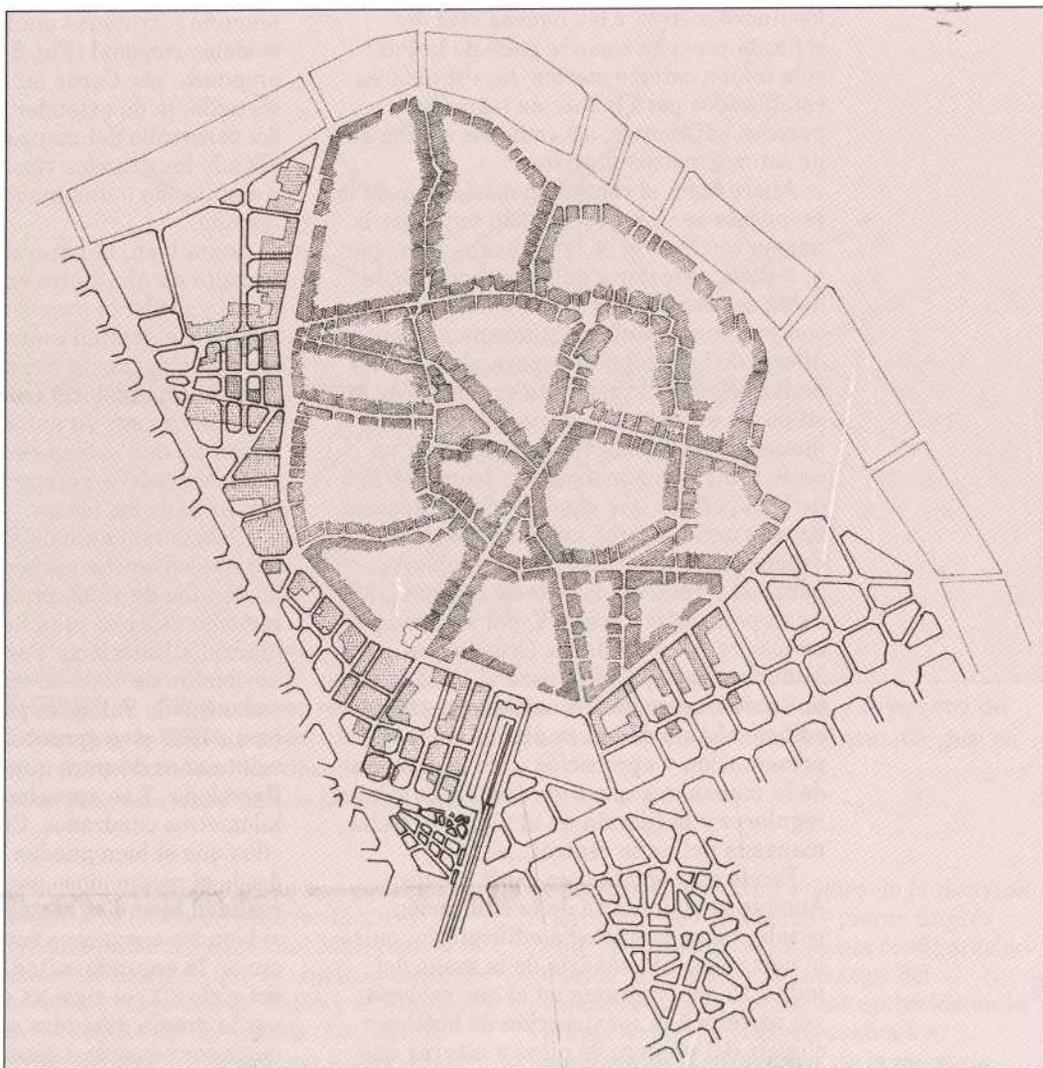


FIGURA 5. Estructura viaria subyacente en el Plan de Ensanche de Valencia de 1884.

Fuente: Elaboración propia. Dibujado por César Méndez.

Reglamento para la ejecución de la Ley de Ensanche de 1864 (17) —hecho que viene constatado por la superficie que proyecta—, inicia una aventura intelectual aunque en esta ocasión de la mano de Hénard (18).

(17) El Real Decreto de 25 de abril de 1867 especifica que «se entenderá por ensanche de una población la incorporación a la misma de los terrenos que constituyen sus afueras, en una extensión proporcionada al incremento probable del vecindario...»

(18) De los dos primeros párrafos del capítulo dedicado al estado del viario de Valencia podemos deducir que Mora conocía perfectamente el fascículo 6 de Hénard publicado en París tan sólo dos años antes de la fecha de redacción de la memoria. Las coincidencias son extremas y no dejan lugar para la duda. Leemos en Hénard: «elegimos las plantas de

Pero la influencia de Hénard no podrá ser más que limitada ya que sus casos de estudio no son transferibles a una ciudad como Valencia cuya expansión como hemos visto estaba predeterminada. No obstante,

Berlín, de Londres, de Moscú y de París porque su posición junto a un río lejos del mar...»; leemos en Mora: «el sistema viario de Valencia... se asemeja al de otras ciudades París, Berlín, Londres y Moscú que también como la ciudad del Turia se hallan junto a un río o cruzadas por él...». Más tarde leemos en la memoria: «en París los grandes bulevares constituyen las envolventes casi elípticas de su núcleo central, unidas por calles radiales»; Hénard escribirá al respecto: «el actual perímetro de distribución de las radiales está constituido por las elipses de los grandes bulevares internos...»

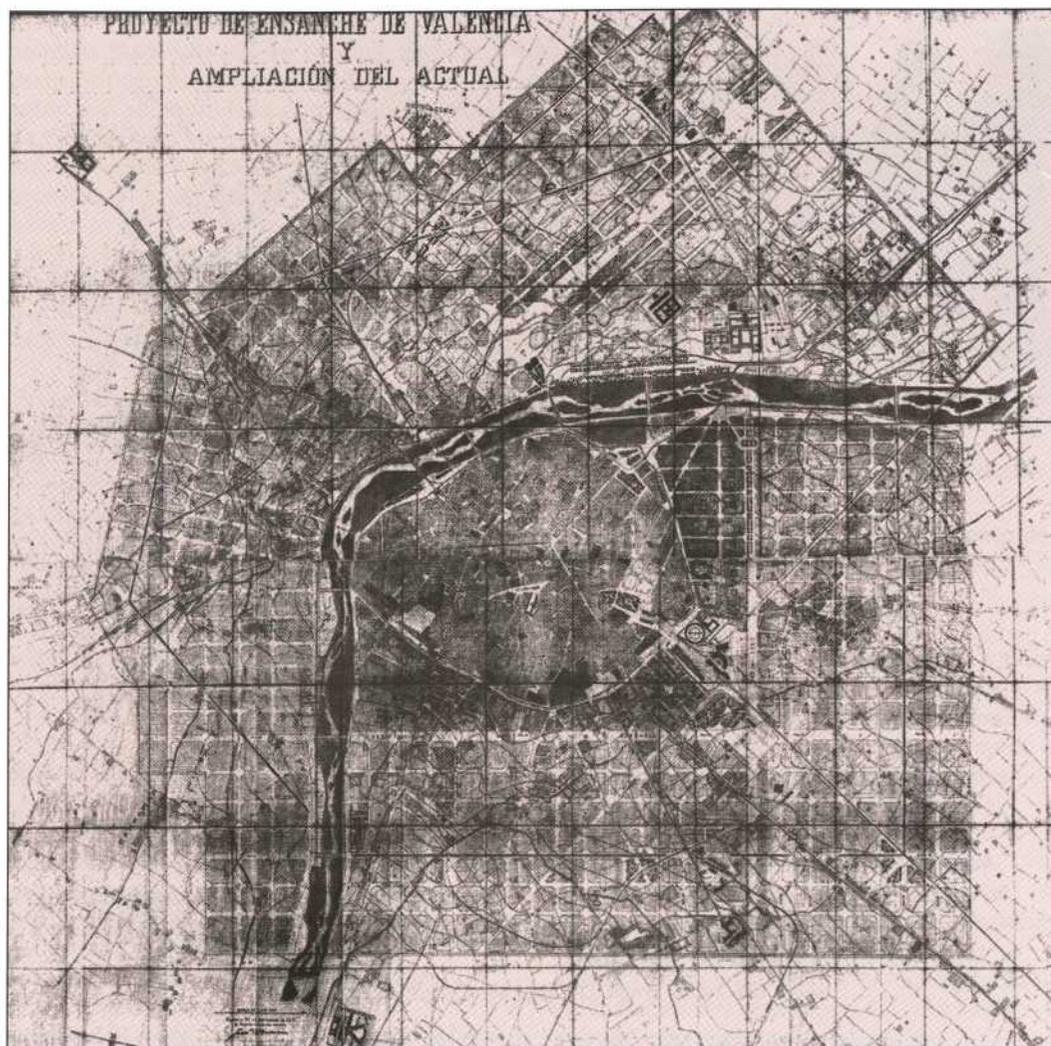


FIGURA 6. Proyecto de Ensanche de Valencia y Ampliación del actual, redactado por Francisco Mora, en 1907. Inversión del original reproducido en papel ferroprusiato. Original en el Archivo Histórico Municipal de Valencia.

bastará para influir en Mora hasta conseguir que se lamente de la «uniformidad abrumadora» del Ensanche de Barcelona e incluso se permita extrapolaciones tales como la que le lleva a criticar el mismo ensanche aduciendo «que no permite la unión directa del centro de la ciudad con sus extremos» y añadir que «a subsanar esa necesidad tienden los recientes proyectos». Deslumbrado por las recientes y novedosas teorías de Hénard en cuanto al análisis de la realidad escribirá:

«Hemos de procurar que el trazado de las calles, forma y dimensión de las plazas sea tal que ofrezca fáciles comunicaciones y que la concurrencia no perjudique al tráfico, según que la circulación sea profesional, comercial, de lujo, etc.» (19).

Pero, a la vista del plano que dibuja, esta especie de claudicación de Francisco Mora en manos de Eugène Hénard, tiene una

(19) En este caso, Mora sustituye en la clasificación de Hénard la circulación «económica» por la comercial y la «mundana» por la de lujo.

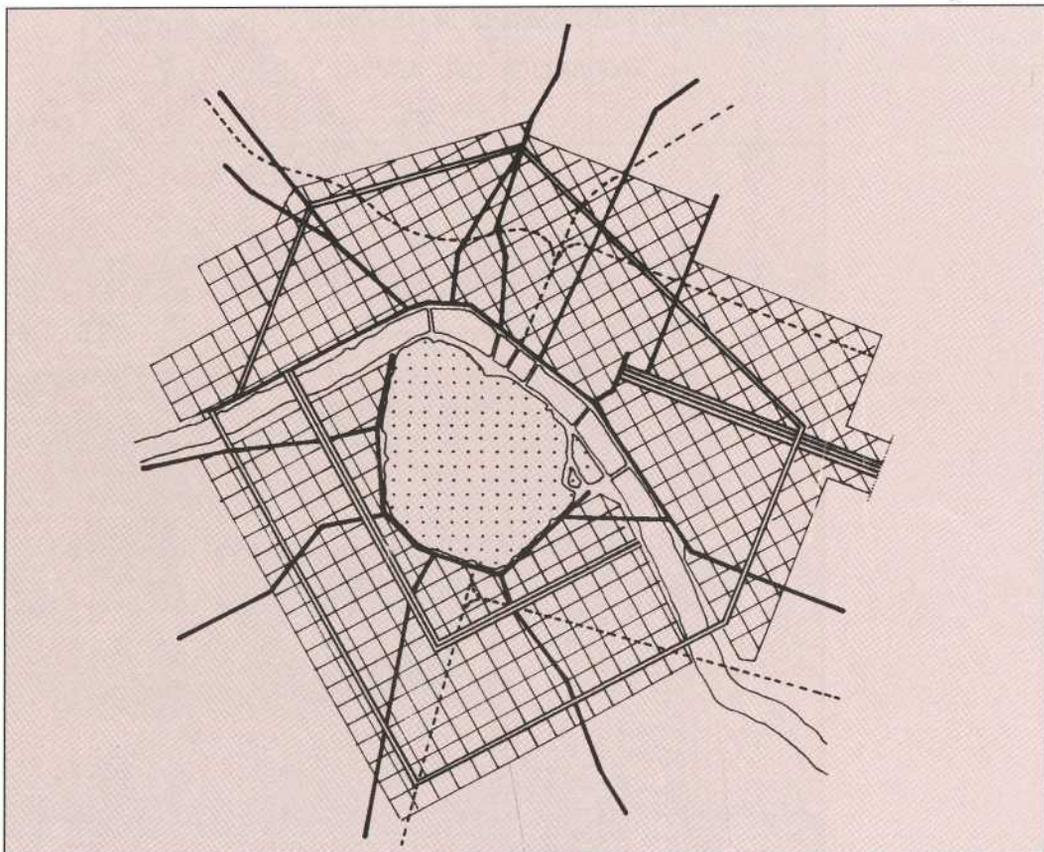


FIGURA 7. Esquema en el que se desvelan las circunstancias viarias que motivaron el cambio de la estructura ortogonal propuesta en 1884 por otra anular inspirada en la ronda de tránsitos.

Fuente: Elaboración propia. Dibujado por César Méndez.

doble lectura: o que Mora no acabó de entender a Hénard; o que le importaba bien poco, pese al potencial decorativo de sus ideas en el contexto de una memoria justificativa como la redactada por él. En efecto, el plano de Mora sólo podía ser el que fue, el que resumía las particularidades de una tradición de varias décadas y en última instancia traducía lo que sabía hacer. Pretender asimilar Valencia a otras ciudades europeas y tratar de confundir la ronda de Tránsitos con los bulevares

(20) El ensanche de la zona de Colón será el resultado de prolongar las calles del primer ensanche pasando de 12 a 16 metros. Las perpendiculares tendrán 14,16 ó 20; las diagonales 30 metros; los chaflanes 18; y las manzanas se moverán entre [95] y [100-140]. En la zona de Cuarte el ancho de calle será de 20 metros así como el chaflán, las radiales entre 25 y 30 metros y las manzanas oscilarán entre [105-120] y [100-140]. El ensanche Norte, dividido en cuatro partes tendrá: la

internos de París es algo impensable en un arquitecto cuyo escepticismo difícilmente podía neutralizar la curiosidad demostrada al tomarse la molestia de leer en un idioma que no era el suyo.

Mora se limitó a poner al día el ensanche anterior y lo hizo, fundamentalmente, a través de la métrica y de la orientación y organización de las mallas, asumiendo u obviando las preexistencias (20). En cualquier caso de lo que no cabe la menor duda es de que el ensanche de Mora llegó

primera sección, continuación de la malla de cuarte, ancho de la calle y chaflán de 20 metros y manzanas de 85 x 150. La segunda sección, por estar edificada en parte, las calles oscilarán entre 10 y 30 metros. La tercera sección girará en torno al proyecto del Paseo de Valencia al Mar de 100 metros, las calles y los chaflanes serán de 20 metros y el tamaño de la manzana oscilará entre [100-120] y [100-140]. La cuarta sección tendrá las mismas características.

tarde y a contrapelo de las teorías que se estaban desarrollando en Europa. Su verosimilitud fue más que dudosa y su extensión sólo reflejaba el distanciamiento de las ideas en las que se apoyaba. Corrían otros tiempos y aparecieron nuevos problemas. Aunque a decir verdad sirvió para que se consolidara formalmente una parte importante de la ciudad.

2. EL ENSANCHE DE ALICANTE

El dinamismo de Alicante, por su lado, refrendado por una creciente actividad comercial, por unas excepcionales condiciones marítimo-portuarias y un desarrollo turístico con escasos precedentes en nuestro país (21), aun participando de las mismas circunstancias histórico-políticas que otras ciudades, vivirá su aventura urbanística de forma particular, según una evolución hasta cierto punto atípica dentro del panorama de los ensanches españoles.

Las concomitancias observadas en los planos de ensanche de Valencia, desde su primera prefiguración en 1859 hasta el fermento de lo que luego será el futuro ensanche de la ciudad, se convierten en el caso de la secuencia de ensanches de Alicante en factores de distracción respecto del primer Anteproyecto de Ensanche de José Guardiola Picó, fechado el 24 de septiembre de 1873.

Alicante crece y en su crecimiento echa mano de todos aquellos recursos doctrinales disponibles —entre los que el modelo de ensanche de corte cerdiano será uno más—, lo que le confiere ese carácter abierto y complejo que sólo las lecturas apresuradas de la ciudad decimonónica suelen ocultar. De hecho, el que se proyectase el Barrio de Benalúa sólo diez años más tarde que el Anteproyecto del Ensanche de Alicante nos demuestra que estamos ante un caso cuanto menos diferente de los que venían conduciendo el crecimiento de nuestras ciudades: primero, porque nos sitúa frente a una ciudad con dos ensanches de hecho, de características muy diferentes; segundo, porque esa distinción refrenda el dualismo

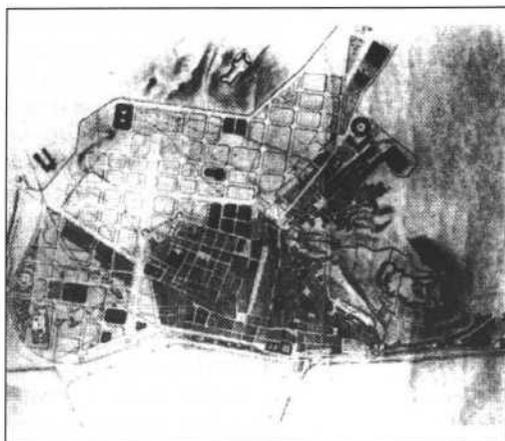


FIGURA 8. Anteproyecto del Ensanche de Alicante, redactado por José Guardiola Picó, en 1773. Ayuntamiento de la Ciudad de Alicante.

social que imperaba en aquella época y que pese a constituir la coartada de muchos programas y proyectos siempre terminaba indefectiblemente olvidando o marginando a las gentes más desfavorecidas, al menos sobre el papel, al interpretar con más nitidez que en otras ciudades la segmentación social que el siglo estaba propiciando desde su particular *modo de producción*. Y, tercero, por la simultaneidad de su construcción, lo que nos permite hablar de dos realidades y un destino. Dos ciudades en una, con objetivos diferentes aunque convergentes en el tiempo, envueltas en la misma atmósfera y condenadas a entenderse. En este sentido podemos afirmar que la historia de los ensanches de Alicante es la historia de este entendimiento, aunque en muchas ocasiones mediatizada por unas huellas difuminadas en el tiempo.

Desde 1873, fecha en la que se dibuja el primer ensanche moderno, Alicante, una ciudad de apenas treinta mil habitantes, apuesta por iniciar la andadura que se estaba llevando a cabo en otras a la estilizada sombra de Cerdá. Guardiola Picó, siguiendo la más pura ortodoxia, tratará de interpretar algunos de los rasgos característicos de los ensanches mayores y

(21) Sobre las circunstancias que condujeron el proceso histórico que desembocaría en la construcción del ensanche de

Alicante, así como una evolución de los diferentes proyectos de ensanche de Alicante, puede consultarse BLASCO (1989).

más concretamente del de Barcelona. Como sucederá en otros ensanches como los de Cartagena o Valencia, se estructura a partir de dos ejes principales, perpendiculares, de distinto tamaño, orientando el mayor hacia el mar, definiendo cuatro cuadrantes y ocupando la ciudad antigua uno de ellos.

Ahora bien, deducir de este hecho algo más que un gesto más o menos bien aprendido del modelo de referencia puede inducirnos a confundir el modelo con la realidad. En sentido contrario podemos afirmar que las distancias entre los modelos se incrementan a medida que incorporamos variables analíticas y observamos con más detalle las circunstancias que los arropan. En efecto, Alicante es una ciudad sobre la que pesa sobremanera su geografía. El Benacantil y la ciudad antigua extendida a sus pies constituyen el primer límite natural del primer ensanche, el que se asume como un dato de partida por ser precisamente el que lo origina. El mar, como *leitmotiv* de gran parte de la actividad de la ciudad hace acto de presencia desde el primer momento, erigiéndose en sujeto de la intervención al determinar la orientación del eje principal del Ensanche, lo que dará pie a que el Tosal –y el castillo de San Fernando–, límite del nuevo ensanche, sea aprovechado por Guardiola Picó para situar a sus pies un parque de cabecera a partir del cual arrancar el eje principal y apoyar sobre él algún equipamiento. Al suroeste el barranco de San Blas, por su lado, constituye un límite natural reforzado, no

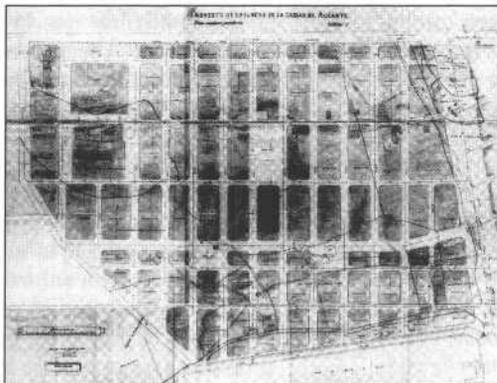


FIGURA 9. Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Alicante, Barrio de Benalúa, redactado en 1888 por José González Altés.

sólo por la presencia de la línea de ferrocarril que accede al puerto, sino por la misma estación del Norte cuya posición expectante en el límite del propio ensanche causará más de un quebradero de cabeza a los arquitectos.

Estas circunstancias, presionando conjuntamente impedirán al ensanche recién proyectado participar de los predicados del modelo de referencia avanzado. El hecho de asumir estos factores correctores convierten el proyecto en algo mucho más doméstico, diluyéndolo entre las particularidades y compromisos que el territorio le ofrece. Así, como bien se encarga de señalar Carmen Blasco, el eje principal, perpendicular al mar, en vez de protagonizar uno de los episodios que jalonaban el siglo como símbolo de una modernidad recién estrenada –es decir, el formar parte de aquel viario trascendental llamado a organizar la ciudad–, se limitará a jugar un papel secundario desde la óptica territorial al asumir el simple papel de paseo. Lo mismo podríamos decir del eje secundario que, pese a orientarse hacia la estación de ferrocarril, su anchura le hace perder parte de su hipotético predicamento.

Posiblemente este *a priori* de mantener los compromisos que le ofrece el territorio será el que impedirá el desarrollo de una trama homogénea e isótropa, capaz de marcar las pautas de crecimiento según la lógica que informa el ensanche cerdiano. De las setenta y tres manzanas que podemos contar en la versión de 1874, la más perfilada, es difícil encontrar seis manzanas iguales debido entre otras cosas a la inversión metodológica con la que se proyecta este ensanche.

En efecto, su reducido tamaño en relación a la ciudad histórica le hace perder esa autonomía que en principio caracteriza a los ensanches. Los únicos grados de libertad serán aquéllos que permitirán la orientación de los ejes principales, pero esa autonomía se verá limitada en la distribución y tamaño de las manzanas. El área de soldadura entre la ciudad antigua y los dos ejes estructurantes vendrá condicionada por las directrices de las calles de la ciudad antigua, sin que se perciba la menor regularidad en las manzanas resultantes. El resto del trazado será una consecuencia de este viario de conexión,

dando como resultado esa dispersión de formas y tamaños, dispersión amplificada por la presencia de la diagonal que se dirige al oeste [carretera de Ocaña] y sobre la que se apoyará el barrio de Benalúa. La unidad del ensanche se verá, pues, reducida a la forma rectangular de las manzanas y a los exiguos chaflanes que nos recuerdan los de otras ciudades españolas.

Ahora bien, la fragilidad del ensanche se verá acrecentada en el mismo momento en el que se proyecta el barrio de Benalúa en 1883; un barrio cuya genealogía y vocación formal le confiere un estatuto distinto en el marco de los ensanches decimonónicos, al inscribirse en otra tradición urbanística emparentada con las soluciones dirigidas a poblaciones con niveles de rentas limitados. Benalúa a diferencia del resto del ensanche se planifica y construye como una actuación orientada hacia las clases trabajadoras y pequeños empresarios, tal como lo establecen sus promotores: la sociedad privada «Los Diez Amigos» (ALONSO, 1990: 18).

Estas circunstancias le conferirán cierta ambigüedad al barrio al participar de la idea de ensanche y de la de barrio obrero. Pero si bien participa de la idea de ensanche, tanto por su finalidad, como por los medios utilizados para alcanzarla, desde el punto de vista de su estructura difiere substancialmente de ella ya que se perfila con una autonomía que nada tenía que ver con los planteamientos estructurales predicados en los cincuenta. El barrio de Benalúa responde con más precisión a la ideología reformista —que trataba de identificar la estructura urbana y la estructura social— que cualquier otro planteamiento más universalista como el que identifica la retícula igualitaria de Cerdá. Aunque en Benalúa se asume la retícula como matriz reguladora del crecimiento y se incorpora el chaflán como rasgo característico de la trama, en el fondo, tras las distribuciones de las casas propuestas, la incorporación al proyecto de una iglesia y la liberación de una manzana con el objeto de crear una plaza, nos hablan de una realidad bien distinta, identificable desde la noción de barrio y concebida

relativamente autónoma en relación a la ciudad.

Pero, con independencia del valor que le queramos dar al proyecto en sí, lo realmente notable es su juego en las posteriores reformulaciones del ensanche, concretamente a partir del concurso para el proyecto de ensanche de la ciudad de Alicante, según el programa aprobado por el Gobierno en la R.O. del 8 de enero de 1886 (22), al que concurren José Guardiola Picó y José González Altés con sus respectivos proyectos firmados el 13 de agosto de 1888.

En realidad los grados de libertad del proyecto eran mínimos como sucediera en Valencia. Con independencia de las restricciones —o puntos de partida— impuestas por el programa que, como en el caso de Valencia, establecía las coordenadas que debían orientar los diferentes proyectos, y los planes parciales aprobados con más o menos provisionalidad, las propuestas presentadas por ambos arquitectos demuestran que el proyecto no debía diferir de la propuesta originaria de Guardiola Picó, esbozada en el 73. De hecho, González Altés, no sólo reconoce la influencia del plano de 1873 en el desarrollo de la zona objeto de ensanche, sino que se lamenta de las deficiencias del plano que sirvió para su ejecución. Incluso no deja de reconocer, como él mismo dice, «algunos elementos aceptables» en el anteproyecto que ha de ceñirse, en general, pero recalca, en definitiva que no por ello se ha de descartar el valor intrínseco que pueda tener su propuesta (BLASCO, 1973: 296).

Si como se ha venido observando, González Altés se movía en la órbita de Castro, difícil lo tenía, no sólo por las desviaciones respecto al programa, sino también por la forma heredada, poco proclive a envolventes puras, geometrías cerradas o reminiscencias renacentistas. Sobre todo cuando la ciudad heredada se había pensado desde otra óptica. La incorporación de Benalúa tampoco favorecía a González Altés al romper la anularidad defendida. Se trataba pues de un proyecto de refundación sobre unas bases no exentas de confusión.

(22) El programa establecía las siguientes determinaciones: En el art. 3.º las dimensiones de las manzanas que no debían exceder de 120 m de longitud y 60 de latitud, matando las aristas con chaflanes de 5 metros; en el

art. 4.º el ancho de las calles, estableciendo los intervalos 8-10, 10-15 y más de 15; en el art. 5.º la altura de las casas; en el art. 6.º los equipamientos previstos y en el art. 7.º los límites del ensanche.

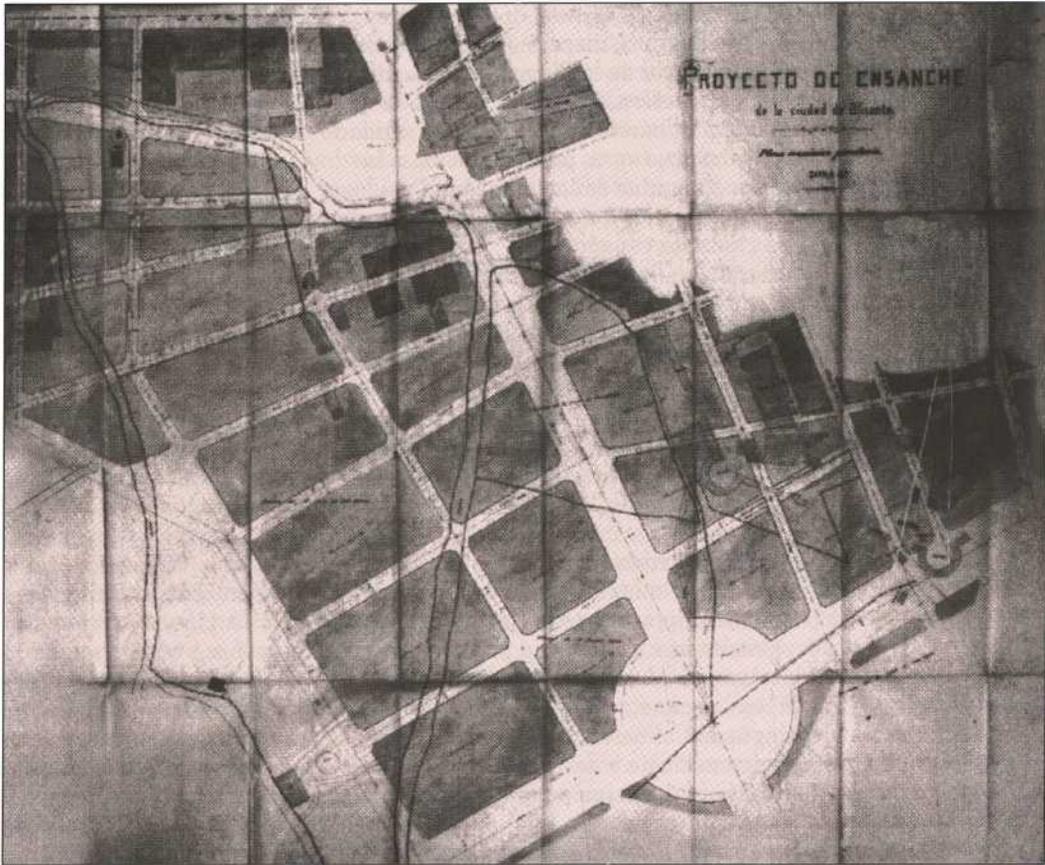


FIGURA 10. Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Alicante, redactado por José González Altés, en 1888. Sector NE-NO. Ilustración cedida por María del Carmen Blasco.

Ahora bien, de la comparación de ambas soluciones se desprende la existencia de dos temas pendientes: primero, la presencia de la estación de término que obligará a ambas soluciones a reorientar el segundo eje del cruce de la solución del 73, de forma que se emboque directamente a la fachada de la estación, lo que redundará en una mayor irregularidad de las manzanas. Lejos quedarán las consideraciones de los concursantes sobre la regularidad de la trama y el ángulo recto como ángulo que debe informar los cruces y la edificación. A partir de aquel momento las manzanas no sólo serán de distinto tamaño sino que dejarán de ser ortogonales.

Segundo, los escasos márgenes que deja el programa y la misma realidad serán suficientes para denotar el pensamiento que

cada arquitecto tenía en relación al trazado de la plaza de los Luceros. Así, mientras Guardiola Picó elude el tema dejando que los chaflanes jueguen su papel, González Altés tratará de dar su do de pecho, es decir, de proponer una solución que si bien no era original en el panorama urbanístico, sí que lo era en una ciudad como Alicante. Así nacerá esa plaza de 61 metros de radio más 6 metros de pórticos, llamada a acoger los equipamientos públicos más representativos de la época [Juzgados, Hacienda, Diputación, Gobierno Civil, Correos...].

Y, tercero, si el proyecto de ensanche debía integrar el barrio de Benalúa y el primer ensanche, un nuevo problema hacía acto de presencia: la sutura de ambas tramas, un asunto nada baladí que se

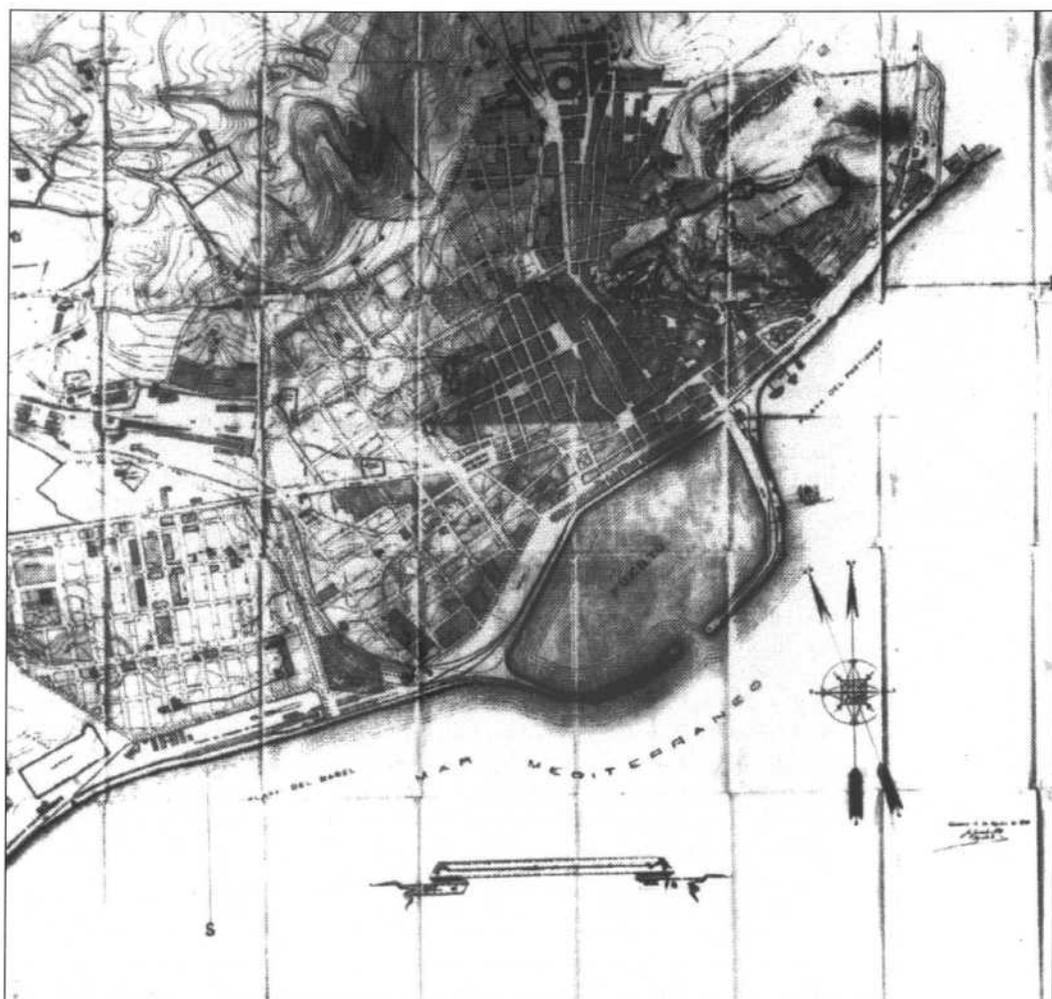


FIGURA 11. Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Alicante. Plano General, redactado por José González Altés.

Ilustración cedida por María del Carmen Blasco.

proyectaba en otros, como se desprende de las soluciones presentadas. Así, mientras González Altés obvia el problema de la continuidad frenando o amortiguando ambos espacios urbanos proyectando una avenida doble, separada por el acceso del ferrocarril al puerto y con un anchura global de sesenta metros, Guardiola Picó parte de una concepción más doméstica cuyo objetivo no es sólo la soldadura de ambas tramas, sino de éstas con la ciudad antigua, lo que le obligará a forzar la continuidad de una serie de calles que, utilizando los recursos y técnicas de

proyecto al uso, resolverá con habilidad.

Ahora bien, las recomendaciones que incorpora el programa pese a ejercer una fuerte influencia en lo que a delimitación y anchos de calles se refiere, pasará sin pena ni gloria en lo que a las intervías se refiere. El tamaño y la forma de las manzanas de los planos de ensanche de ambos arquitectos permanecerán ajenas al programa. Ninguna pauta, ningún criterio más allá de los que imponen unas circunstancias tan estrechas como la delimitación propuesta o las preexistencias, tanto inducidas como materiales. Pero el

hecho de que el manzanario se mostrase apócrifo en general no minimiza la aportación de González Altés, en la medida que puede servirnos para detectar cierto estado de la cuestión, al menos entre los arquitectos de la zona. De Guardiola Picó sabemos algo, conocemos su propuesta para Benalúa, aunque no propone ningún tipo de manzana en su proyecto presentado al concurso; sin embargo, González Altés trata de ser demostrativo desplegando un repertorio tipológico de diversa genealogía.

En efecto, González Altés, a diferencia de otros arquitectos en otras ciudades parte de una distribución teórica de la manzana, de una distribución *a priori* no experimentada aunque sí intuitiva.

De las tres manzanas regulares propuestas para el ensanche, una se mueve en la órbita de Benalúa. Las otras dos se moverán en la esfera cerdiana, aunque no acabará de identificarse con la misma. Del mismo modo que Valencia tiende hacia el modelo ensayado en Barcelona, Alicante distraído con la experiencia madrileña se distancia de Barcelona y Valencia proponiendo una solución intermedia con grandes dosis de indiferencia (23). Por un lado, la apuesta por el modelo de Castro es obvia. Los chaflanes de 5 metros denotan una actitud precientífica, de rechazo cuando no de desdén hacia los tiempos modernos. Por otro lado, la dimensión de los patios de manzana mostrarán escasa inclinación hacia los planteamientos higienistas al depreciar el potencial que los mismos aportaban a la ciudad.

3. CONCLUSIÓN

A modo de conclusión podemos decir que las experiencias de Valencia y Alicante nos muestran que si bien el fenómeno de los ensanches alcanzó importantes cotas de difusión en toda España y dentro de ella en el Mediterráneo, todos y cada uno de ellos gozaron de una autonomía importante. Si, quizás en algún momento, se pudo pensar en una mayor convergencia de los modelos ensayados sus orígenes nos

muestra lo contrario. Frente a importantes lugares comunes existen grandes desacuerdos.

Desde esta óptica una nueva historia está por escribir, la historia de las diferencias, de las convergencias y divergencias de nuestros ensanches, de su potencial y de sus límites, lo que inicia un ciclo de retorno a las ideas originales e invita de nuevo a reflexionar sobre las fuentes que en su día pusieron el acento en la identidad frente a la diversidad, en la convergencia frente a la divergencia, en la linealidad frente a la complejidad.

Los ensanches en su insistente retorno a la cuadrícula siempre han presentado unos rasgos comunes, tan comunes como generales y tan generales como vacuos, en muchas ocasiones. Si la cuadrícula siempre ha estado ahí, dispuesta a ser utilizada por quien ha creído ver en ella la forma idónea de orientar la fundación de una ciudad o de ordenar su crecimiento, también ha sufrido el acoso del tiempo de distintos modos, como simple geometría o como simple reflexión. En este sentido, el juicio de la historia, con sus ciclos y desplazamientos, ha servido para poner límites a la interpretación y permitir la delimitación cada vez más precisas de su forma –vías– y contenido –intervías.

Muchos de nuestros ensanches han tenido el mismo origen, lo que ha diferido ha sido el punto de llegada. El cansancio de las ideas o su banalización han reducido los ensanches a un mero ejercicio de repetición, no tanto de formas cuanto de prácticas de proyecto. La experiencia de los proyectos de ensanche de las ciudades francesas, italianas, alemanas... a lo largo de la historia nos muestra la importancia de esta forma de crecimiento. Ahora bien, si los ensanches de poblaciones apenas fueron capaces de reproducir las bases en las que se sustentaban, es decir, las formulaciones implícitas de los trazados reticulares, la irrupción en el panorama histórico de la obra de Cerdá significó una ruptura epistemológica en la forma de entender los ensanches, no ya como mera práctica, sino como una práctica teórica capaz de volar a

(23) La referencia de González Altés a la conveniencia o potestad de que algunas manzanas se ocuparan con chalets y hoteles rodeados de jardín y verja, como se permitiera en el

ensanche de Valencia de 1884, pone de relieve cierta fluidez en el intercambio de ideas, aunque su asunción sea otra cosa.

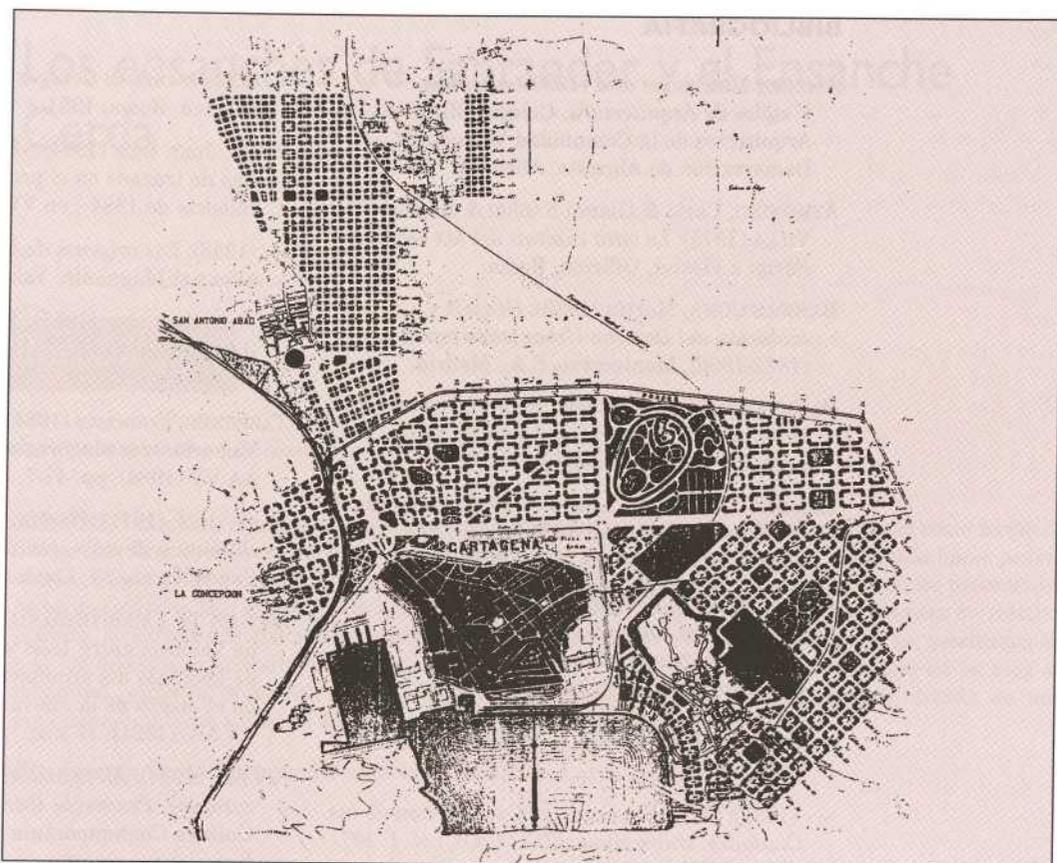


FIGURA 12. Plano General de Reforma Interior y de Ensanche de la Ciudad de Cartagena. Archivo Histórico Municipal de Cartagena.

sus anchas aunque dentro de los límites que le imponía el positivismo comtiano que le inspiró.

La sistematicidad de la teoría sería la responsable de que desarrollase aquella especie de *ars combinatoria* en la que parecía moverse a sus anchas. La unidad y la diversidad estaban garantizadas en las parcelaciones de las manzanas y en el juego recíproco entre parcelas y tipos. Tanto en el anteproyecto del 55, como en la versión definitiva del ensanche formulado por Cerdá para Barcelona, la forma se nos presentaba como la suma de consecuencias geométricas, aunque se trataba de una geometría con un campo de variación muy cerrado y reducido.

La realidad modificaría los puntos de partida, lo que no impediría que los nuevos ensanches tuvieran una existencia

independiente. Así, mientras la desvirtuación del proyecto de ensanche de Cerdá dará pie a otros como el de Valencia que, de forma mimética reproducirá los estándares de su vecina Barcelona, sin otros complejos que los derivados de la escala; Alicante tratará de salir al paso de su propia historia aprovechando el positivismo del ensanche para articular una ciudad que desde el principio se vio amenazada por la dinámica de los hechos -Benalúa-. Del mismo modo podríamos referirnos a Cartagena que haciendo caso omiso del paso del tiempo, y no sin ciertas truculencias, propiciará que en 1887, F. Ramos, P. García Faria y F. de P. Oliver, proyecten un ensanche sin parangón en la historia del urbanismo. La historia se repite pero, como se suele decir, de forma diferente.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, Matilde, *et alia* (1990): *Alicante, V siglos de Arquitectura*, Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana, Demarcación de Alicante, Alicante.
- AYMONINO, Carlo & Gianni FABBRI & Angelo VILLA (1975): *Le città capitali del XIX secolo I. Parigi e Vienna*, Officina, Roma.
- BASSOLS COMA, Martín (1973): *Génesis y evolución del Derecho Urbanístico español. (1812-1956)*, Montecorvo, S.A., Madrid.
- BLASCO, María del Carmen (1989): *Los proyectos de reforma y ensanche de Alicante*, Tesis Doctoral, inédita, Valencia.
- CABELLO Y LAPIEDRA, Luis M.ª (1889): «Mejoras urbanas de la Ciudad de Valencia», *El Mercantil Valenciano*, 19 de junio, 1889.
- CERDÁ I SUNYER, Ildelfonso, (1855): [MAEB] *Memoria del Ensanche de la Ciudad de Barcelona*; transcrito en *Teoría de la Construcción de las Ciudades. Cerdá y Barcelona* [abrev. TCC.C&B] vol. I: 51-106, ed. INAP y Ayuntamiento de Barcelona, Madrid, 1991.
- (1859): [TCC] *Teoría de la Construcción de las Ciudades*; transcrito en TCC.C&B, vol. I: 107-455, ed. INAP y Ayuntamiento de Barcelona, Madrid, 1991.
- GUERRAND, Roger-H. (1981): *Le origini della questione delle abitazioni in Francia (1850-1894)*, a cura di Georges Teyssot, Officina Edizioni. Roma, 1981.
- PINÓN, Juan Luis (1984): «Reflexiones sobre la idea de trazado en el proyecto de ensanche de Valencia de 1884», en VV.AA.
- (1988): *Los orígenes de la Moderna*, Institució Alfons el Magnànim, Valencia.
- SANCHO, Antonino (1855): *Mejoras materiales de Valencia*, Imprenta de D. José Mateu Garín, Valencia.
- TABERNER, Francisco (1984): «El ensanche de Valencia: trazado y realidad urbana», en AA.VV (1984), pp. 47-7.
- TARN, J. N. (1971): *Working-class Housing in 19th-century Britain*, Architectural Association Paper Number 7, London, 1971.
- VETGES TU I MEDITERRÀNIA (1984): «El ensanche de Valencia entre 1858 y 1883. Permanencia de las ideas del arquitecto Antonino Sancho en el diseño de la nueva ciudad», en *q.v.* VV.AA. (1984): 17 y ss.
- VV.AA. (1994): *Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica*, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona.
- VV.AA. (1984): *El ensanche de la ciudad de Valencia de 1884*. C.O.A.V., Valencia, 1984.